



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

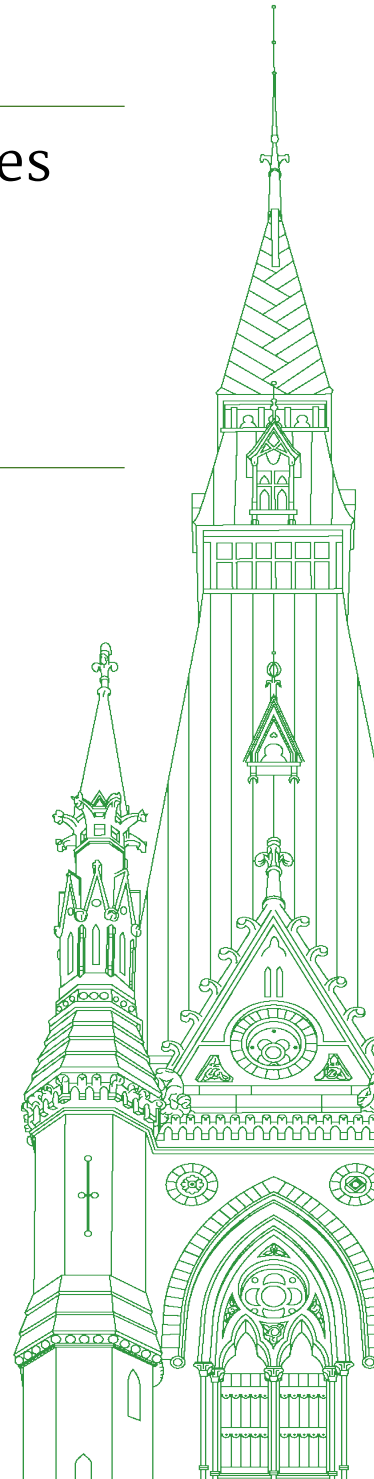
Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 022

Le jeudi 11 mars 2021

Présidente : Mme Sherry Romanado



Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

Le jeudi 11 mars 2021

• (1105)

[Français]

La présidente (Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoine, Lib.)): Bonjour à tous et à toutes.

[Traduction]

La séance est ouverte.

Bienvenue à la 22^e séance du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes.

La séance d'aujourd'hui est hybride, conformément à l'ordre adopté à la Chambre le 25 janvier 2021. Nos délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes.

On présente toujours à l'écran la personne qui parle, plutôt que l'ensemble du Comité. Pour assurer le bon déroulement de la réunion, j'aimerais vous présenter quelques règles à suivre.

Les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Les services d'interprétation sont offerts pour cette réunion. Vous avez le choix au bas de votre écran entre les canaux « parquet », « anglais » ou « français ». De plus, lorsque vous intervenez, veuillez parler très lentement, et pas en même temps qu'un autre intervenant, sinon les interprètes ne pourront pas accomplir leur important travail. Veuillez attendre que je vous nomme, avant de vous exprimer. Toutes les interventions des députés et des témoins doivent être adressées à la présidence. Par ailleurs, vous devez mettre votre micro en sourdine lorsque vous n'avez pas la parole.

Comme je le fais habituellement, je brandirai un carton jaune lorsqu'il vous restera 30 secondes d'intervention, et un carton rouge lorsque votre temps de parole sera écoulé. Comme nous entendons de nombreux témoins aujourd'hui, veuillez respecter le temps qui vous est imparti, afin que je ne sois pas forcée de vous couper la parole.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 5 novembre 2020, le Comité se réunit aujourd'hui pour poursuivre son étude sur le développement et le soutien de l'industrie aérospatiale.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins.

[Français]

D'Airbus Canada, nous recevons aujourd'hui M. Philippe Balducci, président-directeur général, ainsi que Pierre Cardin, vice-président directeur et chef des Affaires publiques.

[Traduction]

Nous accueillons M. Dwayne Charette, président et chef de l'exploitation d'Airbus Helicopters Canada.

[Français]

De STELIA Aéronautique St-Laurent, nous accueillons M. Hugo Brouillard, chef de l'exploitation et responsable des opérations.

[Traduction]

De plus, nous recevons des représentants de Telesat, notamment M. Daniel Goldberg, président et chef de la direction, et M. Stephen Hampton, gestionnaire, Affaires gouvernementales et politiques publiques.

Par ailleurs, nous accueillons des représentants d'Unifor, notamment M. Jerry Dias, président national, M. Renaud Gagné, directeur, Unifor Québec, et Mme Kaylie Tiessen, représentante nationale, Service de la recherche.

Enfin, nous recevons un représentant de WestJet Airlines, notamment M. Andy Gibbons, directeur, Relations gouvernementales et affaires réglementaires.

Chaque témoin fera un exposé de cinq minutes, qui sera suivi d'une série de questions.

Nous allons commencer par entendre les représentants d'Airbus Canada.

[Français]

Monsieur Balducci, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Philippe Balducci (président-directeur général, Airbus Canada): Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, bonjour.

Je suis très heureux de comparaître devant vous aujourd'hui, au nom d'Airbus Canada. D'autres collègues vous parleront tout à l'heure.

Je vais focaliser mes propos essentiellement sur le programme A220 et les activités connexes.

Je vais commencer par une courte présentation d'Airbus.

Nous sommes présents au Canada depuis plus de 35 ans dans le cadre de nos activités d'hélicoptères. Aujourd'hui, nous sommes le quatrième employeur aéronautique du Canada et nous comptons environ 4 000 employés. Nos opérations couvrent celles du programme A220, les activités d'aérostructure de STELIA Aerospace et celles d'Airbus Helicopters à Fort Erie.

La présence d'Airbus connaît une importance beaucoup plus forte avec notre entrée dans le programme A220, l'ancien C Series. Nous en détenons aujourd'hui 75 %. Ce programme est basé à Mirabel et compte environ 2 500 employés ainsi que deux sites d'assemblage, un à Mirabel et un à Mobile, en Alabama, pour servir le marché américain à la suite des tarifs imposés par les États-Unis.

Le programme A220 a reçu environ 630 commandes à ce jour, dont 300 depuis juillet 2018, date d'arrivée d'Airbus, et a livré plus de 140 appareils sur quatre continents.

Même si la flotte en service s'est remarquablement bien comportée depuis le début de la crise, démontrant ainsi la qualité de l'avion, le programme A220 a été très sévèrement touché par la COVID-19.

[Traduction]

Si vous examinez les données d'emploi, vous constaterez que, lorsque vous revenez à juillet 2018, il y avait environ 2 000 employés à Mirabel qui s'occupaient du programme. Avant la pandémie de la COVID, nous avions environ 2 800 employés, et nous voulions atteindre 3 000 travailleurs. En fait, nous avons été forcés de réduire cet effectif, et nous employons maintenant 2 500 personnes.

Nous produisons quatre avions par mois avant que la COVID ne nous frappe, et nous nous préparons à passer à cinq avions par mois à Mirabel. Nous produisons maintenant trois avions par mois à Mirabel, et nous prévoyons une lente accélération de nos activités en 2021.

Nous avons livré 48 appareils en 2019, tous en provenance de Mirabel. En 2020, 32 appareils ont été livrés par l'usine de Mirabel et six par l'usine de Mobile, en Alabama. Essentiellement, en ce qui concerne le programme A220, nous pouvons dire que la crise nous a fait reculer d'environ deux ans et qu'elle a également eu une incidence considérable sur le dynamisme commercial.

Comment le Canada peut-il aider l'industrie au-delà d'Airbus Canada? Premièrement, le Canada doit soutenir les compagnies aériennes. Les compagnies aériennes sont le pilier de l'industrie. Tout découle des compagnies aériennes et, depuis un an, elles sont en première ligne de la crise. Compte tenu des restrictions aux frontières qui empêchent le trafic international de récupérer, les revenus de ces entreprises se situent aujourd'hui à environ 20 % des niveaux de 2019, en ce qui concerne les voyages internationaux. Les compagnies aériennes sont durement touchées du point de vue de leur trésorerie, de leurs activités, de leurs effectifs et des mises à pied massives.

D'autres pays soutiennent leurs compagnies aériennes et, par conséquent, les compagnies canadiennes risquent d'être désavantagées par rapport aux compagnies internationales qui tentent de revenir au Canada et qui ont bénéficié d'une aide gouvernementale.

Deuxièmement, le Canada doit évidemment soutenir l'ensemble de l'industrie aérospatiale. Il est important de comprendre que l'aérospatiale est une industrie mondiale dont les membres font équipe ou se livrent concurrence dans le monde entier. Elle va de quelques grands équipementiers à quelques très grands fournisseurs de niveau 1, en passant par une myriade de fournisseurs de niveau 2, 3 et 4 qui peuvent être petits et vulnérables. Les investissements dans cette industrie sont très lourds, et les délais sont très longs.

Si l'on examine le Canada en particulier, on constate que le secteur aérospatial est le troisième secteur exportateur du pays. De 70 à 80 % de la production aérospatiale du Canada est exportée. En ce qui concerne les pays vers lesquels les produits aérospatiaux canadiens sont exportés, les États-Unis se classent au premier rang, et l'Allemagne et la France arrivent en deuxième et troisième positions. Ensuite, on trouve, par exemple, la Lettonie en quatrième po-

sition et l'Égypte en sixième position. En gros, ce sont là où se trouvent les entreprises auxquelles les avions A220 sont livrés.

Ce que vous devez faire pour aider cette industrie, c'est de vous assurer d'abord que l'exportation reste possible par l'intermédiaire d'EDC, et qu'EDC continue de soutenir activement le secteur aérospatial. Ensuite, vous devez fournir une aide urgente et à court terme à notre industrie. Retardez une partie du remboursement des prêts remboursables accordés à l'industrie dans le cadre de divers programmes fédéraux. Mettez en place des garanties gouvernementales pour donner de l'oxygène aux entreprises les plus fragiles. Établissez des fonds de développement et de consolidation.

Nous avons également besoin d'une stratégie plus globale qui dépasse le soutien urgent et à très court terme pour nous intéresser à des enjeux à plus long terme, afin d'appuyer la recherche et le développement et de soutenir les projets qui sont déjà en cours dans le but de contribuer à améliorer la compétitivité des produits...

• (1110)

La présidente: Monsieur Balducchi, si vous pouviez conclure votre déclaration, ce serait bien, car vous avez dépassé le temps qui vous était imparti.

M. Philippe Balducchi: Déjà? Je vais conclure mon exposé.

La présidente: Oui, malheureusement. Merci.

M. Philippe Balducchi: Le temps a passé vite.

En conclusion, l'aérospatiale est l'un des secteurs les plus touchés par la crise. Partout dans le monde, des mesures particulières, qui viennent compléter des mesures générales, sont prises afin de soutenir cette industrie stratégique. Il s'agit d'une industrie mondiale de haute technologie, et l'absence d'un soutien propre à l'industrie aérospatiale canadienne est aujourd'hui très visible et très étonnante, et cette absence envoie un signal. Je ne sais pas quel signal on voulait envoyer au reste de l'industrie en général.

La présidente: Merci beaucoup.

Ensuite, nous allons entendre le représentant d'Airbus Helicopters Canada.

Monsieur Charette, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Dwayne Charette (président et chef de l'exploitation, Airbus Helicopters Canada): Merci, madame la présidente, de me donner l'occasion d'être ici aujourd'hui pour discuter du développement du secteur aérospatial et de son soutien.

