



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 035

Le mercredi 26 octobre 2022

Président : M. Peter Schiefke



Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mercredi 26 octobre 2022

• (1640)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): La séance est ouverte.

Soyez les bienvenus à la 35^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 3 février 2022, le Comité se réunit pour étudier les pénuries de main-d'oeuvre prévues dans le secteur des transports au Canada.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les députés peuvent participer en personne ou par l'entremise de l'application zoom.

[Traduction]

Nous accueillons aujourd'hui, de l'Air Line Pilots Association International, Tim Perry, président; des Syndicats des métiers de la construction du Canada, Sean Strickland, directeur exécutif, qui comparait par vidéoconférence; de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, Nick von Schoenberg, président; de l'Administration portuaire de Prince Rupert, Ken Veldman, vice-président, Affaires publiques et développement durable, qui comparait par vidéoconférence; et, de WestJet Airlines, Andrew Gibbons, vice-président, Affaires extérieures.

Nous allons commencer par les déclarations liminaires.

Je vais donner la parole en premier au représentant de l'Air Line Pilots Association International...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le président, j'aimerais faire un rappel au Règlement.

Le président: Je vous écoute, monsieur Barsalou-Duval.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais simplement avoir la confirmation que tous les témoins présents par Zoom ont passé un test audio pour l'interprétation et qu'il a été concluant.

Le président: Oui, j'étais là quand les tests ont été faits. Je peux vous confirmer que tous les témoins en ligne ont passé un test de son concluant.

Je vous remercie, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons commencer par la déclaration liminaire du témoin de l'Air Line Pilots Association International.

La parole est à vous pour cinq minutes.

Capt Tim Perry (président, Air Line Pilots Association Canada, Air Line Pilots Association International): Bonjour, et merci beaucoup.

Je suis le capitaine Tim Perry. Je suis président de l'ALPA Canada.

Au nom des plus de 6 000 pilotes professionnels travaillant pour 16 compagnies aériennes au Canada, je tiens à vous remercier de me donner l'occasion de vous faire part de mes commentaires dans le cadre de la présente étude. J'aimerais formuler des observations au sujet de la profession de pilote au Canada et des perspectives concernant cette profession, compte tenu de la tendance alarmante que nous observons chez les compagnies aériennes au pays, qui cherchent à embaucher des pilotes étrangers plutôt que des pilotes canadiens pour pourvoir des postes.

La pandémie a eu une incidence disproportionnée sur le secteur canadien de l'aviation et ses travailleurs, et cet effet continue de se faire sentir durant la reprise des activités et le retour de la demande aux niveaux d'avant la pandémie. L'ALPA est d'avis que la situation actuelle relative à l'offre de pilotes a empiré en raison de l'incapacité du gouvernement de fournir aux compagnies aériennes durant la pandémie une aide financière directe et adaptée au secteur de l'aviation en temps opportun, comme l'ont fait d'autres pays au début de la pandémie.

De nombreuses compagnies aériennes ont mal planifié et géré leurs effectifs en poste, ce qui a aussi contribué au resserrement du marché du travail. Les équipes de gestion de certaines compagnies aériennes se sont servies du problème concernant l'offre de pilotes pour miner les droits à la négociation collective et les normes du travail et pour détourner l'attention d'autres problèmes de fonctionnement et d'autres pénuries de main-d'œuvre ailleurs dans le secteur. Les compagnies aériennes se soustraient tout simplement à leur obligation de payer les taux de rémunération du marché en vue d'attirer et de maintenir en poste des pilotes canadiens. Par conséquent, de nombreux pilotes ont trouvé des emplois dans d'autres pays ou ils ont carrément quitté le secteur.

Nous croyons que d'offrir des incitatifs financiers qui ont fait l'objet d'une négociation collective pour encourager des pilotes à revenir dans le secteur au Canada constitue la meilleure solution, car ces pilotes hautement qualifiés peuvent reprendre du service très rapidement, alors que former de nouveaux pilotes prend du temps. C'est d'autant plus important pour maintenir en poste nos pilotes. En outre, embaucher des pilotes étrangers pour répondre à des besoins à court terme a des conséquences sur le plan de la sécurité — et nous n'affirmons jamais cela à la légère —, en raison des normes qui, dans certains pays, sont différentes et parfois discutables. Il y a aussi des conséquences sur les besoins à long terme, car ces pilotes vont retourner dans leurs pays à un moment donné.

Lorsqu'il s'agit d'embaucher des pilotes canadiens, nous estimons que les compagnies aériennes n'en font pas suffisamment. Pour dire les choses simplement, il n'est pas approprié que les compagnies aériennes caractérisent un problème d'attraction et de rétention comme une pénurie de pilotes. Par exemple, certaines compagnies aériennes à la recherche de travailleurs étrangers temporaires ont embauché plus de 100 pilotes depuis le début de la reprise post-pandémique, mais leur nombre total de pilotes n'a augmenté que de 10 ou 20. Cela s'explique par le fait que de nombreux pilotes ont accepté de meilleurs emplois ailleurs.

Par ailleurs, nous devons veiller à ce que les droits à la négociation collective de nos syndicats ne soient pas minés par des compagnies canadiennes qui dépendent des travailleurs étrangers temporaires, des locations d'avions avec équipage et des partenariats inadéquats avec des exploitants étrangers.

Je vous suis très reconnaissant de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui, mais, à ce jour, il y a eu peu ou pas de discussions sérieuses entre le gouvernement et les syndicats de l'aviation au sujet de la question de l'offre de pilotes.

Depuis 2012, l'ALPA Canada préconise une solution à long terme pour résoudre la question de l'offre de pilotes au Canada. Nous recommandons au gouvernement d'accorder un soutien aux écoles de pilotage afin qu'elles forment davantage de pilotes et de veiller à ce que le financement offert pour la formation de pilotes soit équivalent à l'aide financière attribuée aux étudiants suivant une formation dans d'autres professions. Le gouvernement participera ainsi activement à attirer des Canadiens dans le secteur.

En terminant, les compagnies aériennes devraient offrir des incitatifs adéquats pour attirer les pilotes canadiens qui ont quitté le pays ou le secteur tout court avant de recourir à des pilotes étrangers. Le gouvernement fédéral doit participer activement à la formation et au maintien en poste de pilotes canadiens en harmonisant l'aide financière destinée à la formation de pilotes de ligne avec celle accordée à la formation dans d'autres professions exigeant des travailleurs hautement qualifiés. Il doit aussi rendre la formation dans le secteur de l'aviation plus accessible aux minorités et aux groupes sous-représentés, afin que notre main-d'œuvre soit le reflet des communautés et de la clientèle que nous servons.

L'ALPA continue de contribuer à la gestion de la sécurité aérienne et à la viabilité de notre secteur. Nous sommes impatients de travailler avec vous pour favoriser au Canada une industrie aérienne sécuritaire, vigoureuse et concurrentielle.

Je vous remercie beaucoup. Je serai ravi de répondre à vos importantes questions.

● (1645)

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Perry.

C'est maintenant au tour du représentant des Syndicats des métiers de la construction du Canada. La parole est à vous pour cinq minutes.

M. Sean Strickland (directeur exécutif, Syndicats des métiers de la construction du Canada): Merci beaucoup à vous, monsieur le président, ainsi qu'aux membres du Comité. Je suis très heureux d'avoir l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui au sujet de la disponibilité de la main-d'œuvre dans le secteur des transports au Canada.

Je m'appelle Sean Strickland. Je suis le directeur exécutif des Syndicats des métiers de la construction du Canada. Je représente 14 syndicats de la construction internationaux, 60 métiers différents et plus de 600 000 membres dans l'ensemble du Canada. Cela inclut Teamsters Canada, qui a déjà comparu devant le Comité. Ce syndicat représente plus de 125 000 membres. Les membres des sections locales de Teamsters au Canada offrent des services d'emballage, de transport et d'entreposage de biens et de matériaux dans presque tous les secteurs de l'économie, y compris le secteur de la construction. Selon Statistique Canada, en 2017, 90 % du transport de marchandises au Canada s'effectuait par camion. Les camionneurs font partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie de la construction.

Comme le Comité l'a entendu dire, la disponibilité de la main-d'œuvre dans une vaste gamme de secteurs a été lourdement touchée par la pandémie. L'industrie de la construction n'y échappe pas. Les perturbations dans la chaîne d'approvisionnement occasionnées par une pénurie de camionneurs ont retardé des projets de construction dans l'ensemble du pays. Cette situation, conjuguée à la pénurie dans les métiers spécialisés à laquelle nos syndicats font face, signifie que l'industrie de la construction est confrontée à de nombreux défis. Selon l'organisme ConstruForce, il manquera en 2027 environ 29 000 travailleurs dans l'industrie.

Nous avons besoin de travailleurs. La main-d'œuvre dans les secteurs de la construction et du camionnage est vieillissante, alors, nous avons besoin d'un plus grand nombre de jeunes travailleurs pour répondre à la demande. L'âge moyen des camionneurs au Canada augmente rapidement. Des données de Statistique Canada indiquent des taux très élevés de postes vacants. On a enregistré au deuxième trimestre de cette année plus de 26 000 postes vacants. L'Alliance canadienne du camionnage estime que d'ici 2024, il pourrait y avoir jusqu'à 50 000 postes de camionneurs vacants à l'échelle du pays.

D'aucuns croient que ces problèmes de main-d'œuvre dans le secteur du camionnage sont attribuables en partie aux mauvaises conditions de travail. Il y a notamment le manque de haltes routières, particulièrement dans les régions rurales et éloignées du Canada, les longues heures de travail et les courts préavis quant au début du travail. En outre, les conducteurs de grands routiers passent beaucoup de temps loin de la maison, ce qui fait qu'il est très difficile pour des parents de travailler dans l'industrie, d'autant plus que les travailleurs de la nouvelle génération accordent davantage d'importance à l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie personnelle.

L'industrie du camionnage est également aux prises avec des perceptions négatives, à l'instar des métiers spécialisés. Nous devons accorder davantage de valeur à ces deux secteurs.

Depuis plus de 100 ans, les Syndicats des métiers de la construction du Canada se consacrent au recrutement, à la formation et au maintien en poste des travailleurs. Nous avons 195 centres de formation au pays et nous investissons plus de 300 millions de dollars de fonds provenant du secteur privé dans la formation chaque année.

D'après notre expérience, pour résoudre les pénuries de main-d'œuvre dans le secteur des transports, nous devons envisager d'adopter une approche à plusieurs volets. Nous devons faire savoir davantage aux Canadiens que les secteurs des métiers et des transports offrent des possibilités de carrière pour tout le monde. Nous devons valoriser le professionnalisme, les compétences, la formation et les possibilités qu'offrent ces professions ainsi que leurs importantes retombées économiques au Canada.

