



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 031 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 3 avril 2012

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 3 avril 2012

•(0845)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la séance n° 31 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je tiens à signaler qu'il s'agit d'une séance télévisée.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous sommes réunis pour étudier la fermeture d'Aveos Performance aéronautique inc.

Nous accueillons aujourd'hui, de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada, Louis Erlichman, directeur de la recherche pour le Canada, Jean Poirier, président général, Chuck Atkinson, président-directeur général, Tony Didoshak, président général, Christopher Hiscock, président, et Gilles Brosseau, coordonnateur pour le Québec.

Je vous souhaite la bienvenue.

Je suis certain qu'Alexandre a donné les indications voulues.

Monsieur Atkinson, je crois que vous allez ouvrir la séance en présentant une déclaration. Je vous cède la parole.

M. Chuck Atkinson (président-directeur général, District du transport 140, Mississauga, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada): Merci, monsieur le président.

Nous aimerions remercier les membres du Comité de nous donner l'occasion de comparaître et de présenter nos vues sur la fermeture d'Aveos.

L'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale est le plus important syndicat du secteur du transport aérien au Canada, représentant les travailleurs de ce secteur depuis plus de 70 ans. Nous représentons plus de 2 600 travailleurs d'Aveos, dont la plupart sont d'anciens employés d'Air Canada. Nous comptons aussi parmi nos membres environ 2 300 travailleurs qui continuent d'effectuer des tâches d'entretien des aéronefs à Air Canada.

La récente annonce de la fermeture d'Aveos et de la perte de plus de 2 600 emplois directs partout au Canada est certes bouleversante, mais ce n'est pas une surprise. Elle est le résultat d'une série de politiques gouvernementales et de mesures d'Air Canada qui ont affaibli l'industrie canadienne de l'entretien des aéronefs.

L'entretien des aéronefs est une industrie mondiale en croissance, donnant de l'emploi à des travailleurs hautement qualifiés et incarnant une importante composante de l'infrastructure des compétences et des technologies du Canada. Aveos, l'ancienne division d'Air Canada chargée de l'entretien lourd, est un dépositaire majeur des compétences et du savoir-faire dont ce secteur dépend.

La fermeture d'Aveos signifie davantage que la perte de plus de 2 600 emplois hautement qualifiés, de milliers d'emplois indirects et

de nombreux millions de dollars en revenus et en impôts. Les villes de Montréal, de Winnipeg et de Vancouver sont les plus gravement touchées en cette difficile période économique. La fermeture d'Aveos est un coup dur porté à ce secteur important de l'économie.

Lorsque le gouvernement fédéral a privatisé Air Canada en 1988, nous avons manifesté notre profonde inquiétude concernant la possibilité qu'une société privée, comme celle qu'était devenue Air Canada, transfère une grande partie de ses activités et de ses emplois à l'extérieur du pays. Le gouvernement a donné suite à ces préoccupations en intégrant dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada des dispositions obligeant Air Canada « à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal ».

Depuis la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International, la ville de Vancouver est aussi devenue un centre d'entretien majeur d'Air Canada.

En 1988, le gouvernement et Air Canada ont déclaré publiquement que la Loi garantissait que les emplois de révision d'aéronefs seraient maintenus et que le nombre de ces emplois serait même augmenté dans ces centres urbains.

En vérité, ces dispositions n'ont pas dissipé nos préoccupations. Nous craignons que la recherche du gain à court terme de la société privée qu'était devenue Air Canada ne compromette cet engagement. Nos craintes ont été confirmées.

Depuis que la protection contre les créanciers dont jouissait Air Canada a été levée en 2004, les membres de la direction se sont systématiquement employés à démanteler la société, liquidant les actifs, extirpant plus de 2 milliards de dollars de l'entreprise et se récompensant grassement tout en affaiblissant financièrement le transporteur.

Dans le cadre de cet exercice de braderie des actifs, une participation majoritaire dans la division de l'entretien lourd, Aveos, a été vendue pour plus de 700 millions de dollars en 2007. À cette époque, Air Canada s'est engagée par contrat à fournir à Aveos des travaux continus d'entretien de ses aéronefs.

Par la suite, près de la moitié de l'effectif chargé de l'entretien des aéronefs d'Air Canada a été muté de force à Aveos moyennant la promesse d'emplois continus à long terme sur la base des contrats d'Air Canada.

Air Canada n'a pas respecté jusqu'au bout son engagement à fournir du travail continu à Aveos, obligeant celle-ci à se placer à l'abri de ses créanciers et à annoncer sa fermeture.

Air Canada ne nous a pas informés de l'endroit où elle prévoit faire effectuer les travaux d'entretien lourd. Il est possible que ce ne soit pas au Canada.

Pendant que ce scénario se déroulait, le gouvernement fédéral ne bougeait pas. Il ne prenait pas la moindre mesure pour sauver l'entreprise et ce secteur d'activité. Même lorsqu'Aveos a annoncé sa fermeture, le gouvernement a refusé d'agir. Alors qu'il n'a pas hésité à intervenir pour réprimer le droit de négocier de nos membres d'Air Canada sous le prétexte d'une nécessité économique, le gouvernement refuse de prendre des mesures pour maintenir des milliers d'emplois et un secteur économique dynamique.

Nous sommes disposés à prendre des actions en justice pour qu'Air Canada respecte les obligations de la loi de 1988, mais nous ne sommes pas ici pour discuter de questions d'ordre juridique. Il s'agit bel et bien d'une question d'ordre économique et moral. Le gouvernement est-il disposé à rester là à ne rien faire et à assister à la mise à mort d'un important intervenant d'un secteur clé de notre économie? Voilà la question.

• (0850)

Nous demandons au gouvernement Harper de respecter l'engagement qu'il a pris en vertu de la loi de soutenir ces emplois et l'industrie de l'entretien des aéronefs au Canada.

Merci.

Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Nicholls.

[Français]

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Merci, monsieur le président.

Nous savons bien que le ministre va se cacher derrière ses avocats. Alors, on va parler d'autres sujets que la présente loi.

Le président et chef de la direction d'Air Canada a affirmé à ce comité que les agences fédérales de développement économique pourraient contribuer à l'établissement de nouvelles entreprises d'entretien, de réparation et de révision au Canada en vue d'embaucher la main-d'oeuvre qualifiée et d'utiliser les installations existantes.

Selon vous, que devrait faire le gouvernement fédéral afin que vos membres recommencent à travailler au Canada?

M. Jean Poirier (président général, District du transport 140, Montréal, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada): Nous savons tous que les provinces canadiennes et les maires des villes sont prêts à nous appuyer dans nos démarches. Or, tout ce qu'on entend présentement de la part du gouvernement conservateur, c'est qu'il n'y a aucun plan de sauvetage. Ses représentants n'ont aucunement l'intention de nous aider.

Aujourd'hui, on est ici véritablement pour parler au gouvernement et carrément lui dire d'embarquer dans la danse. Les gens du gouvernement doivent sauver des emplois. Ils ont une loi à faire respecter et ils doivent cesser de se cacher. Le gouvernement doit être présent avec nous, les provinces, les villes, la population canadienne et tous ceux qui sont sans emploi aujourd'hui, à la rue, sans argent et sans formulaire de cessation d'emploi. Il faut que le gouvernement s'engage. Cette loi est sous sa gouverne et il faut qu'il soit présent.

M. Jamie Nicholls: On parle de transfert d'emplois d'Air Canada à Aveos pour les machinistes, entre autres. En quelle année la majorité des employés d'Air Canada ont-ils été transférés à Aveos?

M. Jean Poirier: En ce qui a trait à Aveos, la vente a eu lieu en 2007, mais les emplois ont été transférés seulement en juillet 2011. Aujourd'hui, huit mois plus tard, tout le monde est à la rue.

L'an passé, j'étais présent au même comité parlementaire, peut-être pas en compagnie des mêmes personnes, bien que j'en reconnaisse quelques-unes qui sont très au courant de ce qui s'est passé et qui savaient ce qui s'en venait. Aujourd'hui, les gens de ce côté, les membres du gouvernement, diraient qu'ils ne s'en souviennent plus. Ils laissent passer la parade alors que les gens sont à la rue, sans emploi. Je vais répéter cela souvent aujourd'hui parce que je veux faire parler votre coeur. Le gouvernement travaille pour le peuple, pour les emplois, pour la population canadienne. Il ne doit pas seulement travailler pour les actionnaires de compagnie.

• (0855)

M. Jamie Nicholls: J'aimerais parler des transferts des patrons d'Air Canada. Est-ce que des gérants d'Air Canada ont été transférés à Aveos?

M. Jean Poirier: Oui, absolument. Il y a des personnes provenant de la direction qui sont passées directement d'Air Canada à Aveos.

M. Jamie Nicholls: Donc, il est possible de penser que ces personnes savaient ce qui allait se passer, qu'elles étaient au courant de toutes les démarches d'Aveos et qu'elles pouvaient donc facilement expliquer cela à la direction d'Air Canada. Est-ce exact?

M. Jean Poirier: Je fais partie de l'entreprise depuis le début de ces démarches. Il s'agit de mon opinion ici, mais je ne crois pas que tous les membres de la direction qui ont été transférés à Aveos étaient au courant, jusqu'à un certain point, de tout le plan qui a été mis en place pour mener à ce qui se produit aujourd'hui. Je pense que toutes ces décisions ont été prises par la haute direction, soit par M. Kolshak, qui provenait de United Airlines et de Delta, et peut-être par M. Butterfield aussi. Par contre, je ne crois pas que les membres de la direction de plus bas niveau étaient au courant.

M. Jamie Nicholls: Par ailleurs, nous savons que les conservateurs ne voulaient pas inviter M. Kolshak à comparaître. Alors, on ne pourra pas le questionner à cet égard.

Pourriez-vous expliquer au comité pourquoi la fermeture des usines d'Aveos viole directement la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada?

Le fait d'avoir privatisé les installations d'entretien d'Air Canada était-il un premier pas vers l'éventuel déplacement à l'étranger des emplois?

M. Jean Poirier: Je pense que les gens commencent à comprendre un peu ce qui se passe. Comme je l'ai expliqué il y a plusieurs semaines, il y avait un esprit derrière cette loi. Vous êtes tous des parlementaires et vous savez tous comment ça fonctionne quand on établit une loi. On se réunit en comité législatif et on en parle pendant des mois pour s'assurer que les vraies bonnes choses sont mises au bon endroit.

J'écoutais les propos de M. Benoît Bouchard, qui était là à cette époque. Il disait qu'aucun député du Québec ou du Manitoba n'aurait accepté ce projet de loi s'il avait su que la situation actuelle allait se produire. C'était clair, selon ces gens, que les centres de révision devaient être maintenus dans les trois villes; aujourd'hui, nous incluons également Vancouver.

M. Jamie Nicholls: La décision de la Cour suprême de l'Ontario est claire à cet égard. Le juge a dit qu'Air Canada se conformait à la loi parce qu'Aveos existait. Maintenant que cette compagnie a fermé ses portes, on peut dire qu'Air Canada ne se conforme plus à la loi.

M. Jean Poirier: Présentement, selon moi, on est hors la loi.

M. Jamie Nicholls: Mme Morin a-t-elle des questions à poser?

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): La semaine passée, on a su que le gouvernement avait refusé d'obliger des représentants d'Aveos à comparaître devant le comité. Avez-vous des commentaires à formuler? Trouvez-vous cela normal? Estimez-vous que le gouvernement a fait son travail?

M. Jean Poirier: Je n'en suis pas surpris. Le fait que les dirigeants d'Aveos ne veuillent pas se présenter devant le comité démontre vraiment qu'ils ont quelque chose à cacher.

Non, j'en ne suis pas surpris. C'est la seule réponse que je peux vous donner à ce sujet.

Mme Isabelle Morin: Avez-vous finalement réussi à contacter des gens d'Aveos? Avez-vous eu des discussions avec les dirigeants d'Aveos? Que s'est-il passé à ce sujet?