Airbus Helicopters est fière de contribuer au secteur aérospatial canadien depuis 1984. Aujourd'hui, Airbus est un fournisseur d'hélicoptères de premier plan au Canada et soutient une flotte de plus de 760 hélicoptères utilisés par 220 exploitants un peu partout au pays.

Notre siège social ainsi que notre principale avionnerie sont situés à Fort Erie, en Ontario. Nous avons également un bureau des ventes pour l'Est du Canada, à Montréal, de même qu'un autre pour l'Ouest, en Colombie-Britannique, sans oublier notre réseau d'assistance, accessible 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et notre équipe de représentants techniques qui appuient nos clients partout au pays.

Comme l'a mentionné mon collègue, M. Balducci, Airbus Helicopters Canada fait partie de l'imposante présence industrielle d'Airbus au Canada, qui englobe les aéronefs commerciaux, les secteurs spatial et de la défense, ainsi que d'autres entreprises d'Airbus, comme NavBlue et Stelia, dont les représentants témoigneront devant vous aujourd'hui.

Airbus Helicopters est le plus important constructeur d'hélicoptères au monde. C'est un leader mondial dans la production d'hélicoptères civils et militaires d'une efficacité inégalée qui sont destinés à une clientèle qui protège et sauve des vies, sert son pays et transporte en toute sécurité des passagers dans des environnements extrêmement exigeants.

Qu'il s'agisse de conception, d'ingénierie, de production, d'entretien, de formation ou de partenariats, la sécurité est au cœur de toutes les activités d'Airbus.

Les activités d'Airbus Helicopters au Canada sont axées sur cinq grands volets, soit la vente et la livraison d'appareils, la fabrication de composites, la réparation et la révision, les certificats de type complémentaire et le développement d'options. J'aimerais profiter de l'occasion pour mettre en relief deux de ces volets.

Notre avionnerie de Fort Erie est un centre d'excellence en ingénierie et en fabrication de composites. Nous sommes le fournisseur exclusif de huit types de plateformes aéronautiques dans le monde. Airbus Helicopters Canada produit des pièces composites pour bon nombre des principaux modèles internationaux, vendus dans plus de 100 marchés. Il n'est donc pas déraisonnable d'avancer que, si vous voyez un hélicoptère Airbus dans le ciel, quelque part dans le monde, il comporte des pièces fabriquées au Canada, dans nos installations de Fort Erie.

Nous avons également un service de réparation et de révision, véritable centre d'excellence pour les éléments dynamiques des appareils à moteur unique. Il fournit des services de réparation et de révision aux exploitants d'hélicoptères Airbus partout dans le monde pour la gamme d'appareils légers à moteur unique. Aujourd'hui, plus de 50 % de notre main-d'œuvre à Fort Erie travaille sur des produits destinés à l'exportation.

En tant qu'entreprise essentielle dans la région de Niagara, nos portes sont demeurées ouvertes durant toute la pandémie afin de soutenir les missions de sauvetage de nos clients de même que la chaîne d'approvisionnement mondiale d'Airbus.

Je n'ai que cinq minutes, alors je vais sauter cette partie avant qu'on me montre le carton.

Parmi les organisations parapubliques qui utilisent des hélicoptères Airbus, mentionnons le ministère des Ressources naturelles de la Nouvelle-Écosse, le ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario et les services d'ambulance aérienne STARS, actifs en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. En outre, sept des huit corps policiers canadiens qui disposent d'unités aériennes utilisent des hélicoptères Airbus, c'est-à-dire la Gendarmerie royale du Canada, la Police provinciale de l'Ontario et le Service de police de Calgary, pour ne nommer que ceux-là. Sur le plan commercial, nous avons différents exploitants clés qui utilisent nos appareils dans l'Ouest et l'Est du Canada, ainsi qu'ici même, dans le Niagara.

Les exploitants d'hélicoptères au Canada ont été profondément touchés par le double coup porté par la pandémie de COVID-19 et le grave ralentissement dans le secteur des ressources. En 2020, beaucoup de nos exploitants d'expérience ont connu leur pire an-

née. Un certain nombre a déjà déclaré faillite ou s'est retiré du secteur. Donc, puisque ce comité étudie les façons de soutenir le secteur aérospatial pendant la relance et après celle-ci, je l'invite à adopter une approche générale et à ne pas oublier que le secteur comprend les hélicoptères.

En ce qui a trait aux marchés publics, il est primordial que les personnes qui portent l'uniforme disposent des meilleurs outils et technologies accessibles pour mener leurs missions de sauvetage essentielles à la protection des Canadiens. Nous appuyons sans réserve des stratégies qui misent sur l'approvisionnement en défense pour produire des retombées économiques pour le Canada, ce qui est précisément ce que la proposition de valeur de la Politique des retombées industrielles et technologiques...

● (1115)

La présidente: Monsieur Charette, votre son ne cesse de se couper. Je vais arrêter le chronomètre un instant.

M. Dwayne Charette: ... a pour objectif.

L'accélération des programmes de renouvellement de la flotte [*Difficultés techniques*] à moyen terme. Toutefois, vu la présence de deux fabricants d'hélicoptères au Canada, il est important de veiller à ce que le processus d'appels d'offres demeure concurrentiel, c'est-à-dire que les fournisseurs sont choisis d'après la qualité de leur offre et non en raison d'une intervention politique.

Une concurrence ouverte et équitable stimule l'innovation et l'investissement, et je peux vous assurer que rien n'est plus néfaste au désir des multinationales d'investir dans un pays que des marchés publics jugés inéquitables ou subjectifs, voire conçus pour favoriser une entreprise en particulier.

Comme je l'ai déjà dit, 50 % de notre main-d'œuvre se consacre à la fabrication de produits...

La présidente: Monsieur Charette, veuillez m'excuser. J'ai horreur de vous interrompre, mais pourriez-vous conclure, s'il vous plaît?

M. Dwayne Charette: Absolument.

Enfin, mes collègues ont mentionné que nous investissons massivement en recherche et développement pour que le secteur aérospatial puisse offrir des vols plus propres et durables. Le Canada a l'occasion de s'associer à nous dans le cadre de projets novateurs qui vont réduire les répercussions environnementales des appareils à voilure tournante et à voilure fixe. Nous exhortons le Canada à tirer profit de cette occasion et à devenir un leader dans le domaine.

Merci beaucoup de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Charette.

La parole est maintenant au représentant de STELIA Aéronautique.

[*Français*]

Monsieur Brouillard, vous avez cinq minutes.

M. Hugo Brouillard (chef de l'exploitation et responsable des opérations, STELIA Aéronautique St-Laurent): Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés membres de ce comité, chers collègues, bonjour.

Je suis très heureux de me retrouver devant vous pour représenter STELIA Aéronautique Canada. Je vous remercie de l'invitation et de l'intérêt que vous portez à l'industrie aérospatiale canadienne, particulièrement en ces temps d'incertitude qui vont certainement accélérer des changements déjà amorcés sur l'échiquier mondial.

Voici d'abord un survol de la structure organisationnelle de STELIA Aerospace. Nous sommes une filiale à 100 % propriété du groupe Airbus. Nous fournissons des aérostructures métalliques et composites ainsi que des sièges d'avion pour pilotes, pour la première classe et pour la classe affaires. Nous pouvons concevoir, tester, qualifier, fabriquer, habiller et livrer des sections complètes d'aéronefs et des solutions sièges directement sur les chaînes de montage final de nos clients.

Nous employons 7 000 personnes et sommes répartis sur 14 sites dans le monde qui comprennent 9 filiales manufacturières. Au Canada, trois de ces 9 filiales comptent 1 000 employés: STELIA Amérique du Nord, spécialisée en composite, qui compte 460 employés localisés à Lunenburg, en Nouvelle-Écosse, et à Blainville, au Québec; STELIA Aéronautique Canada à Mirabel, spécialisée en assemblage d'aérostructure et comptant 180 employés, et finalement, la nouvelle venue depuis février 2020, STELIA Aéronautique St-Laurent, qui emploie 360 personnes, où sont assemblés les postes de pilotage de la section arrière du fuselage des avions du programme A220. Nous sommes présentement en processus de transfert vers une toute nouvelle usine que nous construisons à Mirabel et que nous allons inaugurer au début du troisième trimestre 2021.

Ces emplois directs canadiens proposent un salaire annuel moyen de 70 000 \$, auxquels s'ajoutent plus de 150 emplois indirects chez nos fournisseurs canadiens.

À cause de la crise mondiale créée par la COVID-19, nos clients n'ont eu d'autre choix que de décaler leurs commandes à la suite d'annulations ou de reports de livraison exigés par leurs propres clients, soit les compagnies aériennes et les clients d'avions d'affaires.

À ce jour, notre carnet de commandes et nos prévisions quinquennales ont chuté radicalement, soit de plus de 30 % à ce jour. Les annulations et reports de livraison nous ont forcés à nous adapter très rapidement, dans un contexte où nous avons aussi déjà investi dans la construction d'une usine et l'acquisition de moyens technologiques de pointe à hauteur de 61 millions de dollars sur trois ans. Nous sommes passés en mode survie.

Nul doute que si notre interprétation des événements avait été plus claire, nous aurions agi complètement différemment.

Une grande majorité des revenus générés par l'industrie aéronautique canadienne est issue de la demande de nouveaux appareils par les compagnies aériennes et les clients d'avions d'affaires. Cela se traduit par des commandes aux avionneurs qui eux, sont nos propres clients.

Nous souhaitons donc pouvoir rapidement compter sur trois piliers de relance et de soutien. Le premier: une demande forte de nouveaux appareils de dernière génération, accompagnée d'une aide directe rapidement accessible aux acheteurs, soit les compagnies aériennes, et aux donneurs d'ordres, soit les avionneurs ou les fabricants d'équipement d'origine, afin que notre industrie en voit les effets à court ou à moyen terme. Cette stratégie est mondiale et nous sommes d'avis que le Canada doit y participer pour préserver sa

propre industrie. Le deuxième: des aides directes destinées à appuyer les obligations financières que nous avons déjà contractées en investissant des sommes considérables avant de connaître une baisse de plus de 30 % de notre chiffre d'affaires. Enfin, le troisième: des programmes de soutien nous permettant de faire face à la concurrence toujours plus forte des pays émergents qui valorisent leurs coûts de main-d'œuvre et une taxation basse ainsi que des pays industrialisés concurrents qui investissent massivement dans des projets concrets associés à une fiscalité avantageuse.

Le Canada a longtemps disposé d'un noyau aéronautique fort. Nos constructeurs d'aéronefs, de moteurs et de simulateurs, avec tous leurs noyaux de fournisseurs locaux, ont grandement contribué à son développement.

En ces temps où la concurrence est plus vive que jamais, j'aimerais en conclusion vous parler un peu de mon expérience personnelle.

J'ai eu la chance d'implanter et de gérer diverses usines d'aérostructures dans des économies émergentes. Des pays tels que le Mexique, la Tunisie, la Turquie, le Royaume du Maroc et plusieurs pays d'Asie convoitent ces emplois de qualité et investissent massivement pour contribuer à l'essor du secteur aéronautique. La Chine a même décidé d'aller plus loin en développant son propre marché de l'équipement d'origine.