Nous devons continuer d'investir dans l'apprentissage et la formation grâce à des programmes financés par le gouvernement fédéral, comme le Service d'apprentissage et le Programme pour la formation et l'innovation en milieu syndical, que nous utilisons pour financer le Bureau pour l'avancement des apprenties, qui vise à augmenter le nombre de femmes dans les métiers de la construction et qui sert à accroître la capacité de formation de l'industrie. Des approches similaires en matière de développement de la main-d'œuvre pourraient être adoptées pour les secteurs du camionnage et des transports.

Les employeurs et le gouvernement doivent également travailler en collaboration pour maintenir les normes du travail canadiennes et renforcer ces normes dans le secteur du camionnage pour maintenir les travailleurs en poste. Cela signifie, comme je l'ai mentionné, d'augmenter le nombre de haltes routières, de soutenir les travailleurs qui ont une famille et de rémunérer correctement les travailleurs.

Pour nous assurer que le Canada puisse répondre aux besoins de main-d'œuvre actuels, nous proposons d'apporter immédiatement des modifications aux politiques d'immigration du Canada. Nous encourageons fortement le gouvernement du Canada à créer un volet d'immigration pour le secteur de la construction afin d'attirer des immigrants dans des métiers spécialisés. Ce programme pourrait s'inspirer du programme d'immigration de la région de l'Atlantique, qui a permis d'accueillir plus de 12 700 nouveaux arrivants, tant des étudiants étrangers que des travailleurs qualifiés, y compris des camionneurs.

Grâce au système Entrée express, le gouvernement peut accorder la priorité aux travailleurs des métiers spécialisés afin d'accueillir un plus grand nombre de ces travailleurs plus rapidement. Plus tôt cette année, le programme Entrée express a été ouvert aux camionneurs, ce qui constitue un pas dans la bonne direction pour résoudre les pénuries de main-d'œuvre.

Il est également possible d'améliorer le programme des travailleurs étrangers temporaires afin de soutenir le secteur du camionnage et l'ensemble de l'industrie de la construction. À l'heure actuelle, le secteur du camionnage est celui qui a le plus recours au programme des travailleurs étrangers temporaires. Dans bien des cas, ces travailleurs sont souvent exploités.

Pour accroître le recours au programme des travailleurs étrangers temporaires en vue de répondre aux besoins de main-d'œuvre à long terme de l'industrie, le gouvernement canadien devrait à nouveau obliger la consultation des syndicats avant qu'une demande d'étude d'impact sur le marché du travail ne soit présentée. Il devrait également rehausser les mesures de conformité, augmenter les pénalités pour les employeurs fautifs et modifier la méthode de calcul du salaire courant.

• (1650)

En outre, pour répondre aux besoins de main-d'œuvre à long terme, le gouvernement pourrait créer un programme permettant

aux syndicats de parrainer des travailleurs étrangers temporaires afin qu'ils obtiennent leur statut de résident permanent.

Je remercie le Comité de m'avoir donné l'occasion de témoigner aujourd'hui. Je serai ravi de répondre à vos questions. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strickland, pour votre déclaration liminaire.

C'est maintenant au tour du représentant de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien. La parole est à vous pour cinq minutes.

M. Nick von Schoenberg (président, Association canadienne du contrôle du trafic aérien): Bonjour aux membres du Comité. Je vous remercie pour votre invitation.

Je m'adresse à vous aujourd'hui en tant que président de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'ACCTA, qui représente 1 800 membres dans l'ensemble du pays.

[Français]

Je suis accompagné du vice-président régional, M. Benoit Vachon.

[Traduction]

L'ACCTA est un syndicat et une association professionnelle qui représente les contrôleurs du trafic aérien employés par Nav Canada. Nous nous considérons comme des intervenants importants au sein du système de navigation aérienne du Canada. Nous sommes résolus à assurer au Canada un contrôle du trafic aérien et un transport aérien sécuritaires et fiables. Le système de navigation aérienne est en lui-même une composante vitale de l'économie et un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement au pays.

Je suis un contrôleur du trafic aérien. J'ai travaillé dans différentes unités au cours de mes 26 ans de carrière. Par conséquent, j'ai une expérience personnelle d'un grand nombre des problèmes dont nous allons discuter.

Comme dans d'autres professions au sein du secteur de l'aviation, les contrôleurs du trafic aérien sont aux prises actuellement avec une grave pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Cependant, chez les contrôleurs du trafic aérien, cette situation n'est pas nouvelle, car le problème existe à divers degrés depuis de nombreuses années. Il n'y a pas qu'une seule explication à ce problème. Dans l'avenir, des défis uniques nous attendent. Je vais les séparer en deux grandes catégories.

Premièrement, il y a le recrutement et la formation. Il y avait déjà, avant la pandémie, une pénurie de contrôleurs du trafic aérien, et le ralentissement marqué dans l'industrie durant la pandémie a contribué à réduire le nombre de contrôleurs aériens et a entraîné l'arrêt de toutes les activités de formation. Le rythme et la vigueur de la reprise dans le secteur de l'aviation signifient que le Canada est maintenant aux prises avec un manque criant de contrôleurs du trafic aérien. Ce que de nombreuses personnes en dehors de notre industrie ne comprennent pas, c'est que chaque unité dans le domaine du contrôle du trafic aérien exige une durée de formation propre à elle. La durée totale de la formation est d'environ deux ans, et dans bien des cas, c'est souvent davantage. Le taux de réussite s'est toujours situé uniquement entre 30 et 40 %. Cette situation, conjuguée à la pénurie générale de main-d'œuvre, qui nuit à la capacité d'attirer de bons candidats, et au vieillissement de la main-d'œuvre, signifie qu'atteindre le nombre nécessaire de contrôleurs du trafic aérien sera très difficile dans l'avenir.

Deuxièmement, il y a l'emploi en tant que tel. Le travail d'un contrôleur du trafic aérien est très exigeant, car il s'effectue 24 heures par jour, sept jours sur sept, et le niveau de responsabilité est très élevé. Tous ces éléments occasionnent énormément de stress et de pression chez les hommes et les femmes qui occupent cet emploi, ainsi que sur leur famille. La pénurie qui dure depuis longtemps signifie que les contrôleurs ont toujours dû effectuer beaucoup d'heures supplémentaires. Les travailleurs l'ont accepté dans une certaine mesure. Toutefois, nous sommes arrivés à un point où il n'y a plus suffisamment de contrôleurs pour effectuer le nombre d'heures requises, même lorsqu'ils travaillent constamment le nombre d'heures maximales autorisées. Cela impose des exigences inacceptables aux travailleurs, car on leur demande régulièrement de faire de longues journées de travail sans bénéficier d'un soutien adéquat. Il est devenu courant que les contrôleurs travaillent seuls sans répit. L'ACCTA n'appuie pas cette pratique. Je pense que les Canadiens souhaiteraient qu'il y ait au moins deux contrôleurs dans chaque tour de contrôle et unité de contrôle, de la même façon qu'ils s'attendent à ce qu'il y ait plus d'un pilote dans la cabine de pilotage. Il n'est pas responsable de se fier à un seul contrôleur qui doit faire le travail tout seul.

Que devons-nous faire?

Premièrement, nous devons mettre l'accent sur la formation, qui doit s'effectuer en permanence. Nous ne pouvons pas risquer un manque d'effectifs parce que nous visons seulement le nombre minimal absolument nécessaire. Nous devons rendre le système résilient en élaborant un programme de formation permanent et fiable pour former en continu des contrôleurs du trafic aérien. Cela devrait faire partie des objectifs à long terme de Nav Canada.

Deuxièmement, nous devons gérer l'attrition en nous concentrant sur le maintien en poste. C'est peut-être le seul moyen de résoudre les problèmes de dotation à court et à moyen terme. Nav Canada doit maintenir en poste tous ses contrôleurs actuels et il doit être disposé à faire tout en son pouvoir pour y arriver. Cela vaut pour les contrôleurs dans l'ensemble du pays, mais particulièrement pour les contrôleurs de certaines unités très importantes, comme celles de la tour de contrôle de l'aéroport Pearson, à Toronto, de la tour de contrôle de l'aéroport de Vancouver et de la tour de contrôle de l'aéroport de Montréal, qui sont particulièrement vulnérables.

● (1655)

Troisièmement, nous devons faire preuve de créativité et de collaboration. Durant la pandémie, les relations de travail se sont détériorées comme jamais, et certaines des initiatives et politiques au travail ont eu une incidence très négative sur la mobilisation et le moral du personnel. Si nous voulons que les gens travaillent ensemble pour améliorer la situation, il faudra apporter des changements à cet égard. Nous allons devoir trouver des solutions sensées relativement aux horaires qui vont permettre d'ajouter des ressources et d'atténuer la fatigue. Nous allons devoir nous entendre sur des règles logiques pour éviter la fatigue chez les contrôleurs, des règles que les travailleurs vont appuyer. Nous allons devoir également nous entendre sur des façons d'accorder des congés et des vacances aux contrôleurs au moment où ils le souhaitent afin qu'ils puissent bénéficier d'un certain équilibre entre leur vie professionnelle et leur vie personnelle.

En dernier lieu, nous devons élaborer des mesures fiables et compréhensibles et recueillir des données sur les retards, les restrictions et d'autres contraintes afin que nous disposions de renseignements sur l'état de notre système. Nous ne pouvons pas nous atta-

quer aux goulots d'étranglement dans le système si nous ne pouvons pas déterminer où ils se trouvent.

Voilà ma déclaration liminaire. J'espère sincèrement que mes observations et mes recommandations seront utiles au Comité. Je serai ravi de fournir d'autres informations et de répondre aux questions des membres du Comité.

Je vous remercie beaucoup.

● (1700)

Le président: Je vous remercie pour votre déclaration liminaire, monsieur von Schoenberg.

La parole est maintenant au représentant de l'Administration portuaire de Prince Rupert, qui comparait par vidéoconférence.

La parole est à vous pour cinq minutes.

M. Ken Veldman (vice-président, Affaires publiques et développement durable, Administration portuaire de Prince Rupert): Merci de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui à partir des territoires traditionnels du peuple Ts'msyen.

Le port de Prince Rupert est constitué de terminaux qui facilitent le commerce canadien au moyen de conteneurs universels, d'installations pour le vrac solide et liquide ainsi que d'une infrastructure pour les navires de croisière. Nous expédions actuellement entre 25 et 30 millions de tonnes de marchandises annuellement tout en assurant le transport de 40 000 croisiéristes. La valeur de notre volume de marchandises se chiffre à 50 milliards de dollars, ce qui nous classe au troisième rang des ports au Canada. Pour situer le contexte et mettre l'accent sur le thème sous-jacent de la croissance, en 2005 seulement, le volume des échanges commerciaux était inférieur à cinq millions de tonnes. Notre portefeuille d'investissements dans des projets de pointe dépasse actuellement 2 milliards de dollars, et nous nous attendons à ce que notre volume atteigne plus de 40 millions de tonnes au cours des 10 prochaines années.