M. Jean Poirier: Je sais qu'Aveos est en train de rapetisser; beaucoup de gens partent. Il reste environ trois personnes pour s'occuper de quelque 2 600 employés. Ce n'est pas une grosse équipe et on s'aperçoit que ses membres ne sont même pas en mesure de fournir des formulaires de cessation d'emploi aux employés, présentement. On parle du fait qu'ils ne reçoivent pas de salaire, mais ils ne peuvent pas recevoir d'assurance-emploi non plus, parce que les formulaires de cessation d'emploi n'ont pas encore été envoyés.

La compagnie a cessé ses activités il y a trois semaines. Les employés crient famine, c'est complètement fou. Je ne sais pas à quelles autorités je dois m'adresser. Les gens du gouvernement, celui-là même qui est responsable de l'assurance-emploi, sont assis. Je ne sais pas s'ils doivent faire des appels téléphoniques pour que ces travailleurs reçoivent leur formulaire de cessation d'emploi. En plus de ne pas recevoir de salaire, ils ne recevront pas de prestations d'assurance-emploi.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci, messieurs.

Je dois vous avouer que je sens ce matin que votre pédale de frein est enfoncée. Je crois qu'Air Canada doit se conformer à la loi, mais la réalité est que le gouvernement peut s'être fait présenter un avis juridique prétextant qu'Air Canada agit correctement. On est incapable de faire la distinction entre la maintenance lourde et la maintenance de première ligne. On ne parle pas de changer l'huile, mais de défaire un avion et de le remonter.

Je tiens à parler brièvement de l'aspect juridique du problème. Au fond, il existe deux réalités: la question juridique et la question politique, sur laquelle je vais revenir.

Monsieur Brosseau, quel est votre rôle exact, à titre de coordonnateur québécois?

• (0900)

M. Gilles Brosseau (coordonateur québécois, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada): Je coordonne les activités au

Québec. Il est important d'expliquer que notre territoire est national: c'est pour cela que nous avons des intervenants de partout. Je ne suis pas directement lié à cette section. Je suis plus attaché à la section québécoise.

L'hon. Denis Coderre: Vous n'êtes pas un chaperon, vous ne surveillez pas Jean Poirier.

M. Gilles Brosseau: Non, je ne suis pas une belle-mère non plus.

L'hon. Denis Coderre: Le gouvernement dit qu'il ne veut rien faire parce qu'Air Canada se conforme à la loi. Il dit qu'il ne veut pas faire de plan de sauvetage. Pour ma part, j'ai vu qu'on a tenu hier un forum de l'emploi organisé par le syndicat des employés pour que les gens d'Emploi Québec et les autres puissent trouver une façon de faire un transfert des emplois, ce qui est bien.

Ma première question est très claire: si Aveos ne vous paie pas, est-ce parce que ses représentants vous ont dit qu'ils allaient vous payer à la condition que vous ne les poursuiviez pas?

M. Jean Poirier: Je n'ai pas entendu ce commentaire, mais vous avez peut-être raison.

L'hon. Denis Coderre: Est-ce que cela se peut?

M. Jean Poirier: C'est peut-être dû au fait que nous exerçons des pressions sur les gouvernements et que nous essayons de ramener notre monde au travail. De leur côté, les dirigeants exercent peut-être des pressions d'une autre façon, en ne payant pas les employés, en ne leur donnant pas leur formulaire de cessation d'emploi. Ce serait vraiment... Je ne prononcerai pas ce mot ici.

L'hon. Denis Coderre: On a entendu votre pensée.

M. Jean Poirier: Ça ne se dit pas.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Brosseau, y a-t-il eu ce genre de choses?

M. Gilles Brosseau: Quelle est votre question, monsieur Coderre?

L'hon. Denis Coderre: Se peut-il que des représentants d'Aveos vous aient dit qu'ils vous paieraient à condition que vous signiez un papier par lequel vous promettiez de ne pas poursuivre la compagnie?

M. Gilles Brosseau: Me demandez-vous s'ils nous ont dit cela?

L'hon. Denis Coderre: Oui.

M. Gilles Brosseau: Non, non.

L'hon. Denis Coderre: Ils n'ont pas essayé cela?

M. Gilles Brosseau: Mais non.

L'hon. Denis Coderre: Tant mieux. Je me disais simplement qu'ils pouvaient bien vous demander n'importe quoi, puisque ce sont des sauvages qui sont partis avec la machine distributrice.

[Traduction]

Monsieur Atkinson, je pense que ce qui se passe en ce moment est absolument révoltant et j'estime que nous devons faire quelque chose. Nous devons agir sur plusieurs fronts en même temps. La question juridique est tout aussi importante, mais elle ne met pas immédiatement de pain sur la table. Il faut s'occuper des gens d'abord et s'assurer qu'ils obtiennent un emploi ou à tout le moins conservent celui qu'ils ont.

Je ne comprends pas la question de la pertinence, pour le gouvernement provincial ou le syndicat, de poursuivre Air Canada — ou Aveos, dans le cas qui nous occupe — afin de trouver un moyen de faire en sorte qu'Air Canada se conforme à la loi. Vous avez dit, il y a un instant, que vous ne vouliez pas parler de cela, mais vous êtes prêt à le faire.

Dois-je comprendre que le syndicat serait prêt à poursuivre la société Air Canada pour s'assurer qu'elle se conforme à la loi?

M. Chuck Atkinson: Nous en avons discuté avec nos conseillers juridiques. Je ne peux pas en dire plus pour l'instant.

L'hon. Denis Coderre: Si l'association internationale ne veut pas tenter de poursuites à cause de certains intérêts ou pour des raisons stratégiques, serait-il possible qu'une section régionale de votre syndicat soit en mesure de le faire? Si la section de Winnipeg ou de Québec voulait le faire, par exemple, cela serait-il possible?

M. Chuck Atkinson: Je suppose que ce serait possible, mais notre association internationale peut aussi le faire. Le vice-président international, Dave Ritchie, a affirmé très clairement que nous allions faire ce qu'il faut.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Poirier, on connaît votre langage coloré. Évidemment, on regarde vers l'avenir. Le gouvernement du Canada dit qu'il ne veut rien faire, il s'assoit sur ses mains et il ne veut pas faire de plan de sauvetage. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le ministre lui-même. Le ministre a laissé tomber ses responsabilités et le gouvernement vous a aussi laissés tomber.

Cela étant dit, comment croyez-vous que le gouvernement du Québec et le gouvernement du Manitoba pourraient vous aider sur le plan politique? J'ai parlé au premier ministre du Manitoba, qui veut tout faire pour vous aider. C'est évidemment la même chose du côté de l'Ontario.

On a entendu parler d'un comité de relance, à Radio-Canada. S'agit-il seulement de discussions informelles? Par exemple, le Fonds de solidarité pourrait-il être un partenaire, dans l'éventualité où il y aurait un autre acheteur? Vous n'êtes pas là pour payer à la place d'Aveos, mais j'imagine que si une compagnie est prête à investir, le Fonds de solidarité pourrait être un partenaire. Est-ce une des stratégies envisagées?

J'aimerais entendre les commentaires de M. Poirier et de M. Brosseau à ce sujet.

• (0905)

M. Gilles Brosseau: Le Fonds de solidarité fait affaire avec toutes sortes de compagnies qui oeuvrent dans le domaine de l'aérospatiale. À cet égard, j'ai contacté les représentants du Fonds de solidarité — je suis aussi vice-président de la FTQ — pour leur demander de regarder si certaines des entreprises sur la liste n'avaient pas émis un intérêt par le passé ou ne pourraient pas en avoir un aujourd'hui. Or, personne n'a levé la main jusqu'ici.

Le Fonds de solidarité est un partenaire social et économique fort, au Québec. Le travail du Fonds de solidarité n'est pas de gérer une entreprise ou d'en créer une. En d'autres mots, on ne fait pas la réparation d'avions. Par contre, il se pourrait qu'une entreprise nous présente un plan d'affaires sérieux. Et je parle ici d'une entreprise qui est en exploitation, et non pas d'une entreprise comme KKR qui est juste une compagnie d'investissement. Je ne vous dis pas que cela l'exclut, mais on aimerait mieux une compagnie qui est en exploitation.

Ce qui m'inquiète dans votre question, c'est que vous semblez renvoyer la balle ailleurs. On vient ici pour rencontrer le gouvernement fédéral, mais vous renvoyez la balle au Québec, aux provinces et au Fonds de solidarité. Vous êtes rendu un peu loin.

Il n'y a pas de comité de relance comme tel, mais on a eu quelques communications avec le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation. Ce ministère développe lui aussi un circuit, avec les missions commerciales du Québec dans divers pays ou au Canada. Si une entreprise était prête à acheter Aveos, il semblerait y avoir une ouverture de la part du gouvernement du Québec pour donner aussi un coup de main. Toutefois, cela relève du fédéral.

L'hon. Denis Coderre: On va y revenir, car mon temps de parole est écoulé.

Je vous remercie beaucoup de votre réponse.

[Traduction]

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Pourriez-vous, s'il-vous-plaît, nous indiquer l'article de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada qui se rapporte à Aveos?

M. Chuck Atkinson: Il n'y en a pas.

M. Pierre Poilievre: Quel article de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada se rapporte à votre syndicat?

M. Chuck Atkinson: Il n'y en a pas.

M. Pierre Poilievre: Il n'y a donc aucun article de la loi qui oblige votre syndicat à représenter les travailleurs qui s'occuperont de la révision et de l'entretien, et il n'y en a pas non plus qui interdit à Aveos de faire faillite?

M. Chuck Atkinson: Où voulez-vous en venir?

M. Pierre Poilievre: Si je pose ces questions, c'est que je cherche à savoir ce que vous attendez du gouvernement fédéral en ce qui concerne la loi.

M. Chuck Atkinson: Nous aimerions que le gouvernement fédéral respecte à tout le moins l'esprit de la loi et...

M. Pierre Poilievre: Veuillez être précis.

M. Chuck Atkinson: ... veille à ce que l'industrie de l'entretien demeure au Canada.

M. Pierre Poilievre: Et quelles mesures voulez-vous qu'on prenne?

M. Chuck Atkinson: Je ne suis pas ici pour dire au gouvernement comment agir.

M. Pierre Poilievre: Vous avez sans doute des...

Mr. Chuck Atkinson: Pardon. Puis-je répondre à la question?

M. Pierre Poilievre: Vous venez de dire que vous n'alliez pas répondre à la question.

Le président: Monsieur Coderre, voulez-vous faire un rappel au Règlement?

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, est-ce qu'on pourrait faire preuve de respect et laisser le témoin répondre, s'il vous plaît?

[Traduction]

Le président: J'allais demander au témoin de finir de parler, après quoi nous allons revenir à M. Poilievre.

M. Chuck Atkinson: Merci.

Nous n'avons pas à dire au gouvernement quoi faire. Je le répète, nous ne sommes pas ici pour parler de la loi. Une foule d'avocats de tous les coins du pays s'en chargeront. Ce dont nous avons vraiment besoin et ce que nous demandons, c'est du respect pour les citoyens et contribuables de ce pays qui travaillent depuis 10 ans à assurer le maintien du transporteur.

M. Pierre Poilievre: J'invoque le Règlement.

Le président: M. Poilievre invoque le Règlement.

M. Pierre Poilievre: J'aimerais poursuivre mes questions. J'ai demandé au témoin ce que le syndicat attendait au juste du gouvernement du Canada, et il ne m'a rien dit à ce sujet jusqu'ici. Je me demande si je peux passer à ma prochaine question.

Le président: Je demanderais à M. Atkinson de résumer ses propos, après quoi nous reviendrons aux questions.

M. Chuck Atkinson: Ça va.

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Nous avons posé les mêmes questions aux fonctionnaires syndiqués et indépendants du ministère de la Justice. Ils ont confirmé, eux aussi, que ni Aveos, ni votre syndicat n'est mentionné dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et que, par conséquent, selon eux, la loi n'oblige pas Aveos à poursuivre ses activités ni le gouvernement à sauver Aveos de la faillite.

Air Canada affirme que le montant total investi dans Aveos en capitaux propres et en financement de la dette au cours des cinq dernières années a atteint 975 millions de dollars, soit à peine moins de 1 milliard de dollars. Il semble qu'Aveos ait gaspillé ce milliard de dollars et dit que même si Air Canada ajoutait encore 15 millions de dollars pour la maintenir en vie, l'entreprise ne pourrait pas survivre.