STELIA Canada a d'abord choisi la proximité avec son client et son savoir-faire. Toutes ces conditions se retrouvent maintenant au sein des pays mentionnés plus haut qui investissent lourdement dans le secteur aérospatial et améliorent leurs compétences.

Nous en sommes maintenant à un point tournant. Le terrain perdu sera difficile à gagner, mais tout n'est pas perdu. Nos conditions doivent être en place pour protéger nos acquis, améliorer notre attractivité, notre position concurrentielle et notre productivité.

• (1120)

Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, je vous remercie de votre intérêt et de votre temps.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Brouillard.

Vous avez respecté exactement votre temps de parole de cinq minutes.

[Traduction]

Nous allons maintenant entendre le représentant de Télésat.

La parole est à vous pendant cinq minutes.

M. Daniel Goldberg (président et chef de la direction, Télésat): Merci, madame la présidente, et merci au Comité pour son invitation.

Télésat, dont le siège social se trouve à Ottawa depuis plus de 50 ans, est l'un des exploitants de satellites les plus importants et novateurs au monde. Cette fière entreprise canadienne a un rôle central à jouer dans l'infrastructure qui assure la connectivité du Canada.

Cette audience se tient à un moment critique pour le secteur aérospatial, ce qui comprend l'industrie spatiale commerciale. Comme dans bien des secteurs autour du globe, le nôtre est confronté à des perturbations et à des changements majeurs. Bien que la pandémie de COVID-19 nuise à nos activités, ce sont les changements technologiques et la nature hyperconcurrentielle du marché mondial qui engendrent les plus grandes perturbations.

Télesat a rapidement cerné ces changements et s'en est servi à des fins concurrentielles. Ainsi, nous avons commencé à innover et à investir massivement pour réorienter l'entreprise et devenir un leader mondial de la connectivité à large bande, service qui connaît une demande mondiale fulgurante.

À cet effet, le mois dernier, nous avons officiellement dévoilé le projet le plus ambitieux et novateur de notre longue histoire, soit un investissement de 6,5 milliards de dollars dans un réseau ultramoderne de satellites en orbite basse autour de la Terre appelé Lightspeed.

Lightspeed comporte des avantages socioéconomiques majeurs pour le Canada, y compris l'accès à une connectivité à large bande et à des services 5G à la fois rapides, abordables, fiables et sûrs à l'échelle du pays; il s'agit là d'un besoin critique, mis nettement en évidence par la pandémie. Lightspeed s'avère également un investissement de capitaux colossal et une source d'emplois de grande qualité très bien rémunérés dans le secteur aérospatial canadien, à un moment où il n'a jamais été aussi important d'y investir, d'en maintenir les emplois et d'en créer.

Il y a trois semaines, Télesat a annoncé, de concert avec le premier ministre Legault, un investissement de 1,6 milliard de dollars dans l'écosystème aérospatial du Québec, ce qui se traduira par plus de 600 emplois hautement spécialisés très bien payés partout dans la province, emplois qui s'ajouteront aux 650 emplois existants dans les installations montréalaises de MDA. Dans le cadre de cet investissement, un pourcentage important de la constellation de satellites Lightspeed sera fabriqué au Québec. Nous allons aussi avoir des activités techniques poussées dans la province.

Lightspeed est le plus important programme spatial du genre jamais conçu au pays. C'est exactement ce dont le Canada et le secteur aérospatial canadien ont besoin. La nouvelle économie spatiale connaît l'une des croissances les plus rapides au monde, puisqu'on estime que la valeur de l'industrie devrait presque tripler pour atteindre plus de 1 billion de dollars américains par an au cours des 20 prochaines années. La nouvelle génération de connectivité par satellite, comme celle de Lightspeed, est en grande partie responsable de cette croissance.

Nous ne sommes pas les seuls à vouloir saisir cette occasion exceptionnelle. Télesat évolue dans l'un des secteurs les plus concurrentiels et dynamiques au monde. Nos concurrents figurent parmi les sociétés les plus novatrices et les plus grandes du globe, et ils travaillent main dans la main avec leur gouvernement dans ce marché hautement stratégique et en pleine effervescence. Ces gouvernements, qu'il s'agisse de celui des États-Unis, de l'Union européenne, de la Chine, de la Russie ou de l'Inde, sont conscients des avantages majeurs de la nouvelle économie spatiale, qui vont de la création d'emplois à la création de propriété intellectuelle, et investissent annuellement des milliards de dollars pour aider leurs entreprises nationales à demeurer concurrentielles. Le gouvernement du Québec reconnaît lui aussi l'énorme potentiel de croissance du secteur spatial, et nous nous réjouissons de ses investissements de

400 millions de dollars dans Lightspeed et de son soutien à d'autres initiatives spatiales qui émanent également de la province.

Télesat se réjouit également d'avoir obtenu l'appui du gouvernement fédéral, et plus particulièrement de s'y être associé pour combler le fossé numérique au Canada grâce à la constellation de satellites Lightspeed. Cela dit, je me dois de profiter de ma présence devant ce comité pour soulever une fois de plus l'importance d'un dossier dont nous avons discuté lors de ma comparution en novembre dernier au sujet de la connectivité à large bande en milieu rural, à savoir l'instance en cours au ministère de l'Industrie, des Sciences et du Développement économique, ou ISDE, quant à la réattribution pour les fins de la technologie 5G d'une partie du spectre de la bande moyenne que Télesat utilise actuellement partout au pays pour fournir toute une gamme de services vitaux.

Comme nous en avons discuté en novembre dernier, la Commission fédérale des communications des États-Unis a versé quelque 16 milliards de dollars à nos concurrents, qui sont beaucoup plus grands, afin de réattribuer ce même spectre aux États-Unis pour les fins de la technologie 5G, spectre que vient justement d'acquérir AT&T et d'autres acteurs dans le cadre de la mise aux enchères la plus lucrative à ce jour. Nos concurrents utilisent ensuite ces fonds pour investir contre nous.

Nous avons fait une proposition à ISDE pour réattribuer le même spectre et réinvestir tous les profits dans notre constellation de satellites Lightspeed, puis assurer la transition sûre de tous ces services importants.

• (1125)

Écoutez, notre environnement est extrêmement concurrentiel. Nous innovons. Nous investissons. Si nous réussissons, nous allons être le plus grand exploitant de satellites au monde, et nous souhaitons simplement que le gouvernement prenne les bonnes décisions.

Merci, madame la présidente.

• (1130)

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est maintenant au représentant d'Unifor.

J'invite donc M. Dias à faire sa déclaration. Vous avez cinq minutes.

M. Jerry Dias (président national, Unifor): Merci beaucoup pour votre invitation à contribuer à cette importante étude sur le développement de l'industrie aérospatiale au Canada et son soutien.

Je suis aujourd'hui accompagné de M. Renaud Gagné, directeur d'Unifor Québec.

Comme vous le savez très bien, l'industrie aérospatiale joue un rôle extrêmement important dans la réussite économique de notre pays. Il ne fait aucun doute que l'industrie aérospatiale est en difficulté. Unifor garde à l'œil l'état de l'industrie aérospatiale au pays depuis le début de la pandémie. Globalement, elle s'en est mieux tirée que d'autres au début, mais il est toutefois devenu évident que le pire est à venir.

Au début de la pandémie, environ 40 % de nos membres du secteur aérospatial ont été mis à pied en raison des décrets d'urgence et de la volonté de garder les travailleurs et la population en sécurité. Bon nombre de nos membres sont retournés au travail, mais 8 % des mises à pied n'ont pas été annulées. Depuis nos derniers calculs, d'autres mises à pied ont été annoncées. Toutes les annonces de mises à pied sont catastrophiques.

L'annonce faite par De Havilland Aircraft Company a entre autres retenu mon attention. L'entreprise va arrêter la production de l'emblématique aéronef Dash 8 à son avionnerie de Downsview, en Ontario, une décision qui va toucher près de 700 de nos membres. Je travaille à cette usine et bénéficie actuellement d'une absence autorisée. Je suis un employé de l'entreprise De Havilland Aircraft. Mon numéro de carte de pointage est le 28091, en passant.

Le calendrier de construction actuel indique que la production prendra fin en mai de cette année. Avant la pandémie, le cahier de commandes de l'entreprise était bien garni, et les activités de recherche et développement battaient leur plein. Partout dans le monde, des milliers d'aéronefs ont été immobilisés et le cahier de commandes de l'entreprise s'est littéralement vidé. On s'attend à ce que les vols régionaux soient les premiers à se rétablir. C'est le marché du Dash 8. Nous savons que la demande va reprendre, mais il faut veiller à ce que la capacité de production soit encore là pour y répondre le moment venu.

Afin de limiter les mises à pied, nos membres à Boeing utilisent actuellement le programme de travail partagé de l'assurance-emploi. C'est une excellente solution à court et moyen termes, mais nos membres doivent savoir si le travail dans l'industrie aérospatiale commerciale va revenir. Bombardier vient d'annoncer elle aussi des mises à pied, une centaine dans ses installations de Toronto et 700 au Québec.

M. Gagné abordera plus en détail la situation au Québec, mais je voulais insister sur les mises à pied. Pratt & Whitney a mis à pied des centaines de travailleurs. Ce n'est qu'un autre exemple d'une très longue liste.

L'industrie aérospatiale est un créateur technologique de pointe et investit intensivement dans la recherche et le développement. Ces investissements bénéficient à d'autres industries et soutiennent tout un écosystème de bons emplois ainsi que la croissance économique partout au pays. Laisser l'industrie aérospatiale dépérir n'est tout simplement pas une option compte tenu des risques que cela poserait pour la stabilité et la croissance économiques dont nous avons besoin.

Le Canada doit continuer de favoriser et de développer une industrie aérospatiale forte qui fera de notre pays un leader mondial en fabrication de pointe. Pour ce faire, nous devons veiller à ce que nos travailleurs de l'aérospatiale hautement qualifiés demeurent liés à leur poste, même en cas de mise à pied, en prolongeant et en améliorant la Subvention salariale d'urgence du Canada.

Nous avons besoin d'un programme de soutien axé sur l'industrie, qui permet aux entreprises de l'aérospatiale d'accéder à des liquidités afin de traverser la pandémie.

Nous avons besoin que le gouvernement achète des produits canadiens et fasse la promotion des produits aérospatiaux fabriqués au Canada, tant dans les marchés locaux qu'internationaux.

Nous avons besoin que le gouvernement fédéral crée un conseil multilatéral de l'industrie aérospatiale, établisse une stratégie glo-

bale pour l'industrie qui assure de bons emplois stables et bien rémunérés, une chaîne d'approvisionnement nationale fiable et résiliente, des secteurs commerciaux et de la défense dynamiques et un engagement multilatéral.

Merci de votre temps et de votre attention. Je vais maintenant céder ma place à M. Renaud Gagné, qui vous donnera plus de détails sur la situation au Québec.

[Français]

M. Renaud Gagné (directeur, Unifor Québec, Unifor): Merci, monsieur Dias.

Bonjour.

J'aimerais d'abord souligner l'initiative du Bloc québécois et des membres du Comité de mettre en avant l'étude de cet important dossier.