Le développement continu de Prince Rupert fait partie intégrante des chaînes d'approvisionnement nationales, du programme commercial du Canada pour l'Indopacifique et des intérêts de nombreuses industries pour leur permettre d'assurer leur croissance, de se transformer et de se diversifier dans un monde qui évolue rapidement.

Le rapport récent du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement présente des recommandations importantes. Entre autres choses, il recommande des mesures d'intervention immédiate pour répondre à nos besoins en main-d'œuvre, y compris en attirant des travailleurs autochtones; en élargissant, en accélérant et en finançant le Programme des travailleurs étrangers temporaires et les sources de l'immigration; en attirant plus de personnes dans l'industrie du camionnage; et en élaborant une stratégie de main-d'œuvre pour la chaîne d'approvisionnement des transports qui tient compte d'éléments importants de la mise en valeur de la main-d'œuvre. Nous appuyons généralement toutes ces mesures immédiates et nous sommes heureux de voir le sentiment d'urgence qu'elles suscitent.

De plus, nous aimerions également souligner que les chaînes d'approvisionnement ont des axes géographiques essentiels, par exemple les ports, qui ont besoin d'une attention particulière. Le port de Prince Rupert est un cas encore plus unique, car c'est un axe essentiel au sein de grandes chaînes d'approvisionnement mondiales qui ont une courbe de croissance très prononcée, mais il est situé dans une collectivité relativement petite et éloignée. Cette situation fait en sorte qu'il est très différent en tant que grande porte de commerce, car il n'a pas accès à beaucoup de main-d'œuvre potentielle contrairement aux grandes régions métropolitaines.

Il est donc difficile d'apporter des correctifs immédiats aux pénuries de main-d'œuvre, car la faible population et la main-d'œuvre limitée offrent peu de résilience et de chevauchements dans la région. La croissance de la porte de commerce de Prince Rupert et de ses entreprises de la chaîne d'approvisionnement procure à Prince Rupert et au Nord de la Colombie-Britannique un moteur économique essentiel. Elle sert aussi les intérêts nationaux en soutenant la capacité, la diversification et la résilience d'une chaîne d'approvisionnement essentielle, ce qui est bon pour le commerce.

Prince Rupert a une population d'environ 13 000 personnes. Environ 2 000 emplois dans la collectivité sont directement liés au port. C'est vraiment un grand port dans une petite ville, et son développement est un exemple remarquable de réussite de développement économique qui comprend une vaste répartition des possibilités. Par exemple, une proportion de 38 % de la main-d'œuvre locale du port est autochtone, ce qui reflète la composition démographique unique de la côte nord de la Colombie-Britannique. Cependant, la réalité est que la main-d'œuvre locale a largement atteint sa limite. L'embauche locale dans un secteur crée des pénuries dans d'autres. Les employeurs dans des secteurs comme la santé, l'éducation, la vente au détail, les services personnels ainsi que les aliments et les boissons sont autant touchés que les employeurs directs du port. La croissance démographique grâce aux nouveaux venus est un facteur essentiel alors que la capacité et le volume augmentent. Nous avons tout simplement besoin de plus de monde pour travailler, donner de la formation et créer une économie locale équilibrée et diversifiée.

Cependant, cette croissance démographique est remise en cause étant donné qu'il est difficile de recruter des gens dans une petite ville relativement isolée. Les employeurs locaux ont pris des mesures novatrices et ont participé activement aux efforts de recrutement, mais les progrès présentent un défi de taille. Le manque de logements, de services publics et de services du secteur privé rend la tâche plus difficile. Les municipalités locales ont de la difficulté à répondre aux besoins en infrastructure, en particulier à Prince Rupert, où les installations de base pour l'alimentation en eau et le traitement des eaux usées ainsi que les routes datent de plusieurs décennies et parfois même d'un siècle.

Je sais que les défis que doivent relever les petites collectivités isolées pour créer des villes habitables qui répondent aux attentes de notre époque ne sont pas uniques, mais dans ce cas-ci, compte tenu du rôle stratégique essentiel de Prince Rupert dans le commerce et la chaîne d'approvisionnement nationale, les répercussions sur les intérêts nationaux du Canada sont considérables. Son emplacement dans une petite ville du Nord offre un avantage logistique au port, mais il crée également des difficultés au moment d'appuyer une croissance rapide. En tant qu'administration portuaire et entreprise locale, nous travaillons fort pour trouver des solutions au moyen d'investissements locaux et de mesures de soutien, mais il faut en faire plus.

Dans le cadre de sa stratégie nationale sur les chaînes d'approvisionnement et de la stratégie connexe pour la main-d'œuvre dans les chaînes d'approvisionnement, le gouvernement du Canada devrait envisager un rôle plus proactif en offrant une aide financière directe aux municipalités portuaires qui offrent une porte de commerce afin d'accroître les dépenses en capital pour l'infrastructure lorsque la capacité financière locale ne suffit pas. Il devrait aussi envisager d'accorder la priorité aux partenariats locaux dans les mêmes régions pour s'attaquer aux répercussions et aux problèmes de l'offre de main-d'œuvre qui surviennent lorsque des échanges commerciaux nationaux passent par des passerelles locales.

● (1705)

Nous espérons que vous allez tenir compte de cette information dans votre rapport.

Merci.

Le président: Merci beaucoup pour vos observations liminaires, monsieur Veldman.

Nous avons ensuite M. Andrew Gibbons, de WestJet.

Monsieur Gibbons, vous avez cinq minutes à votre disposition.

[Français]

M. Andrew Gibbons (vice-président, Affaires extérieures, WestJet Airlines Ltd.): Merci, monsieur le président.

Permettez-moi de commencer par remercier les membres du Comité de m'avoir invité à comparaître, aujourd'hui, pour échanger des idées sur la façon dont nous pouvons travailler ensemble pour soutenir le secteur des transports au Canada.

[Traduction]

J'aimerais aussi féliciter le nouveau ministre des Transports du cabinet fantôme, le député de Chilliwack-Hope, et souhaiter la bienvenue aux autres membres du Comité.

WestJet est engagée envers le Canada, non seulement en tant qu'élément clé pour créer des liens entre les gens, mais également en tant que moteur économique et employeur. La pandémie de COVID-19 et les restrictions de voyage connexes ont toutefois créé la pire crise à laquelle notre entreprise et notre secteur ont fait face. Notre reprise est longue et ardue, et les répercussions de la pandémie se font encore sentir. Nous ne sommes pas sortis d'affaire. Nous subissons encore les effets de cette crise, y compris les coûts d'exploitation beaucoup plus élevés, comme le coût du carburant d'aviation et d'autres externalités.

La demande pour les voyages augmente à nouveau, et nous faisons de notre mieux pour être des leaders responsables et transparents. Cela correspond d'ailleurs aux attentes de nos clients, de nos employés ainsi que du Parlement et du gouvernement.

Je vais vous présenter des chiffres pour vous donner une idée de notre situation en tant qu'organisation. Nous assurons actuellement plus de 500 vols par jour entre 110 destinations, ce qui représente plus de 50 000 clients quotidiennement. Avant la pandémie, ce chiffre était d'environ 700 vols par jour.

Notre main-d'œuvre a énormément changé, et nous n'avons jamais vu un tel rythme d'embauche, alors que plus de 1 000 employés sont revenus ou ont été embauchés pour la première fois, y compris 500 pilotes, 500 membres d'équipage et 230 agents de centre de contact. Nous avons actuellement presque 10 000 employés. Avant la pandémie, nous en avions environ 15 000.

Malheureusement, l'instabilité causée par une série de mesures sanitaires en constante évolution et des fermetures ont fait perdre à notre industrie beaucoup d'employés talentueux de longue date. C'est ce qui s'est produit dans l'ensemble du secteur des voyages et du tourisme, et WestJet n'a pas été épargnée.

La crise dans nos aéroports cet été a attiré l'attention de tout le monde sur un grand nombre de problèmes clés et de priorités. Nous tenons à remercier nos clients pour leur soutien et leur patience pendant la résolution de ces problèmes, des problèmes que nous avons nous-mêmes créés, qui avaient des répercussions négatives sur leurs déplacements.

[Français]

L'été dernier a démontré à quel point il est complexe d'offrir des voyages fiables aux Canadiens, car cela fait appel aux efforts de multiples agences et compétences.

[Traduction]

Beaucoup de personnes offrent des services aux voyageurs aériens, mais c'est de plus en plus souvent les compagnies aériennes qui font les frais, financièrement et publiquement, des défaillances du système.

Je veux remercier le ministre des Transports, Omar Alghabra, d'avoir déployé des efforts pour rassembler tous les intervenants pendant la crise dans le but de trouver des solutions et pour le faire à la manière canadienne. Pour le comprendre, il nous suffit de regarder les querelles et les conflits qui ont eu lieu sur la place publique dans d'autres pays. Cela n'a pas été le cas ici, ce qui témoigne du mérite de tous les participants et du leadership du ministre.

À WestJet, nous sommes déterminés à agir de manière responsable dans des conditions très difficiles afin de pouvoir continuer de faire ce que nous aimons, c'est-à-dire servir les Canadiens. Nous avons réussi à traverser ce printemps difficile et à devenir le principal grand transporteur au Canada et l'un des meilleurs en Amérique du Nord.

La transparence est importante pour nos employés et notre entreprise. Je suis heureux de dire au Comité que nous avons réalisé 98,9 % de nos vols et que 64,7 % de ces vols sont arrivés 15 minutes ou moins avant l'heure prévue, tout cela grâce à la performance de nos extraordinaires employés.

Plus tôt ce mois-ci, WestJet a pris des mesures pour s'attaquer aux problèmes auxquels nous faisons face en signant un protocole d'entente avec le gouvernement de l'Alberta. Il y a notamment des investissements dans les programmes de formation liés au marché du travail, la formation des pilotes, les coûts punitifs du carburant d'aviation et le développement de notre économie touristique. Cette entente tient compte du fait que même si l'aviation est sous réglementation fédérale, elle est essentielle pour les gouvernements provinciaux et les administrations municipales qui comptent beaucoup sur nos investissements.

En juin, nous avons annoncé notre nouveau plan stratégique, qui nous permettra de croître de manière plus forte et durable, en travaillant avec les collectivités et nos partenaires de partout au pays pendant que nous assurons la transition de nos investissements dans le Centre et l'Est du Canada un peu plus vers les vols d'est en ouest et les vols vers le Sud. Dans l'Ouest, nous avons regroupé nos appareils 787 Dreamliner à Calgary et nous allons élargir tous les segments de marché.