Comme il a été établi que rien, dans la loi, n'obligerait Aveos à poursuivre ses activités ni n'exigerait de votre syndicat qu'il représente les employés, il ne reste qu'une option possible, si nous voulons empêcher Aveos de fermer ses portes, et c'est l'établissement d'un plan de sauvetage.

Selon vous, combien coûterait pour les contribuables canadiens la remise à flot de l'entreprise?

● (0910)

M. Chuck Atkinson: Nous ne demandons pas au gouvernement de sauver l'entreprise. Nous lui demandons de l'aide pour trouver un autre investisseur ou exploitant qui voudrait prendre la relève d'Aveos, afin que nos membres qui sont à la rue aient un avenir au sein d'une entreprise capable de poursuivre les activités.

M. Louis Erlichman (directeur de la recherche pour le Canada, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada): Puis-je intervenir?

J'ai écouté quelques-uns des témoignages de la séance de jeudi, à laquelle je n'ai pas assisté. Ce chiffre de 975 millions de dollars m'impressionne. Il a été donné à entendre à cette séance, et encore ce matin, qu'Aveos avait reçu une somme de l'ordre de 975 millions de dollars. Ce qui s'est passé, en réalité, et je crois même que c'est M. Rovinescu qui l'a dit jeudi, c'est que la majeure partie de l'entreprise a été vendue en 2004...

M. Pierre Poilievre: Premièrement, ma question ne s'adressait pas à M. Erlichman. Deuxièmement, ses commentaires n'ont rien à voir avec ma question. Je poursuis donc...

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): J'invoque le Règlement.

Le président: Mme Chow invoque le Règlement.

Mme Olivia Chow: C'est assez incroyable. Voyons ce qui s'est passé à la séance de jeudi dernier. Le président-directeur général d'Air Canada, à qui on avait posé une question, a transmis celle-ci à Duncan Dee. Il est arrivé, à ce comité, qu'une personne estime ne pas pouvoir répondre adéquatement à une question et veuille la transmettre à un collègue, et cela n'a jamais posé de problème.

Si c'est ainsi que nous allons fonctionner à partir de maintenant, je peux faire la même chose, moi aussi. Je veux simplement que la présidence nous donne une directive. La personne qui pose une question doit-elle préciser de qui doit venir la réponse? Si un collègue du témoin interrogé décide de répondre et que nous décidons de ne pas l'écouter, en avons-nous le droit? Est-ce ce que vous allez décider? Il est arrivé que je pose une question à une personne et que ce soit une autre personne qui y réponde. Qu'allez-vous décider?

Le président: Les membres peuvent poser des questions à qui ils veulent. D'autres personnes présentes peuvent répondre, mais comme le temps de parole accordé à chaque membre est limité, il est arrivé que certains disent qu'ils aimeraient poursuivre.

Mme Olivia Chow: « Je veux que ce soit telle personne qui réponde. » Parfait. Merci.

Le président: Je demande à M. Poilievre de poursuivre.

M. Pierre Poilievre: Monsieur Atkinson, vous dites maintenant que vous ne voulez pas de plan de sauvetage, mais au cours de votre exposé, vous avez déclaré: « Pendant que ce scénario se déroulait, le gouvernement fédéral ne bougeait pas. Il ne prenait pas la moindre mesure pour sauver l'entreprise (...) ».

Vous avez reconnu que rien dans la loi ne sauverait l'entreprise. Il ne resterait qu'un plan de sauvetage, mais vous avez également écarté cette solution. Qu'attendez-vous donc du gouvernement fédéral, au juste?

● (0915)

M. Chuck Atkinson: Je ne dirais pas que j'ai écarté le plan de sauvetage. Je ne suis pas certain de ce que le gouvernement peut faire pour nous. L'emploi de 2 600 personnes devrait tout de même intéresser le gouvernement conservateur, et nous devrions nous préoccuper de l'emploi dans tout le pays. Nous demandons l'aide du gouvernement pour que les personnes touchées aient du travail à l'avenir.

M. Pierre Poilievre: Vous acceptez donc que ces personnes ne travaillent plus à Aveos?

M. Chuck Atkinson: J'accepte qu'Aveos ait disparu. Je suis même assez content qu'il en soit ainsi, parce que l'entreprise ne semblait pas un très bon employeur.

M. Pierre Poilievre: Air Canada a déclaré qu'elle devrait trouver un remplaçant à Aveos pour effectuer le travail à forfait et qu'elle préférerait que le nouveau fournisseur embauche des Canadiens. Cela vous rassure?

M. Chuck Atkinson: Certainement.

M. Pierre Poilievre: Quelle forme cette solution pourrait-elle prendre? Pensez-vous qu'une nouvelle entreprise pourrait acheter les actifs d'Aveos, embaucher ses anciens employés et assurer la prestation des mêmes services à Air Canada et peut-être à d'autres clients?

M. Chuck Atkinson: Ce serait notre objectif.

Le président: Merci. Je dois vous interrompre.

Monsieur Toet.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins de ce matin.

Je commencerai par signaler que je suis de Winnipeg et que la situation dont nous parlons a une incidence sur ma collectivité. La perte de ces emplois est catastrophique, et nous la prenons très au sérieux. Il faut aussi tenir compte de ce que nous sommes en mesure de faire.

Reconnaît-on le défi que l'industrie du transport aérien en Amérique du Nord et dans le monde entier a dû relever ces dernières années? Le reconnaît-on, d'après vous?

M. Chuck Atkinson: Oui. Au cours de la dernière décennie, les employés d'Air Canada et ceux qui se sont retrouvés à Aveos ont fait des sacrifices pour permettre au transporteur de se maintenir à flot. Depuis la vente de la division de l'entretien lourd à Aveos, nous travaillons avec Air Canada et Aveos pour que les activités se poursuivent dans toutes les villes concernées.

Ce fut une période difficile pour l'industrie, c'est certain.

M. Lawrence Toet: Merci.

Quand les représentants d'Air Canada étaient ici, la semaine dernière, je leur ai demandé s'ils voyaient des possibilités pour l'avenir et s'ils pourraient en amener d'autres à... Comme vous l'avez signalé, Aveos a des actifs. Les installations existent. Surtout, la main-d'oeuvre est là. Ces centres disposent de bassins de main-d'oeuvre spécialisée. Ils ont indiqué qu'ils souhaitaient trouver quelqu'un qui pourrait utiliser les installations existantes et reprendre les activités.

Cherchez-vous activement ce genre de possibilités, vous aussi? Consentiriez-vous même à travailler aux côtés d'Air Canada pour attirer une entreprise existante, qui pourrait se servir de ces installations pour créer de nouveau ces possibilités et ces emplois au Canada?

M. Chuck Atkinson: Oui, bien sûr.

M. Lawrence Toet: Y travaillez-vous activement?

M. Chuck Atkinson: Oui.

M. Lawrence Toet: Vous seriez donc très ouvert à l'arrivée d'un nouveau groupe. Vous avez dit à M. Poilievre que vous étiez dans une certaine mesure content qu'Aveos ferme ses portes; vous seriez donc très ouvert à l'idée qu'une autre entreprise prenne la relève et fasse partie de la solution.

M. Chuck Atkinson: Oui. Comme vous l'avez indiqué, nous cherchons une solution, et une solution à long terme.

M. Lawrence Toet: Je pense que c'est ce que tout le monde cherche. Nous aussi, nous voulons une solution à long terme.

J'ai entendu parler de théories du complot, et cela m'effraie un peu. Vous avez mentionné dans votre exposé que l'entreprise avait été vendue pour plus de 700 millions de dollars. Vous pouvez faire des investissements par l'intermédiaire de votre groupe, mais je suis certain que vous n'investiriez pas 700 millions de dollars pour vous

débarasser d'une entreprise. Participeriez-vous à une affaire de ce genre?

M. Chuck Atkinson: Je ne peux rien dire à ce sujet pour l'instant.

M. Lawrence Toet: Bon.

En fait, ce qui compte, et là où je veux en venir, c'est que les choses se sont gâtées et ont commencé à mal aller. Je pense que nous devons nous tourner vers l'avenir, aller de l'avant et nous assurer d'avoir une protection ici, d'obtenir des emplois pour ces travailleurs, de réutiliser les installations et de redémarrer les activités dès que possible. J'ai été très heureux d'apprendre qu'Air Canada désire également travailler dans ce sens et faire en sorte que les choses se produisent ainsi.

J'aimerais revenir brièvement sur les questions de M. Poilievre. Vous nous avez demandé de faire quelque chose, et nous serons heureux de contribuer à régler la situation. Il nous serait cependant utile d'avoir de vous des réponses concrètes au sujet de, vous savez... Voyez-vous des façons dont nous pourrions travailler avec vous pour trouver une solution au problème?

● (0920)

M. Chuck Atkinson: Nous aimerions que toutes les parties se réunissent pour parler des solutions. C'est...

M. Lawrence Toet: Quand vous parlez de « toutes les parties », pouvez-vous...?

M. Chuck Atkinson: Le gouvernement, Air Canada, les syndicats... Si des parties cherchent à investir dans l'entreprise ou peuvent l'exploiter, elles devraient se joindre à nous et nous travaillerions ensemble à régler le problème.

M. Lawrence Toet: D'après ce que j'ai lu, vous cherchez des possibilités pour d'éventuels investisseurs?

M. Chuck Atkinson: Oui.

M. Lawrence Toet: Et jusqu'ici, comment vont les choses sur ce plan?

M. Chuck Atkinson: Les pourparlers ne sont pas très avancés, et je ne peux donc pas en dire grand-chose.

M. Lawrence Toet: Bon. Mais vous êtes satisfait et vous avez confiance?

M. Chuck Atkinson: Pour l'instant, je ne suis satisfait de rien, car il y a encore tant de gens qui sont sans travail...

M. Lawrence Toet: C'est vrai.

M. Chuck Atkinson: ... que la situation est difficile.

M. Lawrence Toet: Je comprends.

J'ai aussi une question au sujet de l'annonce des 2 600 emplois et de la perte de ceux-ci. D'après les conversations que vous avez eues avec les travailleurs concernés, qui ont été formés et possèdent des connaissances spécialisées, ces derniers souhaitent-ils recommencer, prendre un nouveau départ et avoir la possibilité de travailler dans les centres et d'exercer les fonctions qu'ils occupaient?

M. Chuck Atkinson: Certainement. La grande majorité d'entre eux le voudraient.

Comme nous l'avons dit plus tôt, une décennie d'événements tout à fait négatifs et une période vraiment éprouvante ont amené certaines personnes à commencer à chercher un autre emploi, ce qui est l'une de nos craintes. Si nous n'agissons pas rapidement à cet égard et si nous n'allons pas de l'avant, nous perdrons ces personnes, qui possèdent la formation et les connaissances spécialisées voulues, parce qu'elles devront passer à autre chose.

Pour en revenir à votre question, je pense effectivement que la majorité des gens voudraient reprendre le travail. C'était leur vie. C'est pour cela qu'ils ont été formés et c'est ce qu'ils aimeraient continuer de faire.

M. Lawrence Toet: Oui, mais vous avez quand même l'impression qu'ils trouvent déjà d'autres possibilités?

M. Chuck Atkinson: Ils n'ont pas le choix, car ils ne reçoivent pas d'argent. Ils ont manifestement dû chercher du travail n'importe où pour pouvoir payer leurs factures, nourrir et vêtir leurs enfants.

M. Lawrence Toet: Bien sûr.

Le président: Merci.

Avant de donner la parole à Mme Chow, j'aimerais savoir quel est l'âge moyen des membres de votre organisme? Ont-ils tous moins de 40 ans? Plus de 40 ans?

M. Chuck Atkinson: Les membres du groupe Aveos ont probablement moins de 40 ans dans l'ensemble.

Le président: Bien.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Ce n'est qu'en janvier 2011 que le Conseil canadien des relations industrielles a reconnu Aveos à titre d'entité juridique distincte d'Air Canada. Tous les travailleurs provenaient d'Air Canada. Air Canada a commencé à regrouper ses activités d'entretien, de réparation et de révision sous une autre bannière en 2000 et, en 2004, elle a transformé cette dernière en une entité juridique dépendante. Air Canada a ensuite vendu cette entité en 2007. En 2008, la nouvelle entité a été rebaptisée Aveos. Par conséquent, en principe, ce sont vraiment des travailleurs d'Air Canada.