Je sais que je fais écho à plusieurs témoins, mais il est important de le répéter. Nous devons tout mettre en œuvre pour assurer la pérennité du développement du secteur de l'aérospatiale au Québec et au Canada. Au-delà de la crise, nous devons nous assurer d'un cadre qui assure à cette industrie de demeurer chef de file, particulièrement au Québec, où l'on peut construire un avion en ayant accès à des ressources dans un rayon de 30 kilomètres.

M. Dias vous a parlé de nombreuses mises à pied, dont environ 900 à Montréal, chez Bombardier, Pratt & Whitney, CAE et CMC. Ce secteur compte quand même 60 000 emplois au Québec. Vous savez très bien que, comme la flotte d'avions est restée clouée au sol, la situation continue de s'aggraver.

Nous avons fait un bilan au Québec avec les sections locales. Trois constats en sont ressortis. Ce sont des contrats d'entretien d'appareils et de moteurs, des contrats militaires, ainsi que de l'innovation, comme les respirateurs chez CAE, qui nous ont permis, en grande partie, de maintenir les emplois. Le poids de ces données devrait nous inspirer et nous servir de guide quant aux pistes de solution. Nous pourrions, par exemple, nous assurer de nos contrats d'achat. En effet, il est fondamental que les contrats d'entretien des avions gouvernementaux, militaires ou d'urgence soient confiés à des entreprises canadiennes.

Un autre axe d'intervention primordial est la recherche-développement. Les gens de chez CAE sont les premiers à avoir conçu des respirateurs accrédités par les autorités canadiennes. Ils sont parvenus à les fabriquer en un temps record et font aujourd'hui la production de purificateurs d'air de marque Pyure, qui sont d'une efficacité redoutable pour assainir l'air et les surfaces dans nos immeubles et pour se débarrasser des virus dans les écoles, les avions et les trains.

• (1135)

La présidente: Monsieur Gagné, votre temps de parole est écoulé.

Est-ce possible de conclure votre présentation?

M. Renaud Gagné: Oui.

La présidente: Merci.

M. Renaud Gagné: Je pense donc qu'il est très important d'investir et de mettre en place des outils et des programmes qui soutiennent adéquatement l'industrie québécoise et canadienne, comme le font d'autres pays dans le monde.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Gagné.

[Traduction]

La parole est maintenant à M. Gibbons, de WestJet.

Allez-y. Vous avez cinq minutes.

M. Andy Gibbons (directeur, Relations gouvernementales et affaires réglementaires, WestJet Airlines Ltd.): Merci beaucoup, madame la présidente. J'apprécie vraiment l'occasion qui m'est donnée de m'adresser à vous et aux membres du Comité aujourd'hui, et de contribuer à votre très importante étude.

Les investissements réalisés par WestJet au cours des 25 dernières années ont permis d'améliorer en profondeur l'aviation commerciale au Canada et ont fait de la compagnie un contributeur indispensable et déterminant pour le secteur canadien de l'aérospatiale.

Grâce à WestJet, 300 millions de Canadiens ont bénéficié d'un accès « démocratisé » à des tarifs plus bas dans 39 marchés intérieurs, ce qui a donné lieu à des retombées de plus de 4 milliards de dollars, des sommes qui ont permis de soutenir les fournisseurs, de payer les salaires de nos employés et de stimuler l'activité économique des villes et du secteur du tourisme.

La crise actuelle a eu un impact profond sur l'ensemble de notre industrie, touchant plus de 600 000 emplois dans le secteur du voyage et du tourisme et plus de 250 000 dans l'aérospatiale, c'est-à-dire dans l'industrie dont nous sommes ici pour parler.

Tous les témoins d'aujourd'hui ont un objectif commun: un Canada novateur, branché et prospère. Nous sommes collectivement confrontés à un défi sans précédent, et ce défi nécessitera un véritable leadership. Nos pays concurrents ont déjà élaboré des plans pour protéger leur industrie aérospatiale, leur industrie aéronautique et leurs emplois. Nous avons besoin du même engagement ici, au Canada, et votre étude nous aidera à définir comment il conviendra de procéder pour la suite des choses.

Le groupe d'experts Redémarrer, relancer, repenser la prospérité de tous les Canadiens d'Innovation, Sciences et Développement Canada a établi que le transport aérien est le secteur qui a été le plus durement touché par la COVID-19 et qu'il est l'un des secteurs qui nécessiteront une aide sur mesure apte à préserver les emplois et à soutenir l'activité commerciale.

Jim Quick, président de l'Association des industries aérospatiales du Canada, a fait remarquer qu'un plan de redémarrage sûr pour le transport aérien était essentiel à la vitalité du secteur aérospatial. Il a déclaré:

Les compagnies aériennes stimulent la demande pour la production manufacturière, qui représente 69 % de l'activité aérospatiale et de défense du Canada. Elles sont également d'importants acheteurs de services d'entretien, de réparation et de révision, qui constituent les 31 % restants des activités de notre secteur. Il ne fait aucun doute que notre industrie a besoin d'avions dans le ciel, et le soutien aux compagnies aériennes doit inclure le soutien à l'industrie qui permet de maintenir ces avions dans le ciel.

Nous ne saurions être plus d'accord.

Dans ce rapport du conseil de l'industrie, on fait état de l'importance vitale du secteur aérospatial pour le Canada, secteur qui génère plus de 31 milliards de dollars de revenus, avec une chaîne de valeur qui contribue pour plus de 20 milliards de dollars au PIB et procure 160 000 emplois directs à l'économie canadienne.

Les activités de ce secteur sont bien réparties à l'intérieur du Canada et elles constituent un pilier stratégique de notre économie

du savoir et de la fabrication. Parmi les entreprises qui peuplent ce secteur, 93 % exportent. De plus, 70 % des entreprises de fabrication aérospatiale travaillent en collaboration avec des partenaires universitaires, soutenant ainsi notre écosystème de recherche.

WestJet est un soutien et un investisseur clé. En 2019, nos investissements auprès de nos fournisseurs ont totalisé 2,7 milliards de dollars et ont donné lieu à des retombées économiques de l'ordre de 5,4 milliards de dollars, ce qui comprend les 25 000 emplois associés à l'exploitation de notre entreprise.

Pour les membres du Comité, voici quelques exemples de nos partenariats clés d'un océan à l'autre: StandardAero, 32 millions de dollars en 2019; Boeing Canada, 24 millions de dollars en 2019; KF Aerospace, le plus important employeur du secteur privé à Kelowna, 32 millions de dollars en 2019; et GE Aviation, qui est également un partenaire important. Malheureusement, ces dépenses et investissements ont connu un déclin dramatique à cause de la COVID-19.

La crise de la COVID-19 et la baisse de la demande dans le transport aérien ont des effets énormes et catastrophiques. Notre industrie enregistre des pertes de revenus de plus de 40 %, et 95 % de nos entreprises sont dans une certaine mesure confrontées à la perspective d'une fermeture.

Il ne s'agit pas seulement d'emplois. Ces entreprises sont essentielles pour la société et pour le tissu culturel du Canada. Elles investissent dans la recherche et le développement, et forment des centres aérospatiaux vitaux. Un récent sondage mené par WestJet auprès de nos principaux fournisseurs a montré que 94 % de ces entreprises investissent dans des aspects clés de nos collectivités comme les droits des Autochtones, les organismes environnementaux et les organismes de bienfaisance locaux.

Nous continuons à travailler en collaboration avec nos partenaires pour planifier la reprise économique du Canada. Chez WestJet, nous ne recherchons pas des politiques qui s'attacheront strictement à soutenir nos résultats financiers. Nous cherchons un cadre de reprise qui réduira le coût des voyages pour les familles canadiennes, qui assurera à nos travailleurs un soutien salarial approprié, qui introduira des crédits verts pour nous aider à continuer à verdifier notre parc aérien et qui veillera à faire en sorte que le Canada ait une compagnie aérienne mondiale concurrentielle basée dans l'Ouest.

Nous recommandons au Comité d'inclure deux grandes priorités dans son rapport.

● (1140)

La première recommandation est la suivante: compte tenu de l'incertitude mondiale, nous pensons que le Canada doit donner la priorité aux voyages intérieurs et négocier une politique transparente et claire avec les gouvernements provinciaux. Cette politique pourrait être basée sur la prévalence de la COVID ou sur le pourcentage de Canadiens vaccinés. Nous pensons que cela devrait être une priorité. Nous pensons également que les Canadiens devraient être en mesure de visiter leur pays en toute sécurité cet été.

Notre deuxième recommandation serait de favoriser l'application à grande échelle du projet pilote de l'Alberta sur les tests à l'arrivée et d'inclure le financement des tests dans le prochain budget fédéral. La relation entre les tests et les exigences de quarantaine doit évoluer, et nous notons et saluons l'engagement qu'a pris le premier ministre de travailler en ce sens.

Pour terminer, nous remercions nos employés qui ont tant souffert, mais nous continuons à servir les Canadiens. Tout le monde dans notre entreprise continue de se battre pour vous. Notre approche face à cette crise est ancrée dans notre engagement à servir les Canadiens et à nous conduire de manière transparente avec tous les ordres de gouvernement. Nous continuerons à collaborer avec vous tous pour veiller à ce que la reprise soit sécuritaire et responsable.

Je vous remercie.

La présidente: Merci beaucoup.

Sur ce, nous allons commencer nos séries de questions. Encore une fois, je vous demande d'avoir l'œil sur vos écrans, puisque vous pourrez y voir les cartes qui vous donneront une idée du temps qu'il vous reste.

Notre première série de questions échoit au député Dreeshen.

Votre temps de parole est de six minutes.

M. Earl Dreeshen (Red Deer—Mountain View, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

J'ai quelques observations à formuler. J'aimerais m'adresser aux gens de WestJet.

Nous voyageons encore un peu dans ce pays et, bien sûr, nous utilisons WestJet. Je dois dire que lorsque nous allons dans nos aéroports et lorsque nous sommes dans vos avions, nous nous sentons en sécurité. C'est un aspect qui est important.

Je tiens vraiment à braquer les projecteurs sur le projet pilote de l'Alberta pour les arrivées. Il s'agissait d'un projet très important qui, bien sûr, a été court-circuité par l'annonce de la création de ces hôtels de quarantaine et autres. Vous avez dit que le premier ministre envisageait peut-être de nouvelles initiatives, mais il n'en demeure pas moins que, bien franchement, toute cette politique a provoqué une grande consternation.

Pouvez-vous expliquer au Comité les répercussions que cette politique a eues. Je sais qu'il y a quelque temps, on annonçait que toute personne se trouvant à l'extérieur du pays devait se faire tester 72 heures avant son départ. Or, on ne savait pas de quel test il s'agissait, et vos gens étaient censés faire office de policiers dans ces autres pays. Ensuite, les voyageurs qui arrivaient au Canada et qui n'avaient pas passé le bon test s'exposaient à de sérieux désagréments.

Pouvez-vous nous parler des répercussions que ces mesures ont eues? Je sais que ces problèmes ont entraîné des licenciements et l'annulation de certaines routes. Quel a été l'impact? Comment envisagez-vous l'avenir? Bien entendu, votre secteur n'en est pas un qui a causé beaucoup de problèmes.