Ces investissements sont essentiels alors que nous observons une reprise de la demande relative aux voyages. Nous avons besoin d'avions afin d'y donner suite pour le Canada, et notre acquisition de 42 appareils 737-10 contribuera à notre reprise. C'est également une excellente nouvelle pour notre secteur aérospatiale ainsi que pour les entreprises et les travailleurs qui construisent, réparent et entretiennent ces avions.

● (1710)

Enfin, notre partenariat avec Sunwing intéressera les membres du Comité, et nous sommes rendus à la prochaine étape d'approbations gouvernementales. Nos deux entreprises complémentaires serviront également bien les Canadiens.

Alors que nous sortons de cette crise, nous croyons que le Canada doit assumer une plus grande part de responsabilité pendant le déplacement du voyageur. De plus, notre secteur a surtout besoin de stabilité et de transparence dans le contexte de cette responsabilité partagée avec le gouvernement, y compris au moyen de critères et de paramètres clairs pour les futures restrictions.

Pour terminer, je veux également remercier nos pilotes et dire à quel point je suis ravi d'être ici avec mon collègue, le capitaine Tim Perry, qui représente l'Air Line Pilots Association et notre précieux groupe de pilotes à WestJet.

Merci beaucoup.

Le président: Je vous remercie pour vos observations liminaires, monsieur Gibbons.

Avant de poursuivre, je rappelle à tous les députés dans la pièce qu'il est interdit de prendre des photos pendant les séances du Comité.

Nous allons commencer les questions par Mme Lewis. Madame Lewis, vous avez six minutes à votre disposition.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci beaucoup.

Merci à tous les témoins pour leurs exposés. Je peux voir que vos secteurs ainsi que les employés et le personnel ont dû composer avec beaucoup de changements. Certains de ces changements ont été très pénibles.

Je veux commencer mes questions par M. Gibbons. Merci pour votre témoignage.

Cette année, autour du 1^{er} juin, le PDG de WestJet a fait une annonce publique sur la décision du gouvernement libéral concernant la prolongation des exigences liées à la vaccination. Il a affirmé que comme les vaccins ne prévenaient plus la propagation du virus depuis Omicron, il n'était plus logique de les exiger. Il a poursuivi en disant que cela permettrait également de remédier à certaines difficultés opérationnelles aux aéroports.

Pouvez-vous décrire la nature des difficultés opérationnelles auxquelles il a fait allusion?

M. Andrew Gibbons: Merci beaucoup pour la question.

À propos des difficultés opérationnelles mentionnées dans son gazouillis, à l'époque, nous faisons allusion à une série de crises que nous traversons dans le système d'aviation. Les gens attendaient pour leurs sacs. Ils attendaient dans des files de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA. Ils ne pouvaient pas franchir le hall douanier. Il y avait toutes sortes de difficultés, qui ont été bien documentées, et nous aurons amplement le temps d'en discuter.

Ce qui était également vrai à l'époque — et je crois que le président de l'ACSTA l'a dit publiquement —, c'est que des centaines de travailleurs de l'ACSTA n'étaient pas vaccinés et ne pouvaient pas revenir au travail. Notre directeur général et notre compagnie disaient simplement qu'il était évident pour nous à l'époque que la situation concernant la COVID avait évolué et qu'il était temps de faire revenir ces travailleurs, surtout en raison de la période que nous traversons et parce que nous avons besoin de leur expertise. C'est la raison pour laquelle il s'est senti obligé de faire cette déclaration.

Mme Leslyn Lewis: L'absence de ces personnes qui ne pouvaient pas travailler à cause des exigences vaccinales a également créé certaines des difficultés opérationnelles auxquelles vous avez fait allusion.

M. Andrew Gibbons: De nombreux facteurs entraînent en ligne de compte. Je pense qu'il vaudrait mieux poser la question aux organismes centraux qui les emploient, mais nous avons observé qu'il n'y aurait pas de mal à leur faire reprendre le travail.

Mme Leslyn Lewis: Ces personnes sont-elles maintenant revenues au travail?

M. Andrew Gibbons: Il faudrait le demander à l'ACSTA et aux autres organismes fédéraux visés par les exigences.

Mme Leslyn Lewis: Plus tôt au cours de l'année en cours, votre compagnie a vivement critiqué le gouvernement. Autour du mois de février, le gouvernement a affirmé que l'approche stagnait et qu'elle continuait d'empêcher les déplacements et de les compliquer pour les Canadiens et les touristes qui venaient au pays. Pouvez-vous en dire plus sur cette déclaration?

M. Andrew Gibbons: Je ne suis pas ici pour rouvrir le débat sur les mesures liées à la COVID, mais je peux dire très brièvement que je crois que nous avons observé à différents moments pendant la pandémie dans quelle mesure le secteur de l'aviation a été ciblé par la réglementation.

C'est en partie parce que le gouvernement fédéral établissait des règles pour les frontières et les déplacements en tenant seulement compte de la COVID. Ce que nous avons observé, c'est un cadre réglementaire et une série de mesures de santé publique liés à l'aviation qui étaient totalement déconnectés de toutes les autres activités où on interagit avec le client. À ce moment-là et à d'autres moments, notre argument était très simple, à savoir que lorsque le moment était venu de mettre des mises en garde sur notre produit, il fallait plus de raisons, un débat plus approfondi et plus de transparence. Notre entreprise est axée sur la sécurité, et nous avons collaboré avec les responsables de la santé publique de partout au pays, et le premier ministre a même salué notre leadership pour aider à ralentir la propagation de la pandémie, mais c'est ce que nous avons observé à l'époque et à beaucoup d'autres moments.

• (1715)

Mme Leslyn Lewis: Avez-vous soulevé ces préoccupations auprès des représentants du gouvernement?

M. Andrew Gibbons: Oui. Nous avons une excellente relation avec le gouvernement. C'est ainsi entre les compagnies aériennes et le gouvernement fédéral: nous sommes des partenaires extraordinaires. Nous avons exécuté des programmes au nom des Canadiens tout au long de la pandémie de COVID. Cependant, nous avons aussi des discussions et des désaccords sur les politiques liées à la COVID, et c'était probablement une bonne chose.

Nous avons soulevé ces préoccupations à maintes reprises.

Mme Leslyn Lewis: Merci.

Ma prochaine question est pour le capitaine Tim Perry.

Capitaine Perry, vous avez dit que les pilotes ont été mis à rude épreuve à cause de leur faible rémunération. Pouvez-vous en parler plus et dire si c'est la raison pour laquelle des pilotes ont quitté le Canada pour travailler ailleurs?

Capt Tim Perry: La courbe de l'offre et de la demande pour les ressources humaines — ou à vrai dire, pour toutes les ressources — est très élastique. Je pense que dans notre cas, la valeur des pilotes a évolué pendant une certaine période. Les pilotes partent pour occuper de meilleurs emplois au pays et à l'étranger. Je pense que c'est partiellement attribuable à une rémunération qui évolue lentement dans différentes compagnies.

Mme Leslyn Lewis: Y a-t-il des programmes de stage ou de formation parrainés par le gouvernement qui permettraient d'attirer des membres de communautés sous-représentées dans cette industrie?

Capt Tim Perry: Nous sommes depuis longtemps d'avis que nous devons investir exactement dans ce genre de programmes pour attirer des pilotes et les maintenir en poste. Nous voulons en attirer au tout premier échelon de l'industrie, dans les centres de formation. Nous avons aussi besoin de conventions collectives équitables pour en attirer et les maintenir en poste tout au long de leur carrière.

Si jamais ces programmes existent, il n'y en a pas assez. Nous sommes persuadés qu'ils devraient être une priorité dans les investissements du pays, dès maintenant.

Mme Leslyn Lewis: Merci.

Le président: Merci, madame Lewis. Merci, monsieur Perry.

Nous avons ensuite Mme Koutrakis pour six minutes. Vous avez la parole.

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous nos témoins de comparaître devant le Comité cet après-midi pour contribuer à cette étude très importante. Je remercie aussi tous vos membres pour le travail incroyable qu'ils ont fait pendant la pandémie. Je sais que la période a été éprouvante pour tout le monde. Lorsque nous entendons des témoins dire qu'il y a eu des efforts de collaboration entre les gouvernements et tous les intervenants, je pense que cela témoigne de qui nous sommes en tant que Canadiens. Je vous en suis très reconnaissante.

Monsieur von Schoenberg, nous avons beaucoup entendu parler de la façon dont les retards dans le traitement des certificats médicaux aggravent la pénurie de main-d'œuvre. Est-ce un problème pour les contrôleurs aériens? Quelle a été l'expérience de votre organisation à cet égard?

• (1720)

M. Nick von Schoenberg: Cela a été une expérience ou un problème. Je ne dirais pas que c'était un problème généralisé, mais nous avons eu quelques problèmes, évidemment, pendant la pandémie.

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration, notre profession est stressante. La licence comporte des exigences médicales, à l'instar des licences de pilote. Un certain nombre de contrôleurs ont perdu leur licence, pour diverses raisons. Il y a eu des difficultés et des retards d'ordre administratif, avec les médecins agréés, pour récupérer les licences.

Nous avons soulevé le problème auprès du ministre Alghabra et d'autres fonctionnaires du ministère. Je crois savoir que des mesures ont été prises pour corriger la situation. D'ailleurs, d'après ce que nous constatons, les choses semblent aller beaucoup mieux récemment. On parle d'un nombre relativement petit. Je ne veux pas dire que c'est complètement résolu; il y a encore quelques problèmes, mais cela semble être beaucoup mieux qu'avant. Je ne dirais pas que c'est un problème majeur à l'heure actuelle.

Mme Annie Koutrakis: Eh bien, tant mieux. Je suis vraiment ravie de l'entendre. Je sais que nous pouvons toujours faire mieux, et il est vraiment formidable que ce soit le cas.

Je vais continuer avec vous, monsieur von Schoenberg. Existe-t-il de nouvelles technologies qui pourraient faciliter le travail des contrôleurs aériens et réduire le stress qu'ils subissent? Par ailleurs, de façon générale, quelle est votre perception de l'innovation technologique?

M. Nick von Schoenberg: C'est une excellente question.

Oui, il y a beaucoup de technologies dans le secteur du contrôle de la circulation aérienne. C'est un domaine très axé sur la technologie. Je sais que l'entreprise mène plusieurs initiatives...

Le président: Excusez-moi, monsieur von Schoenberg. Je suis désolé de vous interrompre.

Madame Koutrakis, on m'informe qu'un vote a été demandé. J'ai donc besoin du consentement unanime des membres du Comité afin de poursuivre la série de questions.

Je ne vois aucune objection. Merci beaucoup.

Monsieur von Schoenberg, veuillez continuer.

M. Nick von Schoenberg: L'entreprise a entrepris diverses initiatives technologiques importantes. Je pense qu'on peut certainement affirmer que ces technologies semblent très prometteuses pour notre secteur, à l'instar d'avancées antérieures qui ont amélioré et facilité notre travail. Le corollaire, c'est que nous devons gérer toute cette technologie.