J'ai une proposition concrète et je ne sais trop si vous serez d'accord. Selon vous, le gouvernement du Canada devrait-il resserrer la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada de manière à ordonner à Air Canada de réembaucher les 2 600 travailleurs d'entretien lourd et aussi à empêcher Air Canada d'envoyer ces emplois à l'étranger? On se demande à l'heure actuelle si la loi sur la participation vaut le papier sur lequel elle est écrite.

Chuck Strahl et d'autres ministres ont tenu un seul et même discours devant le comité. D'ailleurs, le 2 mars 2011, à la Chambre des communes, le ministre des Transports, Chuck Strahl, a répondu à Thomas Mulcair qu'il n'y aurait pas de pertes d'emplois puisque Air Canada allait conserver ses centres de révision à Winnipeg, Mississauga et Montréal. Il n'y aurait pas de pertes d'emplois, tout allait bien et ainsi de suite. Ils ont promis à maintes reprises aux travailleurs que la loi les protégerait et ils disent maintenant qu'elle ne les protège pas. Eh bien, soit la loi les protège, soit elle ne les protège pas.

On a dit pendant dix ans que la loi protégeait les travailleurs et on dit maintenant que ce n'est pas le cas. Faudrait-il modifier la loi pour faire en sorte qu'Air Canada réembauche les travailleurs touchés et ne puisse envoyer les emplois à l'étranger, notamment aux États-Unis? M. Rovinescu a pris place là où se trouve M. Atkinson et je lui ai demandé, comme d'autres collègues, s'il prévoyait envoyer des

emplois aux États-Unis. Il a tourné autour du pot avant de dire qu'il ne savait pas, qu'il faudrait peut-être. Nous avons demandé combien d'emplois seraient touchés? Il n'était pas sûr.

Je vois cela venir. Beaucoup d'emplois hautement spécialisés et bien rémunérés s'en iront aux États-Unis.

Est-ce bien ce que vous demandez au gouvernement? Ce n'était pas toujours clair dans vos réponses. Si la loi ne protège pas les travailleurs actuellement, il faudrait la modifier. Est-ce cela que vous demandez?

Je n'ai pas de préférence, M. Erlichman, M. Atkinson ou M. Poirier....

• (0925)

[Français]

M. Jean Poirier: Mme Chow, vous mettez le doigt sur le bobo. Le ministre Flaherty a dit — et on ne recule pas en 1988, mais à l'année passée — qu'Air Canada se conformait à la loi parce qu'il s'agissait d'une filiale. Aveos était dans ses installations, mais elle n'est plus là. On ne recule pas en 1988, mais d'environ un an.

M. Pigeon, dont l'avis juridique a été ressorti par le gouvernement, disait qu'on ne le savait pas. C'est un centre de révision, d'accord, mais M. Pigeon disait en 2006, et non pas en 2004, que Services techniques Air Canada, qui était devenue une entité autre qu'Air Canada, devait se conformer à la loi. Je peux vous lire ses bonnes paroles, si vous le voulez. Je vous en donnerai une copie par la suite.

[Traduction]

Mme Olivia Chow: Je l'ai.

[Français]

M. Jean Poirier: Le gouvernement a une responsabilité. Que ce soit Aveos, Lufthansa Technik ou la compagnie que vous voulez, il faut qu'Air Canada garantisse les contrats. Aucun investisseur ne rentrera ici si Air Canada ne garantit pas ces contrats dans ces villes. C'est l'esprit de la loi. Il faut que le travail soit fait dans ces installations.

[Traduction]

Mme Olivia Chow: Air Canada a-t-elle délibérément privé Aveos de travail? Il semble y avoir un différend. Aveos a affirmé qu'elle n'obtenait pas les contrats pour le travail qu'elle devait faire.

Je crois comprendre qu'en 1988 les dirigeants d'Air Canada qui ont comparu devant un comité de la Chambre des communes ont déclaré que la division de l'entretien était rentable. Elle faisait de l'argent. Comment accule-t-on à la faillite une compagnie rentable au départ?

Est-il vrai qu'Aveos n'a pas eu tous les contrats qu'elle aurait dû avoir? C'est l'une des accusations. Air Canada tentait-elle délibérément de priver Aveos de travail? Était-ce le cas?

[Français]

M. Jean Poirier: Je vais laisser mon collègue de Winnipeg répondre à cette question.

[Traduction]

M. Tony Didoshak (président général, District du transport 140, Winnipeg, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada): Nous avons assisté aux rencontres trimestrielles où Air Canada et Aveos discutaient du calendrier annuel d'entretien lourd aux trois centres. Dans ces rencontres, nous dressions ce qu'il est convenu d'appeler un diagramme de Gantt, soit le calendrier d'entretien lourd pour toute l'année. Il s'étendait de janvier à janvier et comportait des périodes d'inactivité l'été, parce qu'Air Canada utilisait les avions l'été.

Au début de l'année en cours, nous avons constaté que les avions changeaient et que le nombre de rencontres de planification augmentait. Plus il y avait de rencontres, moins il y avait d'avions. Je ne sais pas ce qui s'est produit entre Air Canada et Aveos sur le plan des affaires, mais je peux vous dire, du point de vue de la planification, que des avions ont été retirés des diagrammes de Gantt. Par conséquent, nos travailleurs, à savoir nos employés et nos membres, n'avaient pas de travail. Nos membres ne pouvaient pas travailler sur des avions et les périodes d'inactivité, c'est-à-dire les périodes où il n'y avait pas d'avions dans les centres, ont commencé à se multiplier. C'est ce qui a amené Aveos à se placer sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies.

• (0930)

Le président: Merci. Je dois vous interrompre.

Monsieur Gourde.

[Français]

M. Jacques Gourde (Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici ce matin. Je vais peut-être m'adresser à M. Poirier et à M. Brosseau.

On est très sensibles à la perte des 2 600 emplois, de ce côté-ci du gouvernement. On sait que ce sont des travailleurs de haut niveau — si je me trompe, arrêtez-moi et on va s'ajuster. On sait que ce sont des ingénieurs, des travailleurs spécialisés.

En fin de semaine, je pense que vous avez participé à une initiative, une foire de l'emploi pour aider certaines personnes.

M. Jean Poirier: J'aimerais juste préciser que nous n'avons pas organisé la foire de l'emploi. Elle a été organisée, je pense, par les anciens de la direction d'Aveos. Ce n'est pas nous qui l'avons organisée, et c'est correct.

M. Gilles Brosseau: Nous en avons organisé une, nous aussi, avec le CAMAQ. Ça s'en vient. Le Centre d'adaptation de la main-d'oeuvre aérospatiale du Québec va organiser une foire de l'emploi avec les employeurs en besoin. C'est destiné à nos membres qui ne travaillent pas; ce n'est pas pour aborder le concept dont on parle ce matin.

On a des gens dans la rue qui ne travaillent pas. Ces gens ont des familles. Ça va prendre des années avant que ces gens s'en remettent. Ça handicape les générations futures. Les bancs d'école en aéronautique vont se vider. Il faut qu'on fasse quelque chose.

M. Jacques Gourde: On accepte toutes les initiatives qui peuvent aider ces travailleurs. Je suis bien d'accord avec vous.

On parle de 2 600 travailleurs dans le marché de la réparation en aéronautique. Ces 2 600 travailleurs représentent quel pourcentage de l'ensemble de tous les employés qui travaillent dans ce même secteur au Canada?

M. Gilles Brosseau: Je peux parler de Montréal. Par contre, je ne peux pas parler des autres villes.

Montréal est le centre aérospatial du Canada, on le sait. Avec la fermeture d'Aveos, une grosse partie disparaît. On a discuté brièvement avec les gens d'Aéro Montréal, qui est la grappe aérospatiale du Québec. Eux aussi, ils se sentent touchés par cette perte.

M. Jacques Gourde: C'est beaucoup de travailleurs.

M. Gilles Brosseau: En effet, ça touche beaucoup de travailleurs, de même que la qualification et le futur. C'est une technologie de pointe au Canada. Nous sommes bons là-dedans et nous avons des professionnels dans ce domaine. On est...

M. Jacques Gourde: On va y revenir. C'est correct. Nous sommes sensibles à ça.

M. Gilles Brosseau: Vous comprenez ce que je veux dire.

M. Jean Poirier: J'aimerais préciser une chose, monsieur Brosseau. Vous parlez des métiers de l'aérospatiale. Or, il y a une différence entre le technicien certifié qui va chercher sa licence de Transports Canada pour un avion qui vole...

M. Jacques Gourde: D'accord, c'est parfait.

M. Jean Poirier: ... et celui qui bâtit, par exemple, un avion chez Bombardier.

Pour ce qui est de la centralisation de ces techniciens qualifiés, ces 2 400 qui partent aujourd'hui représentent la disparition de peut-être 75 p. 100 de tous ces métiers.

M. Jacques Gourde: On comprend que c'est une grosse partie de ce marché. Or, le travail comme tel n'est pas disparu. C'est Aveos qui est disparue, nous en sommes tous conscients.

M. Jean Poirier: Pour moi, le travail comme tel est disparu. J'ai des avions qui sont partis à Rome, à New York, à TIMCO Aviation Services. J'en ai d'autres qui se retrouveront à Singapour, sans compter ceux qui seront au Salvador...

M. Jacques Gourde: Excusez-moi, monsieur Poirier, mais la semaine passée, un représentant d'Air Canada nous a dit le contraire, à savoir qu'il conserverait les emplois dans les compagnies canadiennes...

M. Jean Poirier: Il s'agit des installations américaines. J'ai vu la même séance du Comité permanent des transports.

M. Jacques Gourde: Il y a de plus petites compagnies. Une nouvelle entreprise pourrait répondre à la demande, mais est-ce que d'autres fournisseurs canadiens pourraient remplacer Aveos?

M. Jean Poirier: Je pense qu'avec votre aide, il y aurait moyen de parler aux gens d'Air Canada, de leur dire qu'ils ont des installations et de l'outillage. Ils ont peut-être besoin d'un partenaire pour survivre. Tout le monde parle de Lufthansa, mais ça pourrait être une autre compagnie. Air Canada pourrait peut-être garantir que ces emplois vont être maintenus dans ces installations, avec l'aide d'un partenaire. Les avions vont être réparés et il va y avoir des garanties de contrat. Vous pourriez prendre l'initiative de forcer Air Canada à ne pas retirer les avions de ces villes.

M. Jacques Gourde: Serait-il préférable que les 2 600 travailleurs soient transférés à une seule compagnie ou à trois ou quatre compagnies distinctes, ce qui serait plus concurrentiel pour Air Canada?

Pour l'avenir, quel modèle d'affaires serait le meilleur, selon vous?

M. Jean Poirier: Dressons le portrait des centres de maintenance, de réparation et d'entretien dans le monde. Lufthansa Technik est une compagnie allemande qui relève de Lufthansa. Présentement, Air France fait toute sa maintenance. Les moteurs des Boeing 777 d'Air Canada sont envoyés à Air France, où les trois services sont centralisés: l'entreprise s'occupe des moteurs, de l'avion et des composantes. Quand vous commencez à dissocier tout cela, les problèmes surgissent.

En fait, quand un avion est amené au garage pour une inspection de 21 jours, on enlève le moteur. La révision du moteur doit se faire dans un garage réservé à cette fin, tandis que certaines composantes du moteur sont envoyées ailleurs.

Quand on parle d'un centre de révision, on parle de trois choses: du centre d'entretien pour les moteurs, des composantes et du garage. Si on décide de fonctionner à la pièce, les fournisseurs vont commencer à se livrer des batailles. Par exemple, le garage est situé à tel endroit, mais ça coûte trop cher pour le moteur, alors on décide de l'envoyer en Chine pour économiser, alors qu'on est en train de fermer de l'autre bord. Il est donc nécessaire de centraliser tout ça.