M. Andy Gibbons: Merci pour cette question et merci d'utiliser nos services. Vous m'en voyez vraiment ravi.

Monsieur Dreeshen — par votre intermédiaire, madame la présidente —, pour ce qui est des répercussions, rapidement, disons qu'avant la COVID, nous avions plus de 14 000 « WestJetters » actifs et qu'aujourd'hui, nous en avons juste un peu moins de 5 000. Cela a été absolument dévastateur pour nos employés, et si vous connaissez nos employés, vous savez que pour eux, il ne s'agit pas d'un emploi quelconque. Ils aiment notre entreprise et ils aiment ce qu'ils font.

Je ne vais pas entrer dans les statistiques au sujet de notre parc aérien. Vous savez à quel point nous sommes en baisse. Je préfère mettre l'accent, comme vous l'avez dit, sur la voie à suivre. Nous savons que la politique sur les hôtels est un facteur qui dissuade les voyages et qu'elle fait très bien son travail à cet égard. Elle a effectivement dissuadé les voyages. Elle a été conçue précisément pour faire cela. Sauf que pendant que nous dissuadons les voyageurs et que nous prenons des mesures extrêmes pour réduire les variants et d'autres choses, il serait temps de planifier correctement la suite des choses, de planifier correctement l'été, de donner la priorité aux déplacements intérieurs et de remplacer la politique hôtelière, qui est dissuasive, par quelque chose comme le projet pilote de Calgary qui permet d'équilibrer tous ces objectifs.

C'est la Dre Hinshaw elle-même qui a expliqué que le projet pilote de Calgary était l'une des raisons pour lesquelles ils ont pu intercepter le variant et en freiner la propagation. Nous pouvons nous servir des tests comme outil plutôt que d'utiliser des instruments contondants comme les hôtels, et nous espérons qu'il y aura une transition. Je tiens en passant à signaler que nous nous sommes entendus avec le gouvernement pour laisser tomber nos destinations soleils. Ce ne fut pas un jour heureux pour la compagnie, mais nous avons accepté de le faire.

Le premier ministre a pris deux engagements. Il s'est engagé à assurer le redémarrage en toute sécurité du secteur du voyage et du tourisme, et il s'est engagé à revoir la relation entre les tests et la quarantaine. Nous avons donc de l'espoir. Ce sont des mots que nous accueillons favorablement, mais à présent, nous voulons mettre l'accent sur ce plan et sur ce que sera le plan de redémarrage du Canada.

Enfin, pour ce qui vous intéresse, je me tournerais vers le Royaume-Uni. Le Royaume-Uni a présenté un plan de redémarrage qui inclut l'aviation, les voyages et le tourisme, et il a fixé une date très précise. Les autorités ont annoncé qu'elles avaient l'intention d'ouvrir le 17 mai. Je pense qu'il est important de fixer des dates, de définir des objectifs et d'avoir des aspirations. Cela ne signifie pas que vous vous souciez moins de la COVID. Ce que cela signifie, c'est que vous reconnaissez la valeur primordiale de ce travail et de nos employés. Enfin, soyons clairs: un redémarrage est ce qui va permettre à nos employés de retourner au travail.

• (1145)

M. Earl Dreeshen: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à Télésat.

Nous avons déjà eu une excellente discussion sur le haut débit dans les régions rurales et éloignées et sur les difficultés que cela suscite. Bien sûr, ce qui a été annoncé au sujet des satellites LEO et du programme Lightspeed est une excellente nouvelle. Encore une fois, ce type de technologie pour lequel nous sommes autorisés à utiliser les compétences intellectuelles et manufacturières dont nous disposons est vraiment très important.

Je pense que l'une des autres choses que vous avez mentionnées est l'inquiétude concernant le spectre et notre crainte de ne pas être concurrentiels par rapport à certains autres pays. Lorsque nous nous retrouvons dans un contexte planétaire comme celui-là, notre compétitivité est mise à mal et nous pourrions nous retrouver en mauvaise posture. Je me demande ce que nous pourrions faire en matière de recherche et de développement. Comment pouvons-nous régler ce problème de spectre?

M. Daniel Goldberg: La question reconnaît implicitement que nous évoluons dans une industrie mondiale. Nous n'avons pas la possibilité d'avoir un ensemble de règles qui ne s'appliquent qu'au Canada, et au-delà des frontières, le jeu se joue très différemment. Je dirais deux choses.

Dans le dossier du spectre, il faut vraiment que notre gouvernement, ici au Canada, suive la direction qui a été prise au sud de la frontière en libérant exactement le même spectre. Si nos concurrents libèrent le spectre et reçoivent 16 milliards de dollars et que nous libérons le même spectre sans rien recevoir en échange, Télé-sat ne pourra jamais être concurrentielle.

Ensuite, à part cet aspect des choses, je dirais que sur le front de la recherche...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Goldberg. Je ne veux pas vous couper...

M. Daniel Goldberg: D'accord, je vais m'arrêter là.

La présidente: ... mais nous avons dépassé le temps imparti.

M. Daniel Goldberg: Merci de ces questions.

La présidente: Notre prochaine série de questions échoit au député Ehsassi.

Vous avez six minutes.

M. Ali Ehsassi (Willowdale, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci à tous les témoins qui ont comparu devant notre comité ce matin.

Je vais commencer par M. Dias.

Monsieur Dias, comme vous le savez très bien, si notre industrie aérospatiale a connu un tel succès jusqu'ici, c'est en partie grâce à notre main-d'œuvre, qui est assurément l'une des meilleures au monde. En pensant à l'avenir, sur quoi devrions-nous mettre l'accent prioritairement pour continuer d'avoir la meilleure main-d'œuvre au monde?

M. Jerry Dias: Si vous regardez l'histoire du secteur aérospatial au Canada, les Canadiens ont toujours été à la fine pointe de la technologie en ce qui a trait à la fabrication non seulement d'avions commerciaux, mais aussi d'avions spatiaux et militaires. À une certaine époque, nous étions le quatrième fabricant au monde. Aujourd'hui, nous sommes environ au douzième rang. Ce recul est attribuable à diverses raisons.

Tout d'abord, pour continuer à mener dans cet incroyable segment, nous devons mettre l'accent sur la recherche et le développement. Nous devons miser sur l'acquisition des compétences et la création d'emplois d'ingénierie appropriés afin de créer un environnement où l'on s'intéressera aux plus récents développements de cette technologie en évolution. Nous savons que l'industrie aérospatiale est au sommet de la chaîne alimentaire en ce qui concerne les progrès technologiques.

Il faut miser sur la recherche et le développement. Cela doit devenir l'engagement général du gouvernement, et cela doit se faire par l'intermédiaire des marchés publics afin de garder les gens au travail. Le problème de l'industrie aérospatiale aujourd'hui, c'est l'industrie aérienne. Les avions ne se vendent pas. Je parle beaucoup avec les gens d'Air Canada. Évidemment, WestJet est ici aujourd'hui. Les gens n'achèteront pas d'avions si nous ne transportons pas de clients dans le monde entier. C'est pourquoi nous allons

devoir trouver des solutions pour les tests rapides et les portefeuilles de voyage numériques. Il va falloir mettre en place toute une série d'initiatives pour remettre les gens au travail.

• (1150)

M. Ali Ehsassi: Je vous remercie, monsieur Dias.

M. Jerry Dias: Merci.

M. Ali Ehsassi: Vous avez parlé de la recherche et du développement.

Je vais maintenant m'adresser à M. Balducchi.

Une autre réalité dont il faut parler, c'est que, selon les recherches de Statistique Canada, il est tout à fait évident que même avant la COVID, voire pendant nombre d'années avant elle, il y a eu un déclin précipité en R-D dans le secteur de l'aérospatiale. À quoi attribuez-vous ce déclin?

M. Philippe Balducchi: Je présume que vous faites référence au recul de la R-D au Canada.

M. Ali Ehsassi: Oui, c'est exact.

M. Philippe Balducchi: Tout d'abord, il faut comprendre qu'en matière de dépenses en recherche et développement dans les activités aérospatiales en général, du moins pour les aéronefs commerciaux, c'est en fait le contraire qui s'est produit. Il y a eu une accélération de la recherche et du développement dans la foulée des nouveaux programmes de mise au point. Je dirais que les deux principaux contributeurs sont Boeing et Airbus, grâce à la mise au point du 787, d'une part, et de l'A350, d'autre part, puis du MAX — un sujet qui fait les manchettes —, et j'en passe.

C'est difficile pour moi, venant d'Europe, et je vous prie de m'en excuser parce que, vous savez, monsieur Goldberg, je viens de Toulouse, où il y a beaucoup d'intérêt pour l'activité aéronautique, ce qui comprend non seulement l'industrie aérospatiale commerciale, mais aussi l'industrie spatiale. L'aérospatiale est presque comme une vache sacrée. Tout le monde aspire à entrer dans ce domaine. Chaque étudiant rêve d'y travailler.

M. Ali Ehsassi: Oui, monsieur Balducchi, je suis tout à fait d'accord avec vous. C'est un secteur très important. Cependant, au moment d'envisager l'avenir, comment le gouvernement peut-il s'assurer qu'il y a également plus d'investissements intérieurs dans la recherche et le développement?

M. Philippe Balducchi: Je pense qu'il y a plusieurs moyens d'y arriver.

Tout d'abord, nous devons en quelque sorte redorer l'image du secteur aérospatial auprès des étudiants, du grand public, et leur rappeler que c'est une industrie de haute technologie. Ce n'est pas seulement une industrie à faible coefficient de technologie. Le numérique fait l'objet d'un grand battage. On trouve beaucoup de technologies numériques dans les avions, et je pense que nous devons faire passer le message que ce n'est pas une activité du XX^e siècle, mais bien du XXI^e siècle.

Ensuite, il faut appuyer certains projets en cours. Je vais prendre l'exemple de l'A220, si vous me le permettez. Aujourd'hui, l'A220 est l'avion le plus écologique. C'est clairement un avion vert. Il y a beaucoup de questions sur les technologies de la prochaine génération, l'hydrogène, l'électricité, et c'est vrai. Nous en avons besoin, et le Canada devrait certainement appuyer cette initiative à très long terme.

Il faut aussi appuyer les plateformes actuelles à court terme, c'est-à-dire les projets de développement en cours dans lesquels nous investissons et qui sont d'ailleurs difficiles, compte tenu de la situation. Certains projets ont dû être retardés, mais ces activités appuient aujourd'hui la construction d'aéronefs verts, et il faut donc les encourager.

M. Ali Ehsassi: Merci.

Monsieur Goldberg, si l'on regarde l'ensemble du secteur durant les années précédant la COVID, on constate un déclin rapide des activités en recherche et développement. Quelles seraient vos recommandations pour accroître la recherche et le développement au sein des entreprises?

M. Daniel Goldberg: Dans le secteur spatial commercial, à tout le moins, il n'y a pas eu de déclin rapide des activités en recherche et développement. Nous avons investi massivement. Je vais, moi aussi, être honnête avec vous. Ce n'est pas parce que nous aimons investir dans la recherche et le développement, car nous avons un tas d'ingénieurs qui aiment faire de la recherche et du développement, et c'est ce que nous faisons. La vraie raison, c'est que notre environnement est si brutalement concurrentiel que si nous n'investissons pas, si nous n'innovons pas, nous ferons faillite. Par conséquent, nous injectons des fonds dans la recherche et le développement parce qu'il s'agit d'une question existentielle.

• (1155)

M. Ali Ehsassi: Je vous remercie.

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Savard-Tremblay, vous avez la parole pour six minutes.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Merci, madame la présidente.