Concernant l'industrie de l'aviation, je tiens à préciser que les sociétés aériennes ont un processus normalisé très réglementé pour l'introduction de toute nouvelle technologie, ce qui n'est pas le cas des fournisseurs de services de navigation aérienne, ou FSNA. C'est une des lacunes que nous souhaiterions voir être corrigées. Lors de l'introduction de nouvelles technologies, nous aimerions que les facteurs humains soient davantage pris en compte et que le gouvernement exerce une surveillance accrue pour veiller à ce que l'introduction de nouvelles technologies dans le secteur du contrôle de la circulation aérienne donne les résultats escomptés et permet d'améliorer le travail et le travail plus sûr. J'ai parfois l'impression que le

programme de technologie a sa propre dynamique et qu'on change de technologie dans le seul but de changer de technologie.

Lorsque nous introduisons une nouvelle technologie, nous devrions vraiment nous demander quel problème nous cherchons à résoudre et nous assurer qu'elle fait ce qu'elle est censée faire.

Mme Annie Koutrakis: Merci.

N'importe lequel de nos témoins peut répondre à cette question. J'espère que nous avons le temps, monsieur le président. Voici ce que j'aimerais savoir: dans vos secteurs respectifs, dans quelle mesure, d'un point de vue plus stratégique, l'industrie et les syndicats collaborent-ils pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre? Comment cela pourrait-il être encouragé?

M. Sean Strickland: Je pourrais peut-être répondre, madame Koutrakis, avec le consentement de la présidence.

Dans l'industrie de la construction syndiquée, nous travaillons en étroite collaboration avec nos employeurs. Si nos entrepreneurs syndiqués ne vont pas travailler, nos membres syndiqués ne vont pas travailler.

Pour ce qui est du développement de la main-d'œuvre, nous avons des dizaines de programmes de diversité d'un bout à l'autre du pays. En outre, dans de nombreuses administrations, nos employeurs siègent à ce qu'on appelle des « comités mixtes sur la formation des apprentis » où nous travaillons main dans la main pour planifier les besoins en main-d'œuvre par métier et par région, à l'échelle du pays.

• (1725)

Mme Annie Koutrakis: Me reste-t-il beaucoup de temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 30 secondes, madame Koutrakis.

Mme Annie Koutrakis: Très bien. Dans vos industries respectives, quels salaires et avantages améliorez-vous afin d'attirer plus de travailleurs. Si vous ne le faites pas, pourquoi?

M. Nick von Schoenberg: Eh bien, nous entreprendrons bientôt des négociations collectives, donc c'est une question à un million de dollars. On verra. Nous verrons ce que ça va donner.

Mme Annie Koutrakis: J'adore les questions à un million de dollars. Merci, monsieur von Schoenberg.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

[Français]

Nous poursuivons maintenant avec M. Barsalou-Duval pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Ma première question s'adresse à M. Perry de l'association des pilotes de ligne.

Il y a quelques mois, Aéroports de Montréal a considérablement augmenté les frais pour les écoles de pilotage, donc celle à Mirabel. Or, comme on le dit souvent, il y a présentement une pénurie de pilotes.

Comment vivez-vous le fait que des aéroports décident de modifier de façon importante ou majeure leurs politiques ou leurs règlements pour se débarrasser des écoles de pilotage?

Dans certains cas, ils le font en raison du bruit. Toutefois, dans le cas de l'aéroport de Mirabel, à ma connaissance, on a voulu éviter de donner un service.

[Traduction]

Capt Tim Perry: Je vous remercie beaucoup de la question. Je pense que vous avez soulevé un excellent point.

Si nous prenons un peu de recul et que nous considérons le resserrement du marché du travail pour les pilotes, il convient d'aborder la question de façon stratégique. Il ne faut pas fermer les écoles de pilotage ou les empêcher de former des pilotes. C'est l'inverse. Il existe diverses façons, par l'intermédiaire de consultations, de répondre aux préoccupations qui auraient pu être soulevées en cours de route.

Je pense que fermer les écoles de pilotage ou nuire à leur rôle est une erreur stratégique. Nous devons investir afin d'avoir, à long terme, un approvisionnement stable en pilotes qualifiés et dûment formés au Canada. Nous en avons l'obligation.

D'après ce que je sais et ce que vous avez porté à l'attention de tous, les mesures prises à Mirabel étaient des erreurs, à mon avis. Nous devons non seulement en tirer des leçons, mais nous devons aussi adopter une stratégie plus vaste afin que de telles situations ne se reproduisent plus à l'avenir.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Tout à l'heure, vous avez parlé de votre préoccupation au sujet de l'arrivée de pilotes étrangers sur notre marché. Dans quelle mesure cela représente-t-il une menace? Est-ce que beaucoup d'entreprises ont recours à des pilotes étrangers? Représentent-ils une grande partie des pilotes? Pourquoi y a-t-on recours? Est-ce nécessairement parce qu'il n'y a aucun pilote disponible ici, ou peut-il y avoir d'autres raisons qui le justifient?

[Traduction]

Capt Tim Perry: Nous contestons qu'il y ait une pénurie de pilotes. Je pense qu'une telle affirmation est une simplification à outrance. En outre, je pense qu'avoir recours à des travailleurs étrangers temporaires comporte son lot de problèmes. Comme je l'ai mentionné, ces pilotes viennent d'autres administrations que nous connaissons moins, de sorte que nous pourrions avoir moins confiance dans leurs systèmes de sécurité, leur formation et leurs qualifications. Je ne veux pas généraliser, mais cela s'applique dans certains cas.

De plus, lorsqu'un pilote vient travailler en tant que travailleur étranger temporaire, le maintien de son emploi dépend spécifiquement du fait que l'employeur accepte de le garder à l'emploi. Essentiellement, cela a pour effet de déconnecter ces pilotes de leur syndicat et de nuire à leur capacité de participer de manière significative aux négociations collectives en tant que membres de leur syndicat. Nous sommes d'avis que cela mine le processus de négociation collective. Je pense qu'il arrive parfois que les pilotes que nous accueillons au pays viennent d'économies fortement déprimées, ce qui peut aussi miner les normes économiques et les normes du travail que nous avons établies au Canada.

Je pense qu'il existe trois problèmes principaux découlant du recours aux travailleurs étrangers temporaires. Merci.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Pour ma part, je constate une chose qui me préoccupe. Les pilotes sont des travailleurs généralement

bien payés et hautement qualifiés. Alors, lorsqu'il est possible d'avoir recours à des pilotes d'ici et qu'on s'en prive, cela affaiblit notre économie et notre secteur aérospatial.

J'aimerais aussi poser une question au représentant de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien. Au cours de la pandémie, on a vu des suppressions de services draconiennes à NAV Canada qui étaient associées à des augmentations, draconiennes elles aussi, des frais imposés aux utilisateurs. Cela a eu pour conséquence que de nombreux contrôleurs aériens ont perdu leur emploi et que certaines tours de contrôle ont menacé de fermer leurs portes.

Nous avons tous vu les reportages, au cours de l'été, sur les difficultés liées aux annulations de vols et sur le chaos dans les aéroports. C'était difficile pour les gens de partir quand ils le voulaient. Quelles ont été les conséquences de cela, et comment cela se passe-t-il aujourd'hui?

Y a-t-il un risque que les menaces de fermeture qu'on a vues par le passé ressurgissent, peut-être sous le prétexte d'une pénurie de main-d'œuvre, cette fois-ci, mais que l'on constate que, finalement, les besoins qui existaient pendant la pandémie existent toujours?

• (1730)

[Traduction]

M. Nick von Schoenberg: Je pense que cette situation comporte plusieurs éléments.

Pendant la pandémie, la fermeture de plusieurs tours de contrôle a été envisagée, mais cela n'a pas eu lieu. En outre, un certain nombre de contrôleurs aériens devaient recevoir un avis de mise à pied, et cela n'a pas eu lieu non plus, mais notre effectif de contrôleurs a tout de même diminué au cours de la pandémie.

Comme je l'ai mentionné au début, la reprise a été plus rapide que prévu. Nous sommes maintenant en situation de pénurie de main-d'œuvre. Nous n'avons pas assez de contrôleurs, ce qui entraîne des restrictions et des retards.

Je pense qu'il est juste de dire que les problèmes de ce genre étaient fort répandus dans l'industrie l'été dernier, de sorte que les difficultés liées directement du contrôle du trafic aérien étaient peut-être moins évidentes. Cependant, étant donné la longue durée de notre formation, je pense qu'on peut certainement affirmer qu'une bonne partie du reste de l'industrie se rétablira avant nous, et donc...

Le président: Merci beaucoup, monsieur von Schoenberg. Le temps est écoulé, malheureusement.

Nous passons maintenant à M. Bachrach. La parole est à vous, monsieur Bachrach. Vous avez six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président. Ma connexion Internet est instable, alors si vous m'entendez mal, veuillez m'en informer.

Je tiens à remercier tous nos témoins de leurs exposés sur cet important sujet.

Je salue particulièrement M. Veldman, qui est à Prince Rupert aujourd'hui, je crois. Je suis à Terrace, en Colombie-Britannique, à l'autre bout de la route d'où vous vous trouvez.

J'aimerais vous donner l'occasion d'en dire davantage sur le port de Prince Rupert, dont vous avez parlé dans votre présentation, qui est de toute évidence une passionnante histoire d'expansion dans le Nord-Ouest.

Vous avez mentionné la nécessité d'attirer un nombre considérable de nouveaux résidents dans la collectivité de Prince Rupert. Je me demande si vous pourriez parler brièvement des initiatives entreprises par l'autorité portuaire, en partenariat avec la communauté, pour attirer du nouveau personnel pour occuper ces postes.

M. Ken Veldman: Avec plaisir. Je vous remercie de m'en donner l'occasion.

Il y a, parallèlement, des initiatives générales dans la communauté et des initiatives propres à la main-d'œuvre. Premièrement, du côté de l'autorité portuaire, nous avons pu jouer un rôle de coordonnateur non seulement auprès de nos partenaires employeurs liés au port, mais aussi auprès des employeurs de la collectivité en général afin de créer un programme de recrutement coopératif nous permettant d'avoir accès à des marchés d'emploi plus éloignés. Cela permet non seulement de mieux faire connaître les possibilités d'emploi dans la région, mais aussi de donner aux gens un meilleur aperçu de ce que c'est que de vivre dans cette région unique et attrayante de notre pays.

L'autorité portuaire a également la chance de pouvoir réinvestir chaque année 5 % de ses revenus nets, en partenariat avec des organismes communautaires, dans diverses immobilisations allant de l'équipement médical aux terrains de sport en passant par les centres d'art, etc. Encore une fois, nous mettons l'accent sur les immobilisations qui améliorent la qualité de vie, mais nous ne sommes qu'un acteur parmi d'autres.