Ce que nous voulons présentement, c'est maintenir les emplois. Nous voulons que nos gens reviennent travailler. Il existe une loi fédérale en ce sens. M. Jeannot, qui était président d'Air Canada, a très bien expliqué que les centres de révision comprenaient les centres d'entretien pour les moteurs, les composantes et les hangars. Les outils sont là; tout est en place. Il ne reste qu'à rappeler les travailleurs. Nous sommes ouverts à l'idée qu'un autre fournisseur aide Air Canada à le faire, mais pour cela, nous avons besoin de votre aide.

• (0935)

[Traduction]

Le président: Merci. Je dois maintenant vous interrompre.

Madame Morin, vous avez la parole.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci, monsieur le président.

La semaine dernière, le président d'Air Canada nous a mentionné qu'en matière de coûts et de productivité, Aveos n'était pas une entreprise concurrentielle à l'échelle mondiale. Par contre, en 1988, le président d'Air Canada de l'époque a déclaré que la compagnie réalisait des profits intéressants du côté de ses centres d'entretien. Il a dit également que les travailleurs canadiens contribuaient à créer un centre de travail efficace.

Qu'est-ce qui a changé depuis 1988? Comment expliquez-vous qu'en 1988, on avait l'impression qu'Aveos était efficace et qu'on allait réussir, alors que la semaine dernière, on disait que cette compagnie n'était pas concurrentielle?

M. Jean Poirier: Il n'est pas nécessaire de retourner jusqu'en 1988: on peut simplement parler de la situation qui avait cours un peu avant la vente. Si je vous faisais visiter les hangars, présentement, vous verriez qu'il s'agit là du centre d'entretien par excellence. Les pilotes disent que notre centre d'entretien est le meilleur au monde. Air Canada était très satisfait de nos services. C'est nous qui livrions les avions le plus à temps.

Il y a un jeu qui se joue, présentement. M. Rovinescu parle d'une perte de 1 milliard de dollars, mais je pense qu'il s'agit plutôt de 5 milliards de dollars qui ont été donnés aux actionnaires au cours des sept dernières années. Il faudrait cesser de dire qu'on a perdu 1 milliard de dollars. On dit que nous perdons de l'argent alors que mon carnet de commandes et mon centre d'entretien pour les moteurs

sont pleins et qu'en plus, nous devons même avoir recours toute l'année à des sous-traitants. Mes collègues pourront vous le confirmer. Ça n'a pas de sens.

Mme Isabelle Morin: La semaine dernière, quand vous avez manifesté devant le Parlement, je suis allée rencontrer plusieurs travailleurs. Ils m'ont dit que curieusement, la compagnie vous avait offert au cours des derniers mois beaucoup plus de formation, de l'équipement, des manteaux, etc.

M. Jean Poirier: On dit quelquefois que le scénario était écrit d'avance. Au début, Aveos était dans tous les locaux d'Air Canada, mais Air Canada a ensuite commencé à louer ses installations à Aveos au pied carré, et je peux vous dire que c'était à un prix exorbitant. Aveos n'a alors pas eu d'autre choix que de déménager le centre de composantes dans un autre édifice, ce qui a coûté très cher.

Mme Isabelle Morin: Je reviens sur la question qu'a posée ma collègue tout à l'heure. Au début, vous avez dit être ici parce que vous voulez que ce soit le gouvernement fédéral qui intervienne. Vous ne voulez renvoyer la balle à personne d'autre. Vous voulez...

M. Jean Poirier: On veut de l'aide: c'est ce qu'on veut.

Mme Isabelle Morin: Vous voulez de l'aide, mais vous trouvez que la loi, actuellement, n'est pas assez complète pour vous fournir l'aide suffisante. Vous voulez changer la loi.

M. Jean Poirier: Pour moi, la loi est claire. L'esprit de la loi est clair. Benoît Bouchard tient le même discours que nous. Il a été ministre des Transports. Les experts qui sont venus en 1988 disaient que si quelqu'un voulait vendre ces centres de révision, il fallait qu'on modifie la loi. La loi n'a pas été modifiée. Pour nous, cette loi est claire. On sort des avis juridiques. Pour ce qui est des avis juridiques, tout dépend de quel bord on est: on peut faire dire ce que l'on veut à un avis juridique.

Parlons du jugement Newbold. La société Aveos faisait de la maintenance dans ses installations. Elle disait qu'elle respectait l'esprit de la loi. Or elle n'est plus là.

Mme Isabelle Morin: Pour vous, peu importe que ce soit ou non Aveos, ce qui est important, c'est que ce soit à Montréal.

M. Jean Poirier: C'est pourquoi je vous dis aujourd'hui qu'il faut que l'esprit de la loi soit suivi. Si un fournisseur veut faire son entrée et acheter des installations, il faut qu'Air Canada donne une garantie que ses contrats seront donnés à ce fournisseur.

Présentement, selon l'esprit de la loi, il faut que le gouvernement force Air Canada et lui dise qu'elle a peut-être besoin d'aide; qu'elle n'est peut-être pas capable de reprendre la majorité de la maintenance; que les provinces sont prêtes à investir; que les villes sont peut-être prêtes à donner un congé de taxes; et que le gouvernement fédéral est peut-être prêt à injecter de l'argent. Il faut que le gouvernement fédéral lui dise que nous allons tous l'aider, qu'on va ramener les travailleurs et qu'on va trouver un fournisseur prêt à faire fonctionner ce secteur.

Il faut que le monde revienne travailler. On est là en train de discuter et il ne se passe rien. Cela fait trois semaines qu'on discute. Ces gens n'ont pas encore droit à des prestations d'assurance-emploi.

• (0940)

Mme Isabelle Morin: Je sais. C'est ce que vous m'avez dit tout à l'heure. Les employés n'ont pas d'argent présentement. On sait que le gouvernement se dit sensible, mais ce n'est pas tout d'être sensible, il faut qu'il agisse.

Selon vous, quelles sont les étapes à suivre dans les deux ou trois prochains jours, pour que ça se règle?

M. Jean Poirier: Présentement, on attend vraiment un sauveur. C'est ainsi qu'il faut l'appeler. On attend quelqu'un qui est vraiment impliqué, qui veut redémarrer le secteur de l'entretien, de la réparation et de la révision avec les meilleurs techniciens au monde. Ce n'est pas seulement nous qui le disons.

Mme Isabelle Morin: Vous avez rencontré le ministre. Que vous a-t-il dit quand vous l'avez rencontré?

M. Jean Poirier: Quand j'ai rencontré le ministre, il m'a d'abord dit qu'il regardait ça. Il doit me l'avoir dit 20 fois. Il m'a également dit que sa porte était encore ouverte.

L'hon. Denis Coderre: Il vous a dit qu'il était sensible.

Mme Isabelle Morin: Oui, c'est ça. Ah, ah!

M. Jean Poirier: Oui. Il m'a dit de laisser ma porte ouverte. Or la porte est ouverte. Et j'espère que votre porte est ouverte pour ramener ces travailleurs au travail dans ces hangars, que ce soit avec l'aide de Lufthansa Technik, de MTU ou de n'importe laquelle de ces compagnies dont on entend les noms, mais desquelles on n'a présentement aucune preuve de l'intérêt véritable.

Il faut que quelque chose se passe. Ça crie. Ce n'est pas vous qui êtes dans la rue; c'est moi, actuellement, qui suis avec ces travailleurs. Si ça vous tente, vous pouvez venir avec moi. On peut aller les rencontrer. Vous allez peut-être avoir les émotions à fleur de peau, si vous en avez.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici.

Nous comprenons les difficultés qu'éprouvent les familles des travailleurs que vous représentez et nous sommes conscients des défis à relever afin d'obtenir les meilleurs résultats pour les travailleurs.

J'ai fait partie de la section locale 444 des TCA chez Chrysler pendant un peu plus de six ans. Je me rappelle quand l'usine de montage de camions de Pillette Road a fermé ses portes. J'étais un employé subalterne sans aucune ancienneté et j'avais une jeune famille. Je comprends donc qu'il s'agit d'une période difficile.

J'en arrive maintenant à votre témoignage et à votre mémoire. Il s'agit peut-être d'un détail, d'ailleurs je ne sais pas si c'était intentionnel ou non et vous pourrez m'éclairer sur ce point, mais j'ai remarqué que vous blâmez le gouvernement et Air Canada dans votre déclaration, mais non Aveos. Vous ne dites rien sur la gestion de l'entreprise ou quoi que ce soit d'autre. Vous ne faites porter aucune responsabilité à Aveos. Insinuez-vous qu'Aveos serait en quelque sorte une victime?

Qui voudrait répondre? Je vois des têtes qui font signe que non.

M. Chuck Atkinson: Non, nous ne pensons pas qu'Aveos soit une victime. C'était peut-être une simple omission, je ne sais trop.

M. Jeff Watson: D'accord, c'est de bonne guerre.

Aveos avait des choix. Elle aurait pu diversifier sa clientèle pour garantir son avenir. Elle était aux prises avec des difficultés et elle a décidé de fermer ses portes, mais elle aurait pu choisir de restructurer ses opérations. Elle a choisi la faillite.

Aveos vous a-t-elle dit, à vous le syndicat, qu'Air Canada lui avait offert 15 millions de dollars pour restructurer ses opérations? Vous l'a-t-on dit?

M. Chuck Atkinson: Uniquement après la fermeture.

M. Jeff Watson: D'accord, je vois.

Aveos était-elle une compagnie rentable et, si oui, dans quelles années l'a-t-elle été?

M. Christopher Hiscock (président, Loge locale 764, Richmond, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada): Je ne crois pas qu'elle ait jamais fait de profits.

M. Jeff Watson: D'accord.

Monsieur Didoshak, dans votre témoignage, vous mentionnez avoir constaté, dans les rencontres trimestrielles avec Air Canada et Aveos, qu'il y avait eu moins de travail au cours de la dernière année et vous nous donnez presque l'impression que la faillite d'Aveos est attribuable à une mauvaise année. Ce n'est pas le cas. En fait...

M. Tony Didoshak: Je n'ai aucunement dit cela.

M. Jeff Watson: Je ne dis pas que vous l'avez dit. Je dis que vous nous avez donné cette impression. Je veux simplement clarifier qu'Aveos a toujours eu des difficultés.

M. Tony Didoshak: Aveos, d'après ce que nous avons vu, était une entreprise qui dépensait de l'argent, non une entreprise qui en faisait.

M. Jeff Watson: Aveos a-t-elle proposé au syndicat de renégocier les contrats de travail, de les ouvrir et de réduire les coûts de main-d'oeuvre?

• (0945)

M. Tony Didoshak: Nous étions en pleine négociation quand cela s'est produit.

M. Jeff Watson: Aveos vous a-t-elle déjà consulté au sujet de la diversification de sa clientèle?

D'après ce que je sais — je crois d'ailleurs que cela se trouve dans la *Gazette* de Montréal —, 90 p. 100 des contrats d'entretien d'Aveos venaient d'Air Canada. C'est plutôt risqué comme plan d'entreprise, à mon avis.

M. Tony Didoshak: Chuck et moi, ainsi que d'autres collègues, devons rencontrer M. Kolshak et son groupe à différentes reprises, mais étrangement ces réunions ont toutes été annulées. Nous n'avons jamais pu nous entretenir avec M. Kolshak sur aucun de ces sujets lorsqu'il était en charge.

M. Jeff Watson: D'accord.

M. Tony Didoshak: Oui, cela nous préoccupait.

M. Jeff Watson: Je vais présumer que vous aviez aussi des idées quant à la façon dont Aveos aurait pu diversifier sa clientèle.

M. Tony Didoshak: Oui, nous en avions.

M. Jeff Watson: Je veux revenir à l'idée... Dans votre déclaration, vous dites que vous voulez de l'aide pour sauver Aveos. Je comprends que vous avez pris une certaine distance par rapport à cette déclaration, monsieur Atkinson, mais j'entends des messages contradictoires.

Monsieur Poirier, vous avez laissé entendre que si Air Canada avait un partenaire et qu'elle garantissait des contrats, les travailleurs pourraient peut-être recommencer à travailler. C'était le cas d'Aveos, n'est-ce pas? Aveos avait des contrats garantis à long terme pour ses travailleurs de Winnipeg, Mississauga et Montréal. En quoi la situation serait-elle différente avec un autre partenaire? Ce nouveau partenaire aurait-il une clientèle plus diversifiée? Qu'est-ce qui serait différent selon vous? Aveos avait tout cela.