Je salue l'ensemble de nos témoins et mes collègues également.

En premier lieu, j'aimerais poser une question à M. Brouillard.

Je crois qu'il faut reconnaître que l'aérospatiale est une industrie stratégique et qu'il faut donc s'imprégner de cette culture et voir les choses autrement. Ce n'est pas un simple marché. L'Ontario est conscient que son industrie de l'automobile est une industrie stratégique, et il consulte ses représentants en permanence. Il y a une table de concertation en tout temps.

J'imagine, monsieur Brouillard, que vous allez nous dire qu'avec Airbus et les autres, vous avez un contact permanent l'État canadien, avec le gouvernement.

M. Hugo Brouillard: Monsieur Savard-Tremblay, je vous remercie de votre question.

Malheureusement, ce n'est pas le cas. Aujourd'hui, nous avons un lien entre diverses entreprises, dont Aéro Montréal et Montréal International, et le provincial. Malheureusement, en tant que fournisseur de rang 1, du moins dans le groupe Airbus, je ne sais pas à qui m'adresser lorsque c'est le temps de parler au gouvernement fédéral.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Quand vous faites vos démarches, est-ce que cela prend du temps?

Il n'y a donc pas de ligne directe. C'est ce que je comprends.

M. Hugo Brouillard: C'est exact. Je vais prendre l'exemple de la Subvention salariale d'urgence du Canada. Il y a un imbroglio avec STELIA Aéronautique Saint-Laurent en ce qui concerne la consolidation. Nous représentons une nouvelle filiale, et une interprétation technique de la Subvention a été faite en septembre 2020. Malheureusement, STELIA Aéronautique Saint-Laurent est maintenant pénalisée de plus de 6 millions de dollars, parce qu'à l'époque, nous avons fait des choix en fonction d'une autre interprétation de la Subvention.

Aujourd'hui, pour régler la situation, nous nous adressons à différents intervenants et nous essayons même de passer par le provincial pour parler au fédéral. Ce n'est pas normal.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: En effet, lorsque vous dites que vous devez passer par le provincial pour parler au fédéral, c'est assez évocateur. Cela frappe l'imaginaire.

Je vais maintenant me tourner vers M. Gagné.

Monsieur Gagné, je vous remercie de vos bons mots pour le Bloc québécois, qui a poussé le Comité à étudier ce dossier. Vous avez manqué de temps, alors j'aurais envie de vous donner la chance de poursuivre ce que vous disiez. Notamment sur la nécessité d'un plan clair, j'imagine que vous avez des idées particulières et concrètes.

M. Renaud Gagné: Au Québec, nous travaillons activement avec Aéro Montréal. On parle de 25 000 emplois sur 60 000 à remplacer dans la prochaine décennie. On l'a vu en 2008; il a fallu près de six ans pour revenir au même niveau d'emplois, en 2019, avant la pandémie. Investir dans les écoles techniques pour former le personnel de demain est fondamental.

Tous les pays dans le monde soutiennent l'industrie aérospatiale. Malheureusement, il faudrait de l'aide pour notre industrie, particulièrement au Québec, en ce qui me concerne, mais également au Canada. Il s'agit de 60 000 emplois. On peut construire un avion avec des ressources accessibles dans un rayon de 30 kilomètres. Tous les services d'ingénierie et toutes les installations sont en place. Sans le soutien de programmes solides et d'investissements, nous ne serons pas là pour répondre à la demande de demain.

Notre industrie a déjà reculé dans le classement mondial. Il faut investir si l'on ne veut pas perdre notre rang mondial actuel. Que ce soit avec la C Series ou l'avion Global 7500 de Bombardier, on a vraiment de l'expertise, et CAE le prouve: il peut faire beaucoup de choses additionnelles, dont les fameux purificateurs d'air qu'il installera dans ses simulateurs. C'est une technologie assez simple, qui reproduit ce que fait le soleil dans l'environnement. On parle ici de 55 000 unités. Si l'on pouvait utiliser la même technologie partout, cela nous permettrait de créer des milliers d'emplois au Québec et au Canada. Il faut juste que les gens soient au courant que cela existe pour combattre, entre autres, la COVID-19 dans nos milieux de travail, dans les avions et les moyens de transport.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Il y a donc une nécessité. Souvent, quand on parle d'aide à l'industrie aérospatiale, les gens réagissent tout de suite en disant qu'il faut encore sortir le chèque. Bien sûr, l'industrie a besoin d'aide directe, rapide et à court terme, mais je comprends de la plupart des témoignages d'à peu près tout le monde qu'il faut aussi de l'aide à long terme. Une politique ne consiste pas seulement à offrir de l'aide directe, il s'agit de structurer tout cela autour d'une politique verte, d'un soutien accru à la recherche-développement ou de la formation de main-d'œuvre.

Ai-je bien résumé la situation ou est-ce que je me trompe?

• (1200)

M. Renaud Gagné: Vous avez parfaitement raison, il faut soutenir la formation pour être des leaders en matière de technologie et de connaissances. Pour nous, naturellement, la recherche-développement est fondamentale; tout passe par là.

Si on veut être les premiers, si on veut développer des moteurs à hydrogène ou autre chose avec Pratt & Whitney Canada, il faut absolument soutenir la recherche-développement. Le programme n'est pas clair, il faut préciser ce qui est offert et comment l'utiliser.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Il y a un problème de clarté alors. Vous dites que la manière dont le programme est défini ne vous permet pas de savoir ce qui s'applique à vous, en tant que membre de l'industrie, lorsque vous le consultez.

Est-ce bien cela?

M. Renaud Gagné: C'est exact. Quand nous discutons avec Aéro Montréal ou l'industrie — nous sommes membres à plusieurs endroits dans les grandes entreprises —, on nous dit qu'il existe un programme de recherche-développement. Comme ses critères ne sont pas assez clairs pour pouvoir y accéder, nous attendons qu'on les définisse pour nous.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: C'est parfait, je comprends bien, sans aucun besoin de vulgarisation.

Madame la présidente, je viens de voir le carton jaune. Pourriez-vous me rappeler le temps qu'il me reste?

La présidente: Vous avez 15 secondes.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Monsieur Gagné, en 15 secondes, je ne pourrai même pas formuler un préambule de question, alors je vous remercie.

M. Renaud Gagné: Je vous remercie.

La présidente: Merci beaucoup.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Masse.

Vous avez six minutes.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, madame la présidente.

Merci à nos témoins d'aujourd'hui.

Je vais commencer par Unifor.

En ce qui concerne les projets de Havilland et de Bombardier dans la région du Grand Toronto, il s'agit d'une main-d'œuvre manufacturière qualifiée et à valeur ajoutée qui, une fois dissipée, sera difficile à rétablir. Quels plans ont été élaborés pour assurer un approvisionnement national ou un certain type de production?

Ce qui préoccupe le plus les Canadiens, c'est la question de savoir ce que nous obtenons en échange de l'aide que nous offrons. Certaines entreprises ont reçu de l'argent, mais elles en ont investi une partie à l'étranger. Une autre partie de cet argent a servi à payer les primes et les salaires des dirigeants, et rien n'a été versé dans les emplois ou les produits d'approvisionnement qui gardent les Canadiens au travail.

Si nous les gardons au travail, ils n'auront plus besoin d'assurance-emploi, de Prestation canadienne d'urgence, ni d'autres mesures. Unifor pourra peut-être fournir certaines des solutions prévues pour assurer la relance, d'autant plus que, comme on l'a fait re-

marquer, le Dash 8 assure les vols régionaux. On a pris la décision politique de maintenir en service les compagnies aériennes régionales, et peut-être que les flottes aériennes modernes pourraient faire partie de la solution à cet égard.

M. Jerry Dias: Je dois admettre que c'était beaucoup plus facile quand Air Canada appartenait au gouvernement fédéral. Les discussions et les décisions en matière d'approvisionnement se faisaient beaucoup plus facilement.

J'ai passé beaucoup de temps à défendre les contributions du gouvernement à l'industrie aérospatiale. Pourquoi? C'est, à mon sens, une équation mathématique assez simple. Pour chaque dollar que le gouvernement investit dans l'industrie aérospatiale, il récupère 100 \$. Devant un tel constat, n'importe qui investirait.

N'oublions pas non plus les types d'emplois qui sont créés et les salaires qui sont réinjectés dans l'économie. Bien sûr, il y a aussi les impôts payés par les entreprises. Bref, les retombées sont considérables. C'est pourquoi les grands gouvernements du monde investissent dans leur industrie aérospatiale.

Je m'inquiète pour De Havilland Aircraft, Bombardier et Downview. Je sais que Bombardier travaille actuellement avec les gouvernements fédéral et provinciaux afin de pouvoir, espérons-le, commencer les travaux sous peu à Pearson. Je sais que Bombardier a demandé de l'aide au gouvernement fédéral dans le cadre du Fonds stratégique pour l'innovation.

En fin de compte, il s'agit de compétences qu'on ne peut tout simplement pas remplacer. Nous nous occupons de l'assemblage final du Global Express, qui est le joyau de la flotte de Bombardier. Les travaux doivent commencer sans tarder, car, après la pandémie, nous aurons besoin d'une industrie forte pour remettre les gens au travail.

C'est la même chose pour le Dash 8. C'est un excellent programme. J'ai personnellement travaillé là-dessus. Je suis tîlier de métier auprès de la De Havilland Aircraft, et je suis tout à fait surpris et déçu d'apprendre que cette usine fermera ses portes en mai.

À mon avis, la passation de marchés publics, par l'entremise des services frontaliers, pourrait s'avérer un moyen d'assurer quelques commandes pour maintenir cette usine en activité à court terme.

Je vous remercie de vos questions.

M. Brian Masse: Pour en revenir aux conséquences, vous avez pu négocier des avantages sociaux en matière d'assurance-médicaments, de pensions et de formation supplémentaire sur la santé et la sécurité. Toutes ces choses seront perdues.

C'est pourquoi nous avons présenté la motion sur le régime d'assurance-médicaments, car la plupart des Canadiens ne bénéficient pas de certains de ces avantages. Si les membres du secteur perdent leur emploi, cela imposera un fardeau supplémentaire aux Canadiens, car ces travailleurs devront recourir au système public général après avoir été chassés de leur emploi, faute d'une stratégie d'approvisionnement.

• (1205)

M. Jerry Dias: Il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'emplois hautement spécialisés et bien rémunérés, qui offrent des avantages sociaux à la classe ouvrière et qui dominent le secteur. Ce sont les emplois manufacturiers les plus prestigieux et les plus techniques du pays. Les salaires et les avantages sociaux en disent long sur la contribution et le type d'industrie. C'est pourquoi nous ne pouvons pas nous permettre de perdre ces emplois.

Je pense à nos membres qui travaillent chez MacDonald, Dettwiler & Associates, qui fabriquent des satellites et qui construisent le bras canadien de la navette spatiale. Je peux parler en toute connaissance de cause.

Cette industrie revêt une importance pour notre pays. Elle ajoute 25 milliards de dollars par année au PIB et fournit plus de 200 000 emplois directs et indirects. Il faut se demander si le Canada se portera mieux sans ces emplois et sans cette technologie. Bien sûr, la réponse est non.