Nous avons évidemment un certain nombre de partenaires locaux, notamment des exploitants de terminaux comme DP World, AltaGas, la B.C. Maritime Employers Association et les syndicats locaux, qui travaillent en étroite collaboration pour offrir des possibilités de formation uniques adaptées à la communauté et à la région, et la plupart sont axées sur notre population autochtone. Comme vous l'avez sans doute constaté, un des thèmes du rapport sur la main-d'œuvre de la chaîne d'approvisionnement des transports est l'idée d'offrir de vastes occasions aux groupes de notre communauté sous-représentés dans la main-d'œuvre. Il y a de nombreux exemples de cela.

Comme je l'ai indiqué dans ma présentation, notre plus important défi est d'avoir plus de gens qui profitent de ces programmes. Les divers volets de cette industrie — terminaux portuaires, camionnage ou transport ferroviaire — ont certainement besoin de main-d'œuvre spécialisée, et je pense que nous avons les mêmes défis que beaucoup d'autres régions du pays.

Toutefois, comme je l'ai dit plus tôt, les perspectives de recrutement sont beaucoup plus difficiles dans une collectivité plus petite et isolée, et le recrutement doit faire partie intégrante du développement de la communauté. Même si nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir, collectivement, nous avons parfois besoin de signaux et d'encouragements plus sentis venant des autres partenaires.

• (1735)

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Veldman.

Les emplois portuaires sont des emplois industriels très bien rémunérés, ce qui est formidable pour la partie de la population qui décroche ces emplois. Selon les commentaires que la plupart

d'entre nous avons entendus dans la communauté, le pourcentage élevé d'emplois industriels bien rémunérés exerce une certaine pression sur d'autres secteurs de l'économie, en particulier le secteur des services, les services sociaux, l'hôtellerie et le tourisme. C'est un phénomène que vous connaissez bien.

La question est peut-être un peu plus philosophique, mais j'aimerais savoir de quelle façon le gouvernement fédéral et les administrations locales devraient travailler ensemble pour veiller à ce que le reste de l'économie ait aussi la main-d'œuvre nécessaire pour fonctionner et fournir les services dont la collectivité a besoin.

M. Ken Veldman: J'espère avoir réussi à souligner, dans ma présentation, que les employeurs portuaires ne sont pas les seuls à avoir des problèmes de pénurie de main-d'œuvre. Cela touche aussi le reste de la collectivité.

C'est vrai, certes, mais Mme Koutrakis a fait un commentaire au sujet des salaires, plus tôt. Essentiellement, le salaire moyen dans l'industrie portuaire a presque doublé au cours des 10 à 15 dernières années pour se situer entre 90 000 et 100 000 \$ par année. Donc, ce sont des emplois très bien rémunérés.

Quant à votre commentaire, monsieur Bachrach, les barrières à l'entrée sont relativement faibles pour de nombreux emplois dans l'industrie portuaire. Je parle ici des facteurs liés aux compétences et à l'expérience. Bien que cela présente de nombreux avantages pour attirer des gens dans l'industrie, l'autre problème est que nous sommes aussi en concurrence avec d'autres secteurs qui recherchent souvent une main-d'œuvre ayant un tel profil. Lorsque la main-d'œuvre se fait rare, le problème est là.

Le président: Merci beaucoup. Je suis désolé, monsieur Veldman, mais le temps est écoulé.

Merci, monsieur Bachrach.

Il y a eu des discussions entre les partis. J'ai simplement besoin du consentement unanime pour faire un deuxième tour. Tous les députés voteront à distance à l'aide de l'application de vote.

Des députés: D'accord.

Le président: Merci, chers collègues.

Nous passons à M. Strahl. La parole est à vous, pour cinq minutes.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Gibbons.

Vous avez parlé de l'instabilité causée par le vaste éventail de réglemets — pour employer votre terme, je crois — qui a été imposé à l'industrie en raison de la pandémie. Je conviens que nous ne sommes pas ici pour relancer le débat là-dessus, mais j'aimerais que vous parliez des répercussions de cette instabilité.

Il va sans dire que le secteur du transport aérien a été le premier touché et qu'il a été le dernier à être libéré, je dirais. Par conséquent, la réglementation liée à la COVID-19 adoptée par le gouvernement a eu davantage de répercussions sur votre secteur. Dans le secteur de l'énergie, par exemple, nous avons vu l'incidence de l'incertitude sur la confiance, non seulement pour les travailleurs, mais aussi pour les investisseurs. L'incapacité du gouvernement de mettre en place un certain cadre réglementaire se traduit par des pertes de centaines de milliards de dollars et de centaines de milliers d'emplois pour le pays.

Pourriez-vous nous expliquer brièvement ce que vous entendez par « instabilité »? Comment pouvons-nous travailler ensemble pour veiller à mettre en place le cadre réglementaire et la stabilité dont votre entreprise a besoin pour connaître du succès?

• (1740)

M. Andrew Gibbons: Je pense que la question de la stabilité comporte trois dimensions. Je suppose que la première serait la stabilité opérationnelle, la deuxième serait la stabilité financière, et la troisième, la stabilité de la main-d'œuvre.

En ce qui concerne la stabilité de la main-d'œuvre, que vous croyiez ou non aux restrictions et que vous croyiez ou non qu'elles étaient justifiées, la réalité de la situation pour le secteur du voyage et du tourisme — et l'ensemble du secteur l'a bien souligné —, c'est que la façon dont les restrictions ont été appliquées ou non a amené les gens à quitter le secteur et à choisir un cheminement de carrière plus stable et des options de carrière plus stables. D'autres témoins vous l'ont dit aujourd'hui. Ce n'est pas un secret d'État.

Qu'est-ce que nous pouvons faire? C'est la question que vous posez, monsieur Strahl, et je pense que ce que nous pouvons faire, c'est nous inspirer d'un rapport tel que celui que cinq épidémiologistes ont rédigé sur les leçons apprises à la demande de l'Association de l'industrie touristique du Canada. On y traite de la façon dont les restrictions devraient être mises en place, de l'importance des paramètres et de l'importance pour chacun de comprendre pourquoi ces choses sont mises en place, de même que des conditions auxquelles elles devraient être levées. Cela nous permet de sortir de la situation dans laquelle nous nous trouvons depuis environ deux ans, lorsque les cas augmentent et que les restrictions reviennent ou non.

Dans toute la mesure possible, ces médecins demandent au gouvernement fédéral le type de... Nous n'aurons jamais de stabilité en matière de santé publique — tout le monde le comprend —, mais ce que nous pouvons avoir, c'est une certaine stabilité en matière de politique publique, et la compréhension de ce qui est requis et à quel moment. Surtout, nous pouvons savoir ce que cette stabilité apporte à la situation de la santé publique en général.

Pour ce qui est de votre question sur la stabilité opérationnelle, j'en ai parlé dans notre déclaration liminaire; nous allons revenir sur ce sujet cet hiver. Je vais utiliser un exemple. Un soir de juin, nous avons eu 700 passagers qui ont manqué leur vol de correspondance à Toronto. Il ne s'agit pas de jeter le blâme sur qui que ce soit; c'est juste une observation. Ils faisaient tous la queue à un comptoir de WestJet. Ils y faisaient la queue pour obtenir un bon d'hôtel, un bon d'alimentation, un vol de correspondance ou autre. Il n'y a pas de comptoir de l'ASFC à l'aéroport ni de l'ACSTA, alors tout le monde se retrouve au comptoir de WestJet.

Je pense que ce que nous souhaitons au sortir de cette crise, ce sont peut-être des accords sur les niveaux de service avec les agences gouvernementales, et peut-être une structure de responsabilité partagée, afin que ce ne soit pas seulement la compagnie aérienne qui verse une indemnisation lorsque le voyage est perturbé: il faut que la responsabilité soit attribuée à ceux qui sont responsables de cette perturbation. Je pense que ce serait avantageux pour tous et que le niveau général de service s'en trouverait amélioré.

Si vous acceptez le principe selon lequel les compagnies aériennes sont responsables de leurs fautes, sachez que nous acceptons cela aussi, et c'est la raison pour laquelle nous sommes soumis à une réglementation. Nous nous y conformons. Cependant, si vous

admettez que la réglementation est nécessaire pour maintenir un haut niveau de service de la part des compagnies aériennes, je crois — nous croyons — que vous devriez également accepter que cela soit vrai pour quiconque fournit un service au public voyageur. Nous pensons que c'est...

M. Mark Strahl: Est-ce que j'ai le temps de poser une autre question?

M. Andrew Gibbons: Je suis désolé. Je continuais de parler. Je m'arrête.

Le président: Il vous reste 20 secondes, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Quand le gouvernement a levé les dernières restrictions, il a dit qu'il ne s'agissait que d'une suspension. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. Andrew Gibbons: Je pense que c'est ce qui a motivé divers groupes comme l'Association de l'industrie touristique du Canada et Perrin Beatty, le président de la Chambre de commerce, à dire: « Dieu merci, c'est terminé et nous sommes passés à autre chose. » Toutefois, pour passer à autre chose, il faut aussi tirer des leçons et établir un cadre plus prévisible pour la mise en œuvre de ces politiques, alors...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gibbons. Merci, monsieur Strahl.

M. Andrew Gibbons: Merci.

Le président: Le prochain intervenant est M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous disposez de cinq minutes.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bienvenue à tous nos invités d'aujourd'hui.

Je saluerai tout d'abord M. Veldman. Je discutais hier avec certains de vos collègues de l'Administration portuaire de Prince Rupert, et ils m'ont donné un aperçu de vos plans à long terme. Félicitations. Le projet a l'air formidable, en fait, et ils m'ont parlé de l'aide que vous recevez de la Banque canadienne d'infrastructure et du Fonds national des corridors commerciaux.

Quand Prince Rupert a répondu à l'appel après les inondations en Colombie-Britannique qui ont emporté les autoroutes et les chemins de fer, entre autres, cette intervention a été d'une importance capitale pour notre chaîne d'approvisionnement, et je vous en remercie.

Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord lire une déclaration à laquelle je réfléchis depuis un certain temps.

En réponse à la pandémie, le gouvernement du Canada a mis en place diverses mesures de soutien financier, comme la Subvention salariale d'urgence du Canada, le Programme de crédit aux entreprises et le Crédit d'urgence pour les grands employeurs, afin d'aider tous les secteurs de l'économie, y compris le transport aérien.

Pour appuyer le secteur aérien, le gouvernement du Canada a offert un allègement de loyer de mars à décembre 2020 aux 21 administrations aéroportuaires qui ont conclu des baux fonciers avec le gouvernement fédéral, ainsi qu'un traitement comparable pour Ports Toronto, qui exploite l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Un financement allant jusqu'à 191,3 millions de dollars pour les provinces et les territoires a également été annoncé pour assurer la continuité des biens et services essentiels dans les collectivités éloignées accessibles par avion.