[Français]

M. Jean Poirier: Je vais vous donner quelques exemples. On dit qu'Aveos avait un contrat garanti avec Air Canada pour toute sa maintenance. C'était vrai, mais jusqu'à un certain point. Je vous ai dit plus tôt qu'Aveos n'avait fait aucun investissement pour obtenir le contrat d'entretien de toute la flotte des moteurs des Boeing 777. L'avenir, en ce qui a trait à l'entretien des moteurs, était dans les 60 avions à deux moteurs d'Embraer. Or, Aveos n'a jamais voulu investir.

Quand on est en partenariat d'affaires et qu'on veut travailler, on ne peut pas se permettre de refuser du travail. Or, des avions ont été envoyés ailleurs. Pourtant, nous sommes capables de le faire, nous avons l'expertise et nous sommes les meilleurs au monde. Malheureusement, ce n'est pas ce qui se passe en ce moment.

[Traduction]

M. Jeff Watson: Je tiens à préciser que je n'ai pas insinué qu'Aveos répondait à tous les besoins d'Air Canada en matière de maintenance. J'ai dit que 90 p. 100 des contrats de maintenance d'Aveos provenaient d'Air Canada, c'est différent...

[Français]

M. Jean Poirier: Ces chiffres ont été lancés, mais a-t-on la preuve que 90 p. 100 des contrats de maintenance provenaient d'Air Canada? C'était peut-être le cas des avions dans les hangars, mais on faisait la maintenance d'autres avions. La Défense nationale...

[Traduction]

M. Jeff Watson: Combien de contrats de maintenance d'Aveos provenaient d'autres compagnies?

[Français]

M. Jean Poirier: Laissez-moi répondre à votre question, s'il vous plaît.

On faisait la maintenance d'avions d'Air Transat. En ce qui a trait au centre d'entretien des moteurs, beaucoup de contrats provenaient d'autres compagnies.

On parle de 90 p. 100, mais j'aimerais qu'on me prouve ces chiffres, parce que je ne crois pas qu'ils soient exacts.

[Traduction]

Le président: Je dois vous interrompre ici. Je suis désolé.

M. Jeff Watson: J'ai simplement dit qu'on avait dit cela, c'est tout.

Le président: Monsieur Sullivan, la parole est à vous.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président.

Je vais faire une brève récapitulation. Premièrement, comme le gouvernement refuse que nous interrogeons Aveos, nous ne pouvons

vous demander indirectement ce que nous tentons d'éclaircir au sujet de l'effondrement d'Aveos. Le gouvernement refuse aussi de laisser parler certains d'entre vous quand il est question d'argent.

Les investisseurs ont acheté l'équipement. Il demeure en place. Le gouvernement laisse entendre qu'Aveos a flambé un milliard de dollars, mais c'est faux. L'équipement existe encore. Personne n'a flambé quoi que ce soit. Les employés ont été payés pendant qu'ils étaient en poste. Les investisseurs seront probablement les premiers en ligne, devant les employés, pour récupérer leur argent. Les employés se retrouvent devant rien en ce moment. Ils n'ont même pas d'assurance-emploi.

Le ministre a obtenu un avis juridique qui va à l'encontre de tout ce que le gouvernement a dit dans le passé. Depuis 1988, les gouvernements tant libéraux que conservateurs ont soutenu que cela ne pouvait pas se produire, que ce qui vient de se produire ne se produirait pas. Le ministre nous dit maintenant: « Oups, cela s'est produit. » Eh bien, ce n'est pas suffisant pour vous ni pour les 2 600 personnes que vous représentez. Ce n'est pas acceptable pour nous et ce ne devrait pas l'être pour le gouvernement.

Il semble qu'Air Canada a tout fait pour se débarrasser d'une main-d'oeuvre qui lui coûtait cher. De notre côté, c'est une explication plausible. Air Canada nous a déclaré jeudi qu'elle avait signé une entente favorable pour Aveos. Si l'entente est favorable pour Aveos, elle ne l'est pas pour Air Canada. Par conséquent, Air Canada voudra s'en retirer le plus rapidement possible. Il est donc logique qu'Air Canada ait arrêté de confier des avions à Aveos pour la priver de travail. C'est bien ce qui semble être arrivé, mais nous ne le saurons jamais parce que le gouvernement ne nous permet pas d'interroger Aveos.

Tous ici présents semblent s'accrocher à l'espoir de trouver un autre investisseur. Pouvons-nous trouver quelqu'un qui prendra en charge l'équipement? L'équipement est là. Air Canada ne l'utilise pas, Aveos non plus. Le gouvernement ne fait rien et dit que ce n'est pas son problème, qu'il s'agit d'une affaire qui relève de deux entreprises privées. La loi n'a pas de mordant. Elle n'a aucun pouvoir du point de vue du gouvernement, même si ce dernier a répété pendant des années qu'il n'y avait aucune raison de s'inquiéter parce que ce qui s'est produit n'arriverait jamais.

Qu'est-ce qui aurait dû se passer quand le gouvernement a pris conscience qu'Aveos avait des problèmes avec Air Canada et qu'on nous a dit de ne pas nous inquiéter, que rien n'allait arriver? Qu'est-ce que le gouvernement aurait dû faire pour veiller à ce qu'Air Canada respecte la loi et que les emplois demeurent au Canada, plus précisément à Winnipeg, Mississauga et Montréal?

● (0950)

M. Christopher Hiscock: J'aborderai brièvement cet aspect et je parlerai de quelques autres points.

Dans une des premières questions, un membre a demandé pourquoi Aveos et l'AIM n'étaient pas mentionnées dans la loi. À mon avis, certaines des questions sur la situation actuelle montrent précisément pourquoi on a créé Aveos. Il s'agissait en quelque sorte d'une diversion qui a permis de faire exactement ce que vous avez avancé, c'est-à-dire que cela a permis à Air Canada de se débarrasser d'une partie de sa main-d'oeuvre et des coûts connexes.

J'ai vu dans les médias la semaine dernière que des dirigeants d'Air Canada affirmaient qu'ils voudraient bien garder le travail au Canada, mais à un prix concurrentiel à l'échelle internationale. Nous savons que les techniciens d'entretien d'aéronef gagnent 500 \$ par mois en Amérique centrale. Pour une semaine de travail de 40 heures au Canada, ce salaire équivaut à un peu plus de 3 \$ de l'heure. J'espère qu'Air Canada ne veut pas insinuer que c'est ce qu'il faudrait pour conserver ces emplois ici.

À notre avis, la maintenance qu'Aveos effectue pour Air Canada est une occasion d'affaires clés en main. Vous avez parfaitement raison. Nous avons les installations, les travailleurs et les compétences. Il nous manque simplement quelqu'un qui a la volonté d'intervenir, de déverrouiller la porte et d'allumer les lumières. Il suffirait de 72 heures pour tout relancer et pour que les travailleurs puissent recommencer à assurer la maintenance.

En gros, nous sommes venus demander au gouvernement de faire preuve de leadership dans ce dossier, car il n'y a que le gouvernement qui peut faire bouger les choses. Air Canada est un transporteur de compétence fédérale, en fait c'est le transporteur national. Avant d'être privatisée aux termes de la loi sur la participation publique, Air Canada était une société d'État. D'ailleurs, cette loi avait pour objectif de faire d'Air Canada un transporteur qui travaille pour le Canada et qui donne du travail aux Canadiens. C'est pour cette raison que nous sommes venus ici.

Le président: Merci.

Monsieur Adler, vous avez la parole.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins d'être venus ici aujourd'hui. Je sais que vos membres et vous-mêmes traversez une période difficile. Je veux toutefois que vous sachiez, et j'ai la certitude de parler au nom de tous les membres du comité, que toute perte d'emploi est inacceptable. C'est la raison pour laquelle le gouvernement a mis en place un plan pour créer des emplois, favoriser la croissance économique et assurer la prospérité à long terme. Je tenais simplement à le préciser.

Vous avez dit que vous aviez communiqué avec d'autres ordres de gouvernement dans vos efforts en vue de trouver une solution équitable. Quel genre de discussions avez-vous eues et quels en ont été les résultats, le cas échéant?

M. Christopher Hiscock: Mardi, j'étais à Victoria avec une délégation de 57 membres. Nous avons rencontré l'opposition officielle et le gouvernement libéral de la Colombie-Britannique. On nous a dit qu'il s'agissait d'un dossier important pour la Colombie-Britannique et pour le Canada et qu'il fallait mettre la partisanerie de côté. Nous ne voulions pas aller à Victoria pour parler de politique avec les libéraux, les néo-démocrates ou les conservateurs. Les partis doivent s'élever au-dessus des considérations politiques. Nous voulions simplement réunir les intervenants pour chercher une solution.

Nous avons demandé au gouvernement de nous appuyer. Ce dossier revêt une importance particulière pour la Colombie-Britannique selon nous, car la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada ne fait aucune mention de Vancouver. Quand Air Canada a été privatisée, Vancouver était alors le principal centre d'activités des Lignes aériennes Canadien International.

• (0955)

M. Mark Adler: Je m'excuse, mais...

M. Christopher Hiscock: Je serai bref.

M. Mark Adler: Y a-t-il eu des propositions concrètes?

M. Christopher Hiscock: Nous n'avons pas reçu de propositions concrètes. Nous avons demandé aux députés britanno-colombiens s'ils accepteraient de se rendre à Ottawa pour chercher une solution nationale avec nous et avec le gouvernement fédéral. Les 83 députés se sont engagés en ce sens.

M. Mark Adler: Le syndicat a-t-il envisagé d'investir dans la compagnie?

M. Christopher Hiscock: Non, mais le gouvernement de la Colombie-Britannique nous a posé la même question. Nous n'avons approfondi aucune option pour l'instant, mais nous n'écartons rien. Nous voulons simplement réunir les gens. Il y a nécessairement une solution qui fonctionnera. Je refuse de croire qu'il n'y en a pas. Je n'écarte donc aucune possibilité. Il faudra tenir compte du contexte.

M. Mark Adler: Votre unité de négociation était-elle pour ou contre la scission d'Air Canada qui a conduit à la création d'Aveos?

M. Christopher Hiscock: Nous étions totalement contre.

M. Mark Adler: D'accord.

M. Christopher Hiscock: Nous avons prévu ce qui s'est produit. Nous avons vu qu'il s'agissait là d'un moyen de se débarrasser de nos membres, de leurs avantages sociaux et de leurs pensions. Il s'agissait d'une occasion de les pousser à l'écart.

M. Mark Adler: Quelle serait votre solution si vous étiez le ministre fédéral des Transports? Quelle décision prendriez-vous si vous en aviez la possibilité?

M. Christopher Hiscock: Nous avons parlé dans un premier temps des avis juridiques. Or, les avis juridiques manquent de cohérence. À mon avis, certains membres du comité ont proposé à juste titre de renforcer la loi pour qu'elle dise ce qu'elle doit dire.

De notre point de vue, tout se résume à conserver au Canada une expertise, des emplois et du travail. Je ne veux pas m'empêtrer dans des détails quant à savoir ce que comporte l'existence d'une raison sociale ou si un syndicat représente les travailleurs. Ce matin, 2 600 travailleurs se sont demandé à leur réveil comment ils nourriraient leurs enfants et comment ils paieraient leurs hypothèques. C'est là notre principale préoccupation et c'est pour cette raison que nous sommes ici.

Le temps presse. Les travailleurs doivent être rémunérés et les installations sont inutilisées pendant les procédures de faillite. À notre avis, nous avons ici une occasion d'affaires clés en main. Tout le monde, y compris Air Canada, serait gagnant si les activités reprenaient rapidement et les employés retournaient au travail.

M. Mark Adler: Vous avez mentionné qu'un plan de sauvetage serait une option, et je le comprends. Toutefois, le gouvernement doit-il renflouer les entreprises privées chaque fois qu'un nombre important de travailleurs sont déplacés, que ce soit à cause d'une mauvaise gestion ou de toute autre raison? Est-ce la priorité absolue?