M. Brian Masse: Il n'y a aucun doute là-dessus. Le secteur manufacturier n'est pas mort ou anéanti; il a tout simplement déplacé ses activités, pour la plupart à l'extérieur du pays, et ce, pour des raisons regrettables.

J'aimerais passer rapidement à WestJet.

Il a été question du projet pilote à Calgary. Il y en avait un aussi concernant la frontière terrestre. Ces initiatives, nous les devons probablement aux politiciens qui se rendent au Mexique et dans d'autres régions des États-Unis pour y passer des vacances. C'est sans doute la raison pour laquelle ces projets pilotes voient le jour, et c'est ironique parce qu'il s'agissait d'un partenariat entre le gouvernement fédéral et le gouvernement conservateur de l'Alberta.

Cela dit, avez-vous remboursé vos voyageurs non canadiens, c'est-à-dire les clients de WestJet en Europe et ailleurs? Avez-vous remboursé ceux qui viennent de l'extérieur du Canada?

M. Andy Gibbons: Nous l'avons certes fait.

Je suis heureux que vous parliez des remboursements, car nous sommes la seule compagnie aérienne au Canada à rembourser de façon progressive et proactive les clients dont les vols ont été annulés. C'est la norme de l'Europe, de l'Union européenne et des États-Unis, comme vous l'avez mentionné, monsieur Masse.

Oui, nous avons agi de façon très proactive et très progressiste à ce chapitre, et nous en sommes fiers.

M. Brian Masse: Je vous remercie.

Quelles en étaient les raisons? Vous n'avez pas été forcés par le gouvernement à le faire. En quoi cela rend-il votre compagnie différente des autres transporteurs aériens, ou plus vulnérable qu'eux, si vous avez effectivement assumé de telles dépenses?

M. Andy Gibbons: C'est une bonne question. Tout est une question d'équilibre.

L'une des conséquences malheureuses et involontaires de notre décision de remboursement, c'est l'incidence sur les agents de voyages et les conseillers en voyages qui sont nos partenaires. Il s'agit d'une série de réseaux interreliés, d'où la difficulté à équilibrer les décisions.

Vous avez demandé pourquoi. Je crois que la réponse se trouve dans notre déclaration du 24 octobre. Nous avons procédé ainsi parce que c'est la bonne chose à faire. Dès que nous en avons eu

l'occasion, nous avons pris la décision de le faire. D'ailleurs, je vous remercie de l'avoir souligné.

Faire ce qu'il faut pour les Canadiens n'est pas, pour nous, une corvée que le gouvernement doit nous imposer. Je pense que c'est un principe important, et c'est ce qui nous guide au moment de prendre certaines de ces décisions.

La présidente: Merci beaucoup.

Malheureusement, M. Masse, votre temps de parole est écoulé.

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

La présidente: Nous allons entamer notre deuxième série de questions.

C'est M. Généreux qui commence.

[Français]

Monsieur Généreux, vous avez cinq minutes.

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins.

Monsieur Gibbons, je viens de voir que vous avez annulé une commande de 15 Boeing 737 Max à M. Balducchi. Malheureusement, la pandémie de la COVID-19 a des effets négatifs extrêmement importants sur les avionneurs.

Monsieur Balducchi, vous avez parlé tantôt d'un signal. Mardi, nous avons reçu la présidente-directrice générale d'Aéro Montréal et elle nous disait que le Canada avait laissé tomber l'industrie aéronautique ces cinq dernières années, particulièrement la dernière année, durant laquelle aucune aide n'a été apportée directement à l'industrie hormis les programmes auxquels tout le monde avait accès.

Pensez-vous que le fait que des compagnies comme WestJet sont aujourd'hui obligées d'annuler des commandes d'avions aura des répercussions à long terme? Nous parlons du futur. Nous ne pouvons évidemment pas parler beaucoup du passé, mais ce qui s'est passé ces dernières années est important pour prévoir ce qui se passera dans l'avenir.

Quels sont les éléments stratégiques que le gouvernement canadien devrait mettre en place pour aider l'industrie?

M. Philippe Balducchi: Je pense que le signal qui est envoyé est selon moi très dangereux et peut avoir des conséquences à long terme pour le Canada. Comme je le disais, le secteur aéronautique, particulièrement dans le domaine commercial, est un secteur mondial et ceux qui passent de grosses commandes font appel à une chaîne logistique planétaire. Ils vont donc favoriser les endroits où l'aéronautique est soutenue et considérée comme un élément stratégique. Or, aujourd'hui, ce n'est pas le message qui est envoyé au secteur aéronautique.

Dans ce domaine, on voit que le Canada est pratiquement le seul pays qui a la chance d'avoir une industrie aéronautique performante, mais qui n'est pas soutenue. L'action parle et je pense donc qu'il est effectivement temps de faire des gestes. Les recettes existent. Que faut-il faire? Il faut aider en urgence les plus faibles, car il y en a. Il y a des plans et je pense que Mme Benoît a dû en parler. On sait ce qu'il faut faire: il faut soutenir les compagnies aériennes, nous l'avons dit. Il faut les remettre en vol parce que c'est par elles que commence la demande. Il faut aussi investir dans l'innovation. Quand je parle d'innovation — pour revenir à l'une des questions qui m'ont été posées —, c'est autant sur le très long terme que sur des produits qui existent. Nous ne pouvons pas seulement penser aux années 2035 ou 2050. Pour y arriver, il faut vivre dans la décennie des années 2020. Il faut faire tout cela.

• (1210)

M. Bernard Généreux: Je vous remercie.

Monsieur Goldberg, j'ai une question pour vous. Il y avait un excellent article dans *La Presse* il y a environ deux semaines, écrit par Stewart Bain, de NorthStar Ciel & Terre, une compagnie montréalaise, au sujet de l'encadrement du trafic spatial. En effet, on peut envoyer autant de satellites qu'on veut dans le ciel, mais, à un moment donné, il faudra quelqu'un pour gérer l'ensemble du trafic de tous les satellites déjà en orbite et à venir. Je ne parle évidemment pas d'installer des feux de circulation et des panneaux d'arrêt. En effet, outre vos satellites, il y a ceux du réseau Starlink d'Elon Musk et ceux que Google veut placer. Si vous avez lu cet article, qu'en pensez-vous?

[Traduction]

M. Daniel Goldberg: J'ai vu l'article. Je connais M. Bain. Nous avons une bonne collaboration avec son entreprise, NorthStar, depuis quelque temps.

C'est un grand sujet de préoccupation. Télésat est un exploitant de satellites depuis plus de 50 ans. Nous sommes l'un des exploitants de satellites les plus anciens et les plus expérimentés. Il est essentiel d'utiliser l'espace de façon responsable. Ce n'est pas seulement bon pour l'humanité; c'est aussi bon pour nos affaires. Si on fait des choses imprudentes et stupides dans l'espace, on ne sera pas en mesure de fonctionner.

Nous sommes préoccupés par l'arrivée de ces nouveaux exploitants, qui lancent des milliers de satellites. Nous adoptons, pour notre part, une approche très différente. Nous nous assurons que tous nos [Difficultés techniques].

[Français]

M. Bernard Généreux: Qu'est-ce que le gouvernement peut faire, notamment en matière d'investissements additionnels, pour vous aider?

Vous avez parlé des ondes et du CRTC.

Qu'est-ce que le gouvernement doit absolument faire dans les plus brefs délais pour aider votre industrie?

[Traduction]

M. Daniel Goldberg: Madame la présidente, puis-je répondre brièvement?

La présidente: Le temps de parole du député est écoulé, mais vous pouvez donner une courte réponse.

M. Daniel Goldberg: Nous avons besoin des bons résultats dans le dossier du spectre. C'est absolument essentiel.

Par ailleurs, le gouvernement du Canada contribue depuis longtemps au domaine spatial, le Canada étant l'un des premiers pays à vocation spatiale. Il doit donc collaborer avec les autres pays dotés d'un programme spatial pour élaborer des règles de conduite responsables, règles que nous avons toujours suivies et que les nouveaux exploitants doivent également suivre.

La présidente: Merci beaucoup.

Notre prochain intervenant est M. Erskine-Smith.

Vous avez cinq minutes.

M. Nathaniel Erskine-Smith (Beaches—East York, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais commencer par M. Gibbons.

Je suis d'accord, soit dit en passant, pour dire qu'il faut modifier les règles applicables aux déplacements et que nous devrions nous concentrer davantage sur les tests. Je pense que ce serait mieux pour tout le monde.

En ce qui concerne le soutien fédéral possible, le gouvernement fédéral s'est engagé à appuyer le secteur aérien. Lors de la crise de 2009, le gouvernement conservateur de l'époque a soutenu l'industrie automobile et acquis une participation au capital. Quand vous regardez ce que l'Allemagne a fait avec Lufthansa, c'est un renflouement important, mais encore une fois, il s'agit d'une participation de l'État.

Est-ce que c'est quelque chose que le gouvernement fédéral devrait envisager et, dans la négative, pourquoi pas?

M. Andy Gibbons: Je ne suis pas sûr de bien suivre votre question.

C'est au gouvernement fédéral de déterminer ce qu'il juge être dans l'intérêt public. C'est à nous de déterminer ce qui est dans l'intérêt de nos employés et des collectivités qui dépendent de nos investissements.

M. Nathaniel Erskine-Smith: C'est une réponse tout à fait juste. Vous pensez donc qu'il est juste que cette possibilité soit envisagée.

Je suppose que je vais poser la même question à M. Dias...

• (1215)

M. Andy Gibbons: Cette possibilité est-elle envisagée?

M. Nathaniel Erskine-Smith: Croyez-vous qu'il est juste que cette possibilité soit envisagée comme question de négociation?

M. Andy Gibbons: Ce n'est pas à moi de déterminer ce que le gouvernement juge être juste et envisageable.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Je comprends.

Monsieur Dias, vous avez déjà dit, à propos du renflouement de l'industrie automobile, que le Canada s'était peut-être débarrassé trop rapidement de ses actions et qu'il aurait dû les conserver. Dans le cas du secteur aérien, vous n'avez pas été aussi catégorique pour dire qu'il devrait y avoir une participation au capital. Je suis curieux de savoir pourquoi.

Mme Kaylie Tiessen (représentante nationale, Service de la recherche, Unifor): Je crois que M. Dias a dû s'absenter, mais je peux répondre à cette question.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Oui, bien sûr.

Mme Kaylie Tiessen: Je travaille dans le service de la recherche d'Unifor pour appuyer le secteur.

Nous nous exprimons sur cette question depuis près d'un an maintenant, en insistant notamment sur la nécessité de veiller à ce que toute forme d'aide aille aux travailleurs. Il faut mettre l'accent sur des résultats sociaux sains qui garantissent le maintien de bons emplois. Nous voulons nous assurer qu'aucune négociation ne nous impose des concessions ou ne nous oblige à faire des compromis pour sauver des entreprises. Ce ne devrait pas être aux travailleurs d'en subir les conséquences. Nous devons mettre l'accent sur la durabilité de la relance. Le gouvernement peut jouer un rôle important à cet égard.

Merci.

M. Andy Gibbons: Monsieur Erskine-Smith, puis-je ajouter une observation, si cela ne vous dérange pas?

M. Nathaniel Erskine-Smith: Bien sûr. Il n'y a pas de problème.

M. Andy Gibbons: À cet égard, il y a eu beaucoup de discussions sur le parallèle avec 2009. Je pense qu'il est très important de souligner que la situation de notre compagnie ne s'apparente en rien à celle de 2009 et des fabricants d'automobiles.