[Par ailleurs,] le gouvernement a annoncé un financement supplémentaire de 1,1 milliard de dollars pour le secteur aérien grâce à une série de mesures ciblées conçues pour soutenir la connectivité régionale, les investissements dans les infrastructures essentielles et la poursuite de l'exploitation des aéroports du Canada.

En écoutant nos témoins, je me suis remémoré l'époque où nous concevions ces programmes et où nous essayions de travailler avec l'industrie du transport aérien. J'aimerais simplement poser la question suivante à M. Perry. À votre avis, qu'est-ce que le gouvernement fédéral aurait dû fournir de plus? Pouvez-vous préciser un montant en dollars pour répondre à cette question?

• (1745)

Capt Tim Perry: Merci beaucoup pour cette question.

Je pense qu'il vaut la peine de souligner les efforts extraordinaires déployés par ce gouvernement pour stabiliser l'économie et la vie des Canadiens. Personne ne l'ignore, ni moi ni notre organisation.

Je parlais du financement spécialisé qui, à mon avis, aurait été utile et qui a fait défaut. L'aviation est une industrie hautement spécialisée et elle requiert une attention toute particulière en période de besoin, et c'est ce que nous avons constaté.

Ces programmes, malgré leur valeur et tous les efforts extraordinaires qui y ont été consacrés, n'ont pas réussi à stabiliser notre industrie. Celle-ci est quand même entrée dans une période d'instabilité qui, à notre avis, n'était pas nécessaire.

Je ne peux pas fournir un chiffre en dollars pour le moment — je serais heureux de vous en fournir un ultérieurement —, mais il aurait fallu un investissement important, et je pense que cela aurait pu stabiliser l'industrie.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur Perry.

En ce qui concerne les pénuries de main-d'œuvre, nous ne cessons de parler de formation et de programmes pour amener les gens dans les divers secteurs. Nous parlons de tous les secteurs, mais pour celui du transport aérien, qui, selon vous, est responsable de la formation des nouveaux travailleurs et quel rôle le gouvernement devrait-il jouer?

J'invite les représentants de l'industrie du transport aérien à répondre à cette question.

M. Andrew Gibbons: Je serai ravi de répondre. Je vous remercie de votre question.

J'aimerais aborder la question des subventions salariales, car je sais qu'il s'agit d'une question importante. Au sein du groupe WestJet, nous nous sommes évidemment prévalus de ce programme. Nous sommes reconnaissants pour ce programme. Il a permis à un grand nombre de nos employés de rester culturellement proches de notre entreprise et de rester attachés à nous. Si vous connaissez des WestJetters, vous savez à quel point c'est important, alors nous avons assurément profité de ce programme et nous en sommes reconnaissants.

En ce qui concerne l'aide financière, c'est évidemment une question d'ordre public. Nous n'avons pas conclu d'accord avec le gouvernement fédéral. Je ne peux pas vous expliquer pourquoi, car nous sommes soumis à un accord de non-divulgaration, mais cela ne s'est pas produit, et c'est une source de fierté pour de nombreux membres de notre entreprise que nous n'ayons pas agi ainsi et que nous soyons indépendants aujourd'hui.

En matière de formation, je pense que le message est le même, monsieur le président, à savoir que nous n'attendons pas que le gouvernement nous donne des réponses. J'ai mentionné notre partenariat avec le gouvernement provincial; je n'ai mentionné ce gouvernement que parce qu'il s'agit de notre gouvernement d'attache, et

l'une des leçons tirées de la pandémie de COVID est que tout le monde doit travailler ensemble. Il n'y a pas que les compagnies aériennes. Il ne s'agit pas seulement de l'enseignement postsecondaire. Ce n'est pas seulement les provinces. Ce n'est pas seulement le fédéral. Nous ne pouvons pas rester assis à attendre des réponses d'un ordre de gouvernement ou d'un autre. Nous devons aller de l'avant et nous assurer que nous traçons notre propre destinée et que nous établissons les partenariats nécessaires pour y arriver. C'est ce que nous faisons chez WestJet. Je serai heureux de parler de l'accord si vous le souhaitez, mais c'est là où nous nous situons.

• (1750)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gibbons, et merci à vous, monsieur Rogers.

Nous allons devoir suspendre la séance pour le vote, et nous la reprendrons après.

La séance est suspendue.

• (1750)

(Pause)

• (1805)

Le président: Nous reprenons.

Nous poursuivons notre tour de questions avec M. Barsalou-Duval.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ma question s'adresse à M. Gibbons, de WestJet Airlines.

Aujourd'hui, le Bureau de la concurrence du Canada a publié un rapport disant qu'il considérait que la transaction entre WestJet et Sunwing, où WestJet ferait l'acquisition de Sunwing, pourrait causer une diminution de la concurrence.

Du côté du Québec — c'est là que réside ma préoccupation —, Aéroports de Montréal avait mentionné qu'elle craignait une concentration des vols vers Toronto à la suite à cette acquisition. Du côté d'Air Transat, on parlait davantage d'une concentration des acteurs, c'est-à-dire d'une diminution de la concurrence créée par une situation semblable à un duopole.

J'ai deux questions à vous poser. Premièrement, que pensez-vous du rapport? Deuxièmement, que retirerait le Québec de cette transaction?

M. Andrew Gibbons: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Je ne suis pas sûr que le Bureau de la concurrence soit arrivé à certaines de ces conclusions. En fait, dans le rapport, il identifie 31 sources d'inquiétude — 25 dans l'Ouest canadien et 5 en Ontario — de sorte qu'il ne souligne pas d'effets négatifs pour la province de Québec.

En ce qui concerne le Québec, il est important de noter que le Bureau de la concurrence se concentre sur les sources individuelles, mais l'examen complet est mené par le ministre des Transports, et c'est l'examen de l'intérêt public. Il s'agit d'un rapport qui alimente ce processus. Il ne s'agit évidemment pas d'une décision.

Au Québec, je pense que notre propre entreprise a eu du mal à faire des percées au fil des ans. C'est l'une des choses qui nous réjouit le plus dans cette transaction. Sunwing a un siège social à La-Val, que nous nous sommes engagés à maintenir auprès du gouvernement. Elle offre d'excellents services en français, que nous nous sommes engagés à maintenir, et la marque Sunwing elle-même sera maintenue.

Ce n'est absolument pas une prise de contrôle. Il s'agit de deux entreprises complémentaires qui s'unissent, et nous sommes convaincus que le ministre des Transports le constatera et approuvera la transaction.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Monsieur Perry, je vous ai parlé plus tôt de l'école de pilotage de Mirabel. Comme des gens de ma circonscription m'appellent parfois, j'ai récemment parlé à un pilote un peu désespéré, qui avait suivi tous les cours nécessaires pour obtenir les brevets de pilote, mais qui, malheureusement, attendait depuis presque un an une réponse du gouvernement fédéral au sujet de ses licences.

Je me demandais si vous voyiez souvent ce genre de situations de votre côté, et si cela mériterait de faire partie de la stratégie, notamment en ce qui concerne la question de la pénurie de main-d'œuvre.

• (1810)

[Traduction]

Capt Tim Perry: Je pense qu'il est important de s'attaquer à tout obstacle qui empêche un pilote d'entrer ou de revenir sur le marché en tant qu'employé. Qu'il s'agisse d'un certificat de pilote ou d'un certificat médical, nous avons constaté des retards, mais tout comme mon collègue de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, ou l'ACCTA, nous constatons que les retards diminuent.

Il faut faire plus pour s'assurer qu'un pilote qualifié, que ce soit sur le plan médical ou technique, puisse accéder au poste de pilotage. Cela doit absolument faire partie de notre stratégie lorsque nous abordons ce...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Perry.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je vais commencer par des questions à l'intention de M. Perry.

Monsieur Perry, dans votre déclaration liminaire, vous avez mentionné ce que l'on appelle la « location avec équipage ». Pourriez-vous nous expliquer cette forme de location et ses incidences sur l'emploi?

Capt Tim Perry: Bien sûr. Je vous remercie de votre question.

On parle de location avec équipage lorsqu'une compagnie loue non seulement un avion, mais aussi un équipage de vol. Souvent, plutôt que de louer un avion puis d'engager séparément l'équipage,

toutes les dépenses connexes sont couvertes en une seule transaction.

Ne pas le faire correctement peut perturber le marché du travail et nuire à la négociation collective pour les groupes syndiqués, car cela revient à sous-traiter du travail qui pourrait — et dans certains cas, devrait — appartenir à l'unité de négociation.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Perry, pour faire suite à la question de M. Barsalou-Duval concernant la fusion WestJet-Sunwing — ou plutôt la fusion proposée —, j'aimerais connaître le point de vue de votre association sur cette proposition et ses répercussions possibles sur l'emploi.

Capt Tim Perry: Nous avons fait de nombreux commentaires au sujet de cette transaction. Notre position est que nous pouvons soutenir cette transaction tant qu'elle n'entraîne pas de licenciements. Notre organisation n'est pas opposée à la fusion de différentes entreprises tant qu'il y a des mesures de protection du travail appropriées en place.

M. Taylor Bachrach: À votre avis, est-ce que cela inclurait des restrictions sur la location avec équipage?

Capt Tim Perry: Oui, nous aimerions bien sûr que des restrictions soient imposées à la location avec équipage, outre l'interdiction des mises à pied et d'autres mesures de protection du travail.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Monsieur Muys, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci.

Je remercie tous les témoins de leur témoignage d'aujourd'hui, de leurs observations et, en particulier, de leurs recommandations.

Ma question s'adresse à vous, messieurs von Schoenberg et Vachon, car vous avez mentionné que dans certains cas, peut-être avec des tours plus petites, il n'y a qu'un seul contrôleur sur place à la fois. J'imagine que c'est une préoccupation du point de vue de la sécurité.

Peut-être pouvez-vous nous expliquer en quoi cela peut représenter un problème et causer des préoccupations. Dans ma circonscription, il y a l'aéroport de Hamilton. Je ne sais pas si cette tour serait touchée de cette façon. L'aéroport de Hamilton reçoit également beaucoup de marchandises, et les perturbations peuvent avoir des répercussions sur notre chaîne d'approvisionnement.

M. Nick von Schoenberg: Je dirais deux choses.

Tout d'abord, le fait qu'un seul contrôleur travaille ne présente pas nécessairement un risque pour la sécurité; cependant, dans un système qui dépend de la redondance pour assurer la sécurité, nous pensons qu'il est important que, comme dans d'autres aspects liés à l'équipement, cette redondance soit également présente dans le personnel. Si une personne travaille seule et que quelque chose se produit, il n'y a personne d'autre pour lui venir en aide au besoin. Aucune aide ne viendra. Pour l'ensemble du système, je pense qu'il y a un défi à relever sur le plan de la résilience.