M. Christopher Hiscock: Nous ne demandons pas un plan de sauvetage. Ce n'est pas pour cela que nous sommes venus ici. Nous voulons simplement que le gouvernement facilite, dans la mesure du possible, la mise en place d'un contexte propice aux affaires dont toutes les parties bénéficieront. Je crois comprendre que les conservateurs sont favorables aux entreprises et souhaitent favoriser ce genre d'initiatives.

Comme je l'ai dit, il doit y avoir une solution ici même au Canada. Je refuse de croire que les Canadiens ne sont pas assez intelligents pour trouver une façon de faire ce travail au Canada. Nous l'avons fait pendant 75 ans; nous n'avons pas perdu nos moyens en six mois.

Le président: Monsieur Holder.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Monsieur le président, j'aimerais remercier nos invités d'être venus ce matin.

Je veux moi aussi intervenir. Je sais que tout le monde autour de la table éprouve de l'empathie pour les 2 600 employés touchés et leurs familles, ainsi que pour ceux qui occupent des emplois indirects qui sont aussi touchés. Nous sommes tous sensibles à cette situation. La même chose s'est produite dans ma ville. Quand une entreprise fait faillite, les répercussions vont au-delà de l'entreprise proprement dite; les employés et ceux qui occupent des emplois indirects sont aussi touchés. Les syndiqués sont touchés, tout comme les gestionnaires, les exécutants et les autres personnes qui subissent les contrecoups ressentis par les fournisseurs dans ces localités.

On ne peut rester impassible. Je veux que cela soit très clair. Nous avons une discussion intéressante, cela est intéressant d'un point de vue... Je ne dirais pas qu'il y a des messages contradictoires, mais je suis confus.

Monsieur Hiscock, vous avez dit plus tôt qu'il suffirait de déverrouiller la porte et d'allumer les lumières. Vous avez dit qu'il s'agissait d'une occasion d'affaires clés en main et que dans la mesure où l'équipement est en bon état, ce qui est probablement le cas, tout pourrait redémarrer dans un délai de 72 heures. Comme j'ai une certaine expérience du monde des affaires, je vous dirai que ce serait merveilleux si les choses étaient si simples. Je ne parle pas du plan technique, de déverrouiller la porte, mais bien de l'autre plan. Il est important que les employés travaillent, mais il est aussi important que l'entreprise soit rentable pour pouvoir les faire travailler.

L'un de vous, et je crois que c'était M. Hiscock, a déclaré qu'Aveos n'avait jamais été rentable. Quand je regarde les investissements qui ont été faits... Je veux croire qu'Aveos a agi de bonne foi au départ pour créer une organisation rentable. Une organisation non rentable ne peut survivre. Que ce soit en affaires ou dans un budget, nous comprenons tous ce principe.

Pouvez-vous présumer qu'une entreprise qui achèterait les actifs de cette organisation, compte tenu de la main-d'oeuvre et des marchés, pourrait-être rentable? Combien lui faudrait-il de temps pour devenir rentable?

•(1000)

M. Christopher Hiscock: Je ne suis aucunement un expert en ce qui concerne la rentabilité des entreprises, mais je crois que les éléments sont en place pour assurer le succès d'une entreprise.

M. Ed Holder: Excusez-moi, pourriez-vous répéter? Je suis désolé.

M. Christopher Hiscock: Je crois que les éléments sont en place pour assurer le succès d'une entreprise. À mon avis, ce qu'il faut avant tout, c'est que l'entreprise soit bien gérée et bien administrée. C'est ce que nous pensons depuis un bon moment et nous nous basons sur les échanges que nous avons eus avec les dirigeants actuels.

M. Ed Holder: Monsieur Didoshak, vous avez dit que le syndicat avait des idées quant à la façon dont Aveos aurait pu diversifier ses activités. Pourriez-vous nous expliquer en quoi consistent ces idées?

M. Tony Didoshak: Nous avons pensé, entre autres, à modifier certaines fonctions ou certains rôles. Cependant, avant de faire

quelque chose du genre, il faut comprendre qu'Aveos avait des dépenses considérables.

Lorsque nous nous sommes entretenus avec la direction avant qu'elle demande qu'Aveos soit placée sous la protection de la LACC, nous avons appris qu'Aveos devait verser à Air Canada des loyers exorbitants pour utiliser ses installations. Aveos devait payer 380 000 \$ par mois pour le hangar de Winnipeg. Vous pouvez calculer vous-même ce que cela représente. En fait, cela contribuait au tarif horaire de 95 \$ de l'heure qu'Aveos facturait à Air Canada.

Si on élimine ce coût, ou du moins si on le réduit à un niveau raisonnable, il est alors possible de trouver des compagnies qui seraient prêtes à confier du travail à un taux inférieur. Air Canada nous a dit cela lorsque ACTS lui appartenait, et Aveos nous a dit qu'elle pourrait obtenir des contrats de tierces parties si elle réussissait à ramener son taux horaire à 60 \$.

M. Ed Holder: Soyons francs, si vous le voulez bien, car j'aime bien en apprendre davantage par votre intermédiaire. La direction vous a-t-elle déjà dit que les coûts de main-d'oeuvre étaient l'un des problèmes qui se posaient?

M. Tony Didoshak: Les compagnies disent toutes que les coûts de main-d'oeuvre posent problème. Les coûts de main-d'oeuvre n'étaient pas...

M. Ed Holder: Vous avez mentionné qu'il y avait autre chose. Vous avez parlé des coûts associés au hangar également.

M. Tony Didoshak: Les coûts de location du hangar étaient exorbitants. Quand Aveos a acheté ACTS d'Air Canada, j'ai constaté, entre autres, qu'elle avait beaucoup d'argent pour mettre en oeuvre de nouveaux processus d'achat, de nouveaux programmes informatiques et des programmes de gestion minimaliste. Aveos dépensait des sommes considérables.

M. Ed Holder: Si je ne m'abuse, l'argent dont Aveos disposait provenait d'investisseurs plutôt avertis, notamment d'importantes institutions financières, du moins c'est ce que je pensais. Enfin, c'est ce que M. Rovinescu nous a dit la semaine dernière.

Je reviens à mon expérience du milieu des affaires. J'ai acheté et vendu des compagnies, mais en pleine connaissance de cause. J'aurais pensé qu'Aveos aurait fait la même chose. Il est intéressant que la direction vous ait fait ces déclarations alors qu'elle s'apprêtait à tirer sa révérence. Je suis surpris que cela n'ait jamais été pris en considération. Il est très inhabituel qu'une entreprise, surtout lorsqu'elle est financée par des investisseurs, se lance dans ce genre de choses les yeux fermés. Je suis surpris, compte tenu de mon expérience — et ces gens ne semblent pas être des investisseurs peu avertis — que les choses se soient déroulées ainsi.

Puis-je vous poser une question sur les employés actuels? Y avait-il précisément 2 600 employés quand Aveos a acheté cette division?

•(1005)

M. Tony Didoshak: Non.

M. Ed Holder: Combien d'employés y avait-il à l'époque?

M. Tony Didoshak: Je peux simplement vous donner l'information pour Winnipeg, parce que je ne sais pas...

M. Ed Holder: Je voudrais un chiffre global...

M. Tony Didoshak: ... dans quelle mesure le nombre d'employés a diminué à l'échelle nationale. Je laisserai M. Poirier vous parler du Québec.

M. Ed Holder: Monsieur Poirier, savez-vous combien...? D'accord.

M. Tony Didoshak: Le centre de révision de Winnipeg comptait plus de 600 employés quand Aveos a acheté ACTS. Il n'y avait plus que 330 techniciens syndiqués au moment de la faillite. Nous avons donc perdu la moitié de nos effectifs quelques années seulement après qu'Aveos a acheté ACTS.

M. Ed Holder: Puis-je demander...

Le président: Je dois vous interrompre... Je demanderai à M. Poirier de terminer la réponse, et nous devons ensuite poursuivre.

Monsieur Poirier, allez-y.

[Français]

M. Jean Poirier: Personnellement, j'aime faire des images qui sont claires pour tout le monde. Ce que mon collègue de Winnipeg dit, c'est vrai: le nombre de personnes a diminué avec les années.

Vous parlez de viabilité. En 2003, Maintenance Air Canada ou ACTS — appelez ça comme vous voudrez —, c'était très viable. En 2007, lors de la vente, c'était aussi très viable, puisque cela a été vendu pour plus de 700 millions de dollars.

Or, les employés n'ont pas eu d'augmentation de salaire depuis 2003; leurs avantages sociaux n'ont pas augmenté. Leur productivité a encore plus augmenté, parce qu'on a diminué le nombre d'employés. Alors, ne venez pas me dire aujourd'hui que cette compagnie n'est pas viable. Je vous dirais plus que des gens se sont rempli les poches et sont partis.

La structure de gestion d'Aveos était incroyable. Il y avait du monde dans ce département. Je pense qu'il y avait plus de personnel de gestion que d'employés sur le plancher, à un moment donné.

C'est bel et bien une compagnie viable. On a fait des sacrifices, mais ce sont les employés qui en écotent aujourd'hui, encore une fois. Ces derniers sont à la rue, pendant que certaines personnes sont peut-être parties avec des valises pleines d'argent.

Est-on une compagnie viable? Oui, on est une compagnie viable. Personne ne me fera croire autre chose que ça.

[Traduction]

Le président: Merci.

Voilà qui termine la première série de questions. Nous passerons à un autre tour de cinq minutes.

Monsieur Nicholls, vous pouvez commencer.

M. Jamie Nicholls: La réunion d'aujourd'hui m'a permis de me faire une idée de la stratégie des conservateurs en matière d'emploi. J'en déduis qu'il faut apprendre l'espagnol ou le chinois, acheter un billet d'avion et dire adieu.

Comment un travailleur canadien peut-il concurrencer quelqu'un qui gagne 2 \$ ou 3 \$ de l'heure ou quel que soit le salaire qu'on peut toucher au Salvador ou en Chine? Le gouvernement doit intervenir pour appuyer l'industrie. Prenons le cas d'EMD, par exemple. EMD est partie aux États-Unis. Les salaires qui étaient versés au Canada ont été coupés de moitié. Si le gouvernement avait voulu appuyer

EMD, nous aurions peut-être été en mesure de conserver ces emplois ici.

Le gouvernement n'appuie pas les travailleurs canadiens. Il veut avant tout mâter les syndicats, c'est de plus en plus clair.

Il s'agit de la plus grande perte de l'industrie aérospatiale depuis la destruction de l'Avro Arrow. Pure coïncidence, on sort actuellement la réplique de l'Avro Arrow d'un musée.

Les conservateurs ne semblent pas vouloir de stratégie industrielle selon moi. Les employés d'Aveos dépensaient de l'argent dans leur collectivité. Ils payaient leurs impôts, ils élevaient leurs familles et ils faisaient tourner l'économie locale. Ce sont ces gens qui contribuent à l'économie locale, non un bande de dirigeants qui investissent leur argent à l'étranger et qui ne vivent même pas au Canada.

Pour ce qui est de l'innovation, c'est vous les innovateurs. Vous représentez le côté pratique de l'application des idées. Vous faites le travail sur le terrain. Le gouvernement doit préparer le terrain pour vous, et nous voyons clairement qu'il échoue. Tous les ans, le Canada recule dans le classement du Forum économique mondial pour ce qui est de la compétitivité en matière d'innovation. Vous êtes les innovateurs. Toutefois, le Canada recule toujours plus.

Le gouvernement tente de mettre en oeuvre un plan d'innovation, mais en ce qui me concerne, c'est trop peu, trop tard. Il n'a pas tenu compte des indicateurs et je ne suis pas sûr que son plan fonctionnera, surtout quand on voit comment le ministre des Finances s'en prend au premier ministre de l'Ontario.

Vous avez cerné le problème, c'est la mauvaise gestion. Le gouvernement est mal géré. Vous avez parlé des cadres supérieurs qui dupaient les employés au bas de l'échelle. Eh bien, le gouvernement fait la même chose.

N'êtes-vous pas d'accord? Ne pensez-vous pas qu'il s'agit clairement d'un exercice qui vise à mâter les syndicats? Si nous ne mettons pas un terme à ces pratiques antisyndicales, tous les secteurs vont y passer et les syndiqués vont se faire duper royalement par le gouvernement.

• (1010)

Le président: Excusez-moi, M. Watson invoque le Règlement.

M. Jeff Watson: Je ne sais trop si notre collègue s'exprime d'une manière digne du milieu parlementaire quand il parle du gouvernement ou des députés. Je crois qu'il devrait se rétracter et utiliser des expressions un peu plus convenables.

M. Jamie Nicholls: Monsieur le président...

Le président: M. Nicholls souhaite intervenir sur ce recours au Règlement.

M. Jamie Nicholls: Monsieur le président, la semaine dernière le député de Winnipeg-Nord a utilisé le mot « tromper » une dizaine de fois et vous n'y avez vu aucun inconvénient. J'estime que « duper » est l'équivalent de « tromper ». Je pense qu'il s'agit de synonymes. Si vous consultez un dictionnaire, vous constaterez que ces deux termes veulent essentiellement dire la même chose.

Le président: M. Holder, souhaite aussi intervenir sur ce recours au Règlement.

M. Ed Holder: Monsieur le président, c'est intéressant. Je crois que je suis le dernier arrivé au comité. Je dirais que dans les autres comités où j'ai siégé, j'ai constaté avec bonheur qu'il nous était toujours possible de relever le niveau du débat et du dialogue. J'encourage donc mon collègue d'en faire en sorte que nos échanges soient aussi relevés que possible. Je sais qu'il en est capable.

Une voix: Bravo.

Le président: J'estime qu'il n'y a pas là matière à invoquer le Règlement. Par contre, je demanderais aux membres du comité de bien peser leurs mots. Nous sommes considérés comme étant des leaders du pays et je crois que nous nous exprimons parfois de façon inappropriée.

M. Nicholls a posé une question, et je demanderais à l'un d'entre vous de bien vouloir répondre.

M. Christopher Hiscock: Je ne sais plus trop quelle était la question.

Des voix: Oh, oh!

Le président: C'est souvent ce qui se produit dans ce genre de situation.

Monsieur Nicholls, pouvez-vous répéter votre question brièvement?

M. Christopher Hiscock: Si je dois répondre à une question sur l'antisindicalisme, je ferai probablement l'objet d'un recours au Règlement. Il serait peut-être préférable que je m'abstienne.

Le président: Vous avez une minute et demie.

M. Jamie Nicholls: J'aurais peut-être dû utiliser l'expression « fuddle duddle ». Elle exprime bien ce qui arrive aux travailleurs; ils se font avoir.

Je voulais savoir si vous pensiez qu'il s'agit d'un exercice qui vise à mâter les syndicats. Si le gouvernement ne fait absolument rien pour vous aider, n'envoie-t-il pas aux autres travailleurs le message qu'il ne fera rien non plus pour leur venir en aide?

[Français]

M. Jean Poirier: Je pense que les employés de la compagnie GM étaient syndiqués et que le gouvernement conservateur a quand même fait son bout de chemin pour préserver 3 000 emplois en Ontario. Pour ma part, j'ai parlé avec le ministre M. Lebel, qui m'a indiqué qu'il s'agissait d'un partenariat avec l'administration Obama afin de sauvegarder ces emplois.

Je ne sais pas si c'est parce qu'Air Canada est une simple compagnie canadienne et que les Américains ne sont pas impliqués. Quoi qu'il en soit, le gouvernement l'a fait pour GM. Par ailleurs, il a bloqué la vente de PotashCorp. Je pense que le gouvernement conservateur est capable de travailler pour les syndicats. Je pense qu'il est capable de faire son bout de chemin aujourd'hui. Je pense qu'il va peut-être écouter ce qu'on dit et qu'il va peut-être remédier à la situation en présentant un rapport à la Chambre des communes. Car selon ce que j'entends, ce qui se passe aujourd'hui ne sera pas présenté à la Chambre des communes. J'aimerais que cette décision soit remise en question. Il faut que ça bouge.

Quant à savoir s'il s'agit de pratiques antisindicalistes, il importe de mentionner toutes les choses créées par les syndicats. Condition féminine Canada a été créé grâce aux syndicats. C'est grâce aux syndicats que la semaine de travail de 40 heures a été créée. Le travail des enfants n'existe plus grâce aux syndicats. Les syndicats ont leur raison d'être. Ce n'est pas aux gestionnaires d'entreprise de

prendre seuls les décisions. Sans les syndicats, je ne sais pas quelles seraient nos conditions de travail aujourd'hui.

Le président: Merci.

Monsieur Coderre, c'est à vous.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, s'il fallait sortir toute la liste des blasphèmes en français, on n'aurait pas fini. Je ne les énumérerai pas, car cela durerait plus que cinq minutes. Je dois cependant vous avouer que je suis en maudit aujourd'hui. Je trouve qu'on est en train de noyer le poisson. J'entends les conservateurs dire qu'ils sont bien sensibles. Ils se disent bien sensibles au fait que vous avez perdu votre emploi. Le problème, c'est qu'on est en train de tuer une industrie, mais c'est surtout qu'on est en train de rejeter du revers de la main l'esprit d'une loi. Le problème, c'est Air Canada. Avez-vous été floués, mais le problème demeure Air Canada.

Si j'étais de Windsor, c'est sûr que je serais content de savoir qu'il y aurait un nouveau hangar qui emploierait des travailleurs non syndiqués. Comme gars de Montréal, je constate ici une perte de 2 600 emplois. En plus, je suis face à un gouvernement qui ne respecte pas la loi et qui ne veut pas faire respecter la loi par Air Canada. En quelque sorte, les gars, il faut se réveiller. Il ne s'agit pas seulement de déterminer ce qu'on fait d'Aveos. Pour ma part, je veux protéger vos emplois et m'assurer que lorsqu'on approuve une loi au Parlement, celle-ci est respectée. Pour ce faire, cela prend un engagement politique et juridique. C'est pourquoi je trouve que vous avez un peu le pied sur la pédale de frein, ce matin. Je le dis bien respectueusement.

Effectivement, il faut protéger les emplois. Effectivement, il faut trouver une façon d'aider les employés à trouver du travail, car certains d'entre eux n'ont pas reçu de paie depuis trois semaines. Cependant, la responsabilité centrale du syndicat est de poursuivre la compagnie devant les tribunaux, parce qu'il y a la notion d'intérêts dans la poursuite. Les maires et les gouvernements provinciaux concernés ont dit qu'ils allaient vous appuyer. Alors, j'espère que vous allez travailler en conséquence, que vous le ferez et que l'on arrêtera de tergiverser.

On sait que le ministre des Transports ne veut pas prendre ses responsabilités, car le vrai ministre des Transports, c'est le premier ministre. Ce dernier se sert du secteur privé quand cela fait son affaire. Il veut bafouer vos droits de travailleurs en imposant une loi matraque pour forcer le retour au travail. Entretemps, cela ne vous donne pas d'emplois.

● (1015)

[Traduction]

Tout cela s'applique dans le cas de Winnipeg également. Nous devons aussi nous employer à protéger les gens de Vancouver. Selon la loi et l'esprit de loi, il faut protéger Mississauga, Montréal et Winnipeg. Il faut donc faire quelque chose à ce sujet.

Quel est votre plan de match?

J'espère évidemment que le ministre pourra vous aider en ce qui concerne l'assurance-emploi. Cela me rappelle que beaucoup de personnes n'ont pas reçu de chèque parce qu'il n'y a pas assez d'employés pour faire le nécessaire. C'est là un autre problème.

Monsieur Atkinson, comme vous êtes le grand patron du syndicat, que comptez-vous faire? Je veux que les politiciens fassent leur travail. Évidemment, il n'y aura pas de rapport, mais nos délibérations sont télédiffusées et des gens les écouteront. De votre côté, quel est votre échéancier pour poursuivre Air Canada?

M. Chuck Atkinson: Nos avocats ont déjà commencé la procédure judiciaire. Les poursuites semblent prendre une éternité de nos jours. En réalité, si nous sommes ici aujourd'hui, et ce que j'entends des deux côtés... Tout cela me préoccupe vraiment. Comme le président l'a signalé, nous sommes en présence des leaders du pays, des gens qui sont censés protéger tous les citoyens. Les conservateurs ne cherchent qu'à se décharger de leurs responsabilités et à détourner l'attention en demandant pourquoi les responsabilités d'Air Canada ou d'Aveos ne figurent pas dans la Loi sur Air Canada et pourquoi l'AIM n'est pas mentionnée dans cette loi... Il n'y a pas de véritable... Il n'y a rien de concret de la part des conservateurs pour régler la situation.

On nous dit qu'il existe actuellement un plan de création d'emplois, mais les travailleurs que je représente ne le voient pas. Ils sont dans la rue. Comme mes confrères vous l'ont dit, il suffirait de peu pour que ces travailleurs puissent recommencer à travailler. Il semble que tous se rejettent la faute et invoquent l'impuissance. De mon point de vue, ce n'est pas une bonne réponse.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Atkinson, selon le gouvernement, il faut nous arranger avec nos problèmes. Dans le budget présenté jeudi dernier, il nous disait aussi de nous arranger avec nos problèmes.

Ce qui m'inquiète le plus, c'est que ça veut dire que même si on adopte une loi, on ne pourra respecter ni son esprit ni sa lettre. Il faut trouver une façon. Tôt ou tard, il y aura plein d'autres cas comme celui d'Aveos. Je pense qu'il faut être capable de mâcher de la gomme et de marcher en même temps. Il faut trouver une façon de protéger à la fois les emplois et les centres de révision, car il y va de l'industrie et de la réalité syndicale au sein d'une entreprise. Je ne suis pas un syndicaliste à outrance, mais je pense que les travailleurs ont des droits. Les syndicats existent pour une raison. Il faut chercher à atteindre un juste équilibre.

Je vous le dis bien humblement — je suis capable d'être humble —,

• (1020)

[Traduction]

trouvez une façon.

Nous exerçons des pressions, croyez-moi. J'interviens dans ce dossier depuis le début. Nous exerçons tous des pressions, mais le problème ne se limite pas à Aveos. C'est l'avenir de l'aérospatiale qui est en cause. C'est notre avenir qui est en cause.

On a maintenant un hangar à Windsor, et il semble que la loi ne peut être respectée. Ils vont donner des emplois là-bas. Ils vont donner les emplois. Ils vont vider Montréal. Qu'arrivera-t-il ensuite? Eh bien, on ira aux États-Unis, car les Américains ont les certificats nécessaires. On ira donc aux États-Unis.

[Français]

Il faut continuer d'exercer des pressions, même si le gouvernement est majoritaire. Il faut arrêter de se renvoyer la rondelle. Il faut que le syndicat dise qu'il va tenter des poursuites, et que les gouvernements provinciaux et l'opposition l'appuient.

Il ne faut pas penser à changer la loi, il faut plutôt commencer par la respecter. Personnellement, je suis déçu d'entendre les députés du NPD se demander si on devrait changer la loi. Peut-on simplement appliquer et respecter la loi? Si on la change, ça veut dire qu'elle était respectée, mais qu'elle ne fonctionnait pas.

M. Jean Poirier: Monsieur Coderre, je vais aller plus loin que vous: je remets le système législatif fédéral sur la table. Plus rien ne se passe. Vous avez absolument raison de dire que l'esprit de la loi n'est pas respecté. Ces lois sont adoptées démocratiquement. Aujourd'hui, on dit au peuple canadien que même s'il adopte une loi, son gouvernement dira peut-être qu'il ne la voit plus comme à l'époque. C'est ce qu'on est en train de faire.

Aujourd'hui, on parle de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, relativement aux centres de révision, mais demain matin, c'est une autre loi qui sera remise en question. On est en train de dire à notre société que les lois qu'on adopte au Canada ne valent plus rien.

La semaine passée, je disais que si je volais une banque, on me menotterait. Aujourd'hui, une loi n'est pas suivie, mais personne ne se fait arrêter.

Je suis absolument d'accord avec vous.

[Traduction]

Le président: Merci.

Sur ce, je remercie nos invités de leur présence aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants et nous espérons qu'il sera possible de trouver une solution très bientôt. Merci encore une fois du temps que vous nous avez consacré.

J'ai une consigne à donner aux membres du comité. Étant donné que jeudi nous appliquerons l'horaire du vendredi, le comité ne se réunira pas jeudi.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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.

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>