Si quelqu'un se déclare malade, comme cela s'est produit récemment à Hamilton... Il y avait un seul contrôleur prévu pour un quart de travail de 12 heures. Il était malade, et la tour n'a eu d'autre choix que de fermer. Ce n'est évidemment pas une situation souhaitable.

Il nous faut simplement plus de personnel. Lorsque vous avez plus de personnel, l'opération est un peu plus résiliente et, du point de vue de la sécurité, si quelque chose se produit, une aide supplémentaire est disponible.

En plus, il arrive qu'un contrôleur doive être relevé si quelque chose de grave se produit. Il a peut-être fait une erreur, ou un incident quelconque s'est produit. En pareil cas, cette personne est censée être relevée de ses fonctions. La situation est difficile à gérer pour l'entreprise et l'employé s'il n'y a pas de relève.

• (1815)

M. Dan Muys: La période des fêtes approche, et même l'été prochain, et je pense que nous avons entendu dire que nous allons assister à une augmentation des voyages, mais de notre point de vue, nous le verrons aussi dans le transport de marchandises. Quant aux fermetures de tours parce qu'il n'y a qu'une seule personne et qu'elle doit aller ailleurs, allons-nous continuer à voir ce genre de problèmes? Quelles sont vos préoccupations en matière de dotation en personnel à cet égard?

M. Nick von Schoenberg: Je pense que nous allons en voir, de ces problèmes. Notre position est que l'entreprise.... Nous ne serons pas en mesure de régler complètement le problème de dotation d'ici l'été prochain. Je pense que c'est évident. Avec des solutions créatives, nous pourrions être en mesure de l'atténuer dans une certaine mesure, mais je pense que les interruptions de service seront inévitables.

Nous sommes d'avis que nous devrions, dans l'intérêt de l'ensemble du secteur, rendre ces perturbations aussi prévisibles que possible, au lieu de les faire survenir au dernier moment. Je pense que cela aiderait également les compagnies aériennes à planifier leurs activités, et ce serait mieux pour tout le monde.

M. Dan Muys: Merci.

Comme je suppose qu'il ne me reste que quelques minutes, je vais poser une question à M. Strickland.

Je sais que les métiers spécialisés constituent un élément important de l'avenir économique du Canada. Vous l'avez fait savoir très clairement. Je sais que dans ma province natale de l'Ontario, un emploi sur cinq d'ici 2025 sera dans les métiers spécialisés. Vous avez parlé de la valeur perçue des camionneurs et des travailleurs spécialisés et de la promotion de ce secteur. Je sais que le gouvernement de l'Ontario a consacré beaucoup d'efforts dans ce domaine au cours des deux dernières années. Je félicite les ministres McNaughton et Dunlop et ceux qui ont fait ce travail, non seulement au niveau de la formation et des collèges, mais aussi dans les écoles secondaires et avant.

Je pense que nous avons entendu beaucoup de paroles creuses de la part du gouvernement fédéral en ce qui concerne les métiers spécialisés et nous n'avons vu aucun résultat ou progrès tangible. Que doit faire le gouvernement fédéral pour se ressaisir dans ce dossier et s'apercevoir qu'il s'agit d'un écart important?

M. Sean Strickland: Eh bien, je suis d'accord avec vous pour dire que dans la province de l'Ontario, qui est aussi ma province natale, le gouvernement a fait un très bon travail pour promouvoir les métiers spécialisés en offrant des options et des possibilités de carrière, en grande partie grâce au travail du ministre McNaughton.

Je ne suis pas d'accord avec vous en ce qui concerne ce que le gouvernement fédéral fait avec les métiers spécialisés. Il a investi des centaines de millions de dollars dans le programme de subven-

tions aux services d'apprentissage, qui a été mis en oeuvre il y a quelques mois. Des mesures incitatives sont en place pour que les employeurs embauchent de nouveaux apprentis. Il s'agit de 5 000 \$ pour un apprenti et de 10 000 \$ si cet apprenti est issu d'un groupe méritant l'équité. Le gouvernement fédéral a également pris d'autres mesures pour soutenir les métiers spécialisés, ce qui, en toute franchise, est une véritable nouveauté pour le gouvernement fédéral. La formation, comme vous le savez, relève des gouvernements provinciaux. Je pense que le gouvernement fédéral a pris des mesures importantes qui ne sont peut-être pas diffusées aussi largement qu'elles le devraient.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strickland.

Notre prochain intervenant est M. Badawey. Monsieur Badawey, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je veux commencer avec M. Veldman.

Monsieur Veldman, vous avez mentionné tout à l'heure un financement accru des immobilisations pour les corridors commerciaux stratégiques. Pouvez-vous être un peu plus précis sur les fonds d'investissement qui, selon vous, sont nécessaires pour ces corridors commerciaux?

M. Ken Veldman: Je peux certainement.

Je pense qu'il y a deux éléments différents à cela. Le premier est la perspective du corridor. Je vais parler du corridor dans le Nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta qui est associé avec nous. Au fur et à mesure que le volume de trafic augmente dans certains corridors, que le trafic s'intensifie et que les collectivités — surtout les petites collectivités de cette région — sont aux prises avec des problèmes de croissance et d'infrastructure de longue date, la capacité d'attirer la population et de maintenir une croissance économique raisonnable exige une approche stratégique pour s'assurer que les défis du secteur public, du secteur privé, des administrations locales et des collectivités locales sont tous pris en compte du point de vue du corridor. Si vous n'avez pas d'opinions, de visions et d'optiques stratégiques pour examiner ce corridor à l'avenir, la croissance des chaînes d'approvisionnement et la réalisation des investissements nécessaires seront des défis.

Lorsque nous regardons plus précisément au niveau de la communauté — et j'utiliserai Prince Rupert comme exemple —, nous avons une communauté qui a traversé des périodes économiques difficiles au cours des dernières décennies. Nous voyons une industrie qui est en pleine croissance dans cette communauté. Pour que ces administrations locales puissent vraiment s'occuper de l'habitabilité de leurs collectivités, pour en faire des communautés très propices à la croissance et à l'arrivée de nouveaux résidents, ils doivent être en mesure de relever certains défis fondamentaux en matière d'infrastructure. En réalité, pour y parvenir, elles ont vraiment besoin du soutien des ordres supérieurs de gouvernement.

• (1820)

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Veldman.

Monsieur Gibbons, vous avez mentionné le partenariat avec l'Alberta. Pouvez-vous expliquer un peu ce qui se passe en Ontario et quels sont les défis pour essayer d'établir le même type de partenariat en Ontario?

M. Andrew Gibbons: Il n'y a aucun obstacle, à ma connaissance, tout simplement parce que nous ne les avons pas pressentis et n'avons pas établi un accord similaire.

Nous avons entamé notre processus avec notre gouvernement. C'est là où se trouve notre quartier général. C'est là où nous employons le plus de gens et où la majorité de nos opérations sont menées. Pour cette raison et aucune autre, nous avons accordé la priorité au gouvernement de l'Alberta. Il a été un partenaire bien disposé. Nous serions ravis de signer un protocole d'entente semblable avec n'importe quel partenaire disposé.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Gibbons. Mettons le processus en branle.

M. Andrew Gibbons: Entendu, faisons cela. Nous le ferons.

M. Vance Badawey: Merci.

Monsieur Strickland, je suis ravi de vous revoir. C'est un plaisir, et je vous suis reconnaissant de votre témoignage.

J'ai une question rapide pour vous, monsieur Strickland. Elle porte sur la formation dans l'ensemble du pays. Avec les dossiers sur lesquels j'ai travaillé ces dernières années ici à Ottawa, ce que j'ai entendu à propos de l'harmonisation, de la formation et des certifications de part et d'autre du pays a été sans équivoque.

Pouvez-vous nous en parler un peu, non seulement en ce qui concerne l'échelon supérieur, mais aussi le secteur des transports? Pensez-vous que l'harmonisation de la formation et de la certification dans l'ensemble du Canada serait bénéfique, comme c'est le cas avec le programme Sceau rouge et d'autres programmes?

M. Sean Strickland: Certainement. Je pense que plus l'harmonisation est grande dans l'ensemble du Canada, mieux c'est pour les travailleurs et pour l'économie canadienne.

En ce qui concerne l'harmonisation des métiers spécialisés, nous avons réalisé de bons progrès avec les métiers désignés Sceau rouge et les certifications Sceau d'or. Le système n'est toujours pas parfait. La définition des métiers varie d'une province à l'autre. La définition de certains métiers n'est pas harmonisée entre les provinces. Cette situation crée un obstacle à la mobilité et à l'évaluation des métiers lorsqu'ils se déplacent d'un bout à l'autre du pays.

Nous avons un petit bassin de main-d'œuvre au Canada, avec une économie en croissance et une immigration accrue. Cet élément d'harmonisation est un domaine essentiel qui doit être amélioré pour aider à relever ces défis associés à la demande de main-d'œuvre.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Strickland.

Je vais céder la parole à M. Chahal.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Gibbons, WestJet a récemment fait une annonce importante à Calgary, à savoir qu'elle doublera sa capacité avec la plateforme de connexion mondiale d'appareils 787 Dreamliner. C'est dans ma circonscription, et j'ai été très emballé par l'annonce.

Quel est l'investissement, et combien d'emplois seront créés pour les habitants de Calgary?

M. Andrew Gibbons: Merci beaucoup de la question, et merci d'appuyer l'annonce.

Je veux seulement rappeler que nous avons annoncé que notre série d'appareils 787 Dreamliners, qui est notre flotte d'aéronefs à grande capacité, sera exclusivement hébergée à Calgary pour les vols transatlantiques et transpacifiques.

La mairesse Gondek et d'autres se sont joints à nous cette journée-là pour célébrer cet investissement, car ils savent qu'il apportera à Calgary la masse critique qui permettra d'effectuer les vols qui sont essentiels pour les investissements étrangers, l'attraction d'investissements, etc. C'était un grand moment pour Calgary. Lorsque nous annoncerons les trajets que nous offrirons à la communauté et à tout l'Ouest canadien — il ne s'agit pas seulement d'un investissement pour Calgary, mais pour tout l'Ouest canadien —, je pense que les gens seront très heureux.

Je vais devoir vous fournir les chiffres précis de l'incidence économique dans le rapport que nous avons commandé, mais de manière générale, une augmentation de 50 % de notre capacité à Calgary d'ici 2028 est le plus gros investissement et le plus gros pari que nous ayons jamais fait dans une communauté. Nous sommes convaincus que tout se passera très bien et que la communauté que vous représentez sera du même avis.

• (1825)

M. George Chahal: Merci.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Chahal et Gibbons.

Voilà qui met fin à la période de questions d'aujourd'hui.

Au nom des membres du Comité, j'aimerais remercier tous nos témoins de leurs déclarations et de leur contribution à cette étude très importante pour tous les Canadiens.

Sur ce, la séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>