Cette année-là, le gouvernement n'a jamais empêché Ford, Chrysler ou d'autres entreprises de vendre leurs automobiles. Or, c'est le cas pour notre entreprise aujourd'hui. C'est une distinction très importante.

WestJet n'est pas une compagnie en déroute. Sa situation n'est pas attribuable à une mauvaise stratégie, à de mauvaises relations de travail ou à d'autres problèmes historiques ayant un lien avec le soutien du gouvernement. Nous nous trouvons dans des circonstances très différentes.

Le 10 décembre, notre directeur général a envoyé à l'ensemble des députés et des sénateurs une lettre énonçant nos priorités.

Je vous encouragerais seulement... Je ne peux pas parler de nos négociations, mais...

M. Nathaniel Erskine-Smith: J'en suis conscient. Il est juste de faire la différence entre...

M. Nathaniel Erskine-Smith: Oui, même si l'Allemagne connaît certainement la même crise que celle que nous vivons au Canada et a fait une participation en capital de 20 %. Il me semble que cette possibilité devrait être sérieusement envisagée.

Monsieur Gibbons, que pensez-vous de ce que les gouvernements de la France et de la Belgique ont fait? Ils affirment qu'ils soutiendront leur secteur aérien, mais ils veulent assurer une reprise durable, comme Mme Tiessen vient de le faire remarquer. Comme ils souhaitent favoriser la réduction des émissions, ils veulent que le secteur aérien s'engage à réduire ses émissions s'ils lui viennent en aide.

M. Andy Gibbons: Ce n'est pas la même...

La présidente: Avant que vous ne répondiez à cette question, monsieur Gibbons, je vais arrêter le chronomètre. Pourriez-vous rapprocher légèrement votre microphone de votre bouche afin que le son soit de meilleure qualité pour l'interprétation?

M. Andy Gibbons: Est-ce mieux ainsi?

La présidente: C'est beaucoup mieux, merci.

Je repars le chronomètre. Vous pouvez répondre.

M. Andy Gibbons: Dans la lettre de notre directeur général, vous remarquerez que l'une des composantes que nous jugeons essentielles à la relance est le fait que nous avons l'occasion de continuer de rendre nos flottes plus écologiques et de réduire nos émissions afin d'aider le gouvernement à atteindre ses objectifs en matière d'émissions. C'est là un élément capital pour nous, comme c'était le cas avant.

Il est toutefois crucial que nous restions rentables et que nous disposions des fonds nécessaires pour investir et continuer de renouveler notre flotte en achetant des aéronefs verts. Ces questions font l'objet de négociations entre les transporteurs et les gouvernements, mais du point de vue philosophique et politique, nous admettons le besoin de rendre notre flotte plus écologique et d'aider le gouvernement et le pays à atteindre leurs objectifs sur le plan des émissions de gaz à effet de serre.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Je vous remercie beaucoup.

M. Dias n'était pas là, ma dernière question s'adressera à Mme Tiessen. Elle concerne les restrictions potentielles.

En ce qui concerne les travailleurs, pensez-vous qu'il soit juste de dire que si les fonds du gouvernement fédéral servent à secourir le secteur, nous allons nous assurer que cet argent va aux travailleurs et que nous imposerons des restrictions sur — par exemple — les paiements de dividendes ou la rémunération des hauts dirigeants?

La présidente: Répondez très brièvement, car votre temps est écoulé.

Mme Kaylie Tiessen: Nous avons indiqué qu'il faut que les bénéficiaires — pour reprendre vos termes exacts — profitent aux travailleurs pour en préserver les salaires, les avantages sociaux et les conditions de travail tout en limitant les primes versées aux hauts dirigeants. Nous devons nous assurer que les travailleurs récupèrent ce qu'ils ont perdu avant que la valeur n'explose pour les actionnaires, comme cela s'est produit après la restructuration d'autres transporteurs aériens en 2009, par exemple.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Je vous remercie beaucoup.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Merci, madame la présidente.

Monsieur Balducci, quand on écoute les entreprises aérospatiales, particulièrement Airbus, on a le sentiment que votre entreprise a une vision mondiale stable avec une prévisibilité nécessaire dans un écosystème aérospatial performant. Par contre, les décisions et l'action du gouvernement fédéral ne contribuent pas à cette vision globale.

Est-ce que les négligences du gouvernement fédéral peuvent limiter les investissements qu'Airbus pourrait faire au Canada dans le futur?

• (1220)

M. Philippe Balducci: Cela nous ramène un peu à la question précédente. Effectivement, nous sommes dans un environnement global où les cycles sont longs. Il est certain que, de manière générale, le manque de soutien à l'industrie canadienne n'est pas un facteur d'encouragement pour le développement d'Airbus au Canada en particulier.

Cela, dit je rappelle quand même que, malgré la crise, à titre d'exemple, nous avons décidé de lancer la version d'affaires de l'A220. Nous avons aussi lancé des activités de pré-FAL, c'est-à-dire une restructuration de notre outil industriel, ici, à Mirabel.

Cela ne nous empêche pas de prendre des décisions qui profitent à Mirabel, mais vous avez raison de dire que le manque d'action est décevant. Cela ne nous encourage pas à aller de l'avant en ce qui concerne un certain nombre d'investissements.

M. Sébastien Lemire: Je rappelle que vous avez investi des milliards de dollars et vous avez besoin de rassurer les gens de votre groupe mondial dans le contexte actuel. C'est normal.

La France a octroyé des primes pour la casse de vieux avions et l'achat d'avion A220. S'il y avait une stratégie canadienne permettant à une entreprise comme WestJet, ici présente, ou Air Canada d'acquérir des avions dans le contexte de la COVID-19 et de les acheter deux ou trois ans plus tard, quand elle aurait les reins assez solides, quel effet cela aurait-il sur votre chaîne d'approvisionnement?

Je crois qu'il y a des problèmes de connexion.

La présidente: Je vous entends. Je vais d'abord arrêter le chronomètre.

Monsieur Lemire, pouvez-vous répéter votre question? Je ne sais pas si M. Balducchi l'a entendue.

M. Sébastien Lemire: L'image de M. Balducchi est encore floue.

On parle souvent de la question d'Internet. Je sais que nous avons presque terminé, mais c'est fascinant, car je suis au Parlement en ce moment et j'ai une connexion filaire, mais on me dit que ma connexion n'est pas stable.

Je ne vois plus M. Balducchi.

La présidente: Veuillez patienter un instant. Je vais vérifier ce qui se passe auprès du greffier.

[Traduction]

Monsieur MacPherson, je pense que nous avons perdu un de nos témoins.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Si vous le permettez, je pourrais y revenir plus tard, car je ne vois pas non plus M. Cardin, à qui j'aurais pu poser la question.

La présidente: Nous allons vérifier ce qui est arrivé, et je pourrai peut-être vous accorder plus de temps lors du prochain tour si on est capable de régler les problèmes de connexion.

M. Sébastien Lemire: C'est parfait.

Je ne vois plus M. Dias non plus.

La présidente: En effet.

Monsieur Lemire, je vais ajouter 30 secondes à votre prochain tour et nous essaierons de les contacter.

Êtes-vous d'accord?

M. Sébastien Lemire: Je n'ai pas le choix.

Merci beaucoup.

La présidente: Merci.

[Traduction]

Pendant que nous tentons de reconnecter les autres témoins que nous avons perdus, nous accorderons la parole à M. Masse.

Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Brian Masse: Je vous remercie, madame la présidente.

Ma première question s'adresse ici encore à Unifor.

En ce qui concerne les membres, pouvez-vous nous en dire un peu plus sur les cotisations qu'ils effectuent de manière régulière? Ils paient des sommes qui sont remises à Centraide et à d'autres initiatives, et qui servent aussi à la formation et au soutien des travailleurs.

Je veux simplement m'assurer que les efforts ne sont pas à sens unique. Quand nous investissons dans les travailleurs, ces derniers réinvestissent dans notre communauté. Je pense qu'il faut le souligner pour que ce soit clair.

Mme Kaylie Tiessen: Je peux répondre à cette question. M. Dias a probablement perdu la connexion.

Nos membres paient leurs cotisations syndicales. Le syndicat se bat pour toutes sortes de choses, notamment pour une meilleure formation. Dans le secteur aérospatial, nous cherchons constamment à améliorer et à accroître la formation afin d'investir dans les travailleurs de l'avenir. Nous entendons souvent les employeurs déplorer les pénuries de main-d'œuvre qualifiée dans le secteur; il est donc crucial d'investir dans la formation. Nous nouons des partenariats avec des employeurs et, particulièrement au Québec, des établissements d'enseignement locaux pour nous assurer que la formation est offerte. Nous encouragerions certainement le gouvernement fédéral à investir davantage également. Nombre d'entre vous ont vu notre document qui énumère toutes les recommandations que nous présentons au gouvernement à ce sujet. Je serais ravie de m'assurer qu'il a été envoyé à chacun d'entre vous.

Nous avons également constitué un fonds pour la justice sociale, au titre duquel nous versons une partie des cotisations de nos membres à diverses organisations. Nos membres travaillent souvent ensemble pour recueillir des fonds qui sont remis aux communautés afin qu'il y ait une sorte d'amélioration circulaire pour tous au sein de la communauté.

J'espère que cela répond à votre question.

• (1225)

M. Brian Masse: Cela y répond.

Si vous n'êtes pas au fait de la situation, vous ne la comprenez probablement pas entièrement. Je viens d'une communauté où cela se produit chaque jour. Ce n'est pas unidirectionnel, et je ne veux pas en donner l'impression.

Il existe également des programmes de formation portant expressément sur l'égalité entre les sexes, les races et d'autres groupes. Vous continuez de travailler à ces programmes pour éliminer les écarts au sein d'une main-d'œuvre traditionnelle qui s'est montrée très discriminatoire envers ces groupes, n'est-ce pas?

Mme Kaylie Tiessen: Oui, certainement. Des programmes de formation sont offerts dans le secteur de la construction navale et d'autres groupes professionnels afin d'y faire entrer les femmes et les Autochtones. L'objectif consiste à rendre les milieux de travail plus accueillants pour ceux et celles qui en étaient traditionnellement exclus en raison de la discrimination. Ce n'est pas la personne, mais le milieu de travail qu'il faut changer pour qu'il soit plus accueillant pour tous.

M. Brian Masse: J'aborde le sujet en raison de la pandémie et de ses répercussions sur ces groupes.

Je vous remercie.

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur Masse.

Nous accorderons maintenant la parole à M. Baldinelli.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins de comparaître aujourd'hui et de nous informer.

Je voudrais tout d'abord remercier Airbus Helicopters d'avoir décidé de s'installer dans notre circonscription. L'entreprise s'y trouve depuis 1984, et je l'en remercie. J'ai aussi eu l'occasion de visiter ses installations cet été avec M. Charette et j'ai été fort impressionné.

Monsieur Charette, alors que nous cherchons à stimuler la croissance une fois la pandémie terminée, que doit faire le gouvernement fédéral pour répondre aux besoins? Quand nous nous sommes rencontrés, nous avons parlé de questions relatives à la formation et à la rétention, de l'offre d'emplois dans les nouvelles technologies, de la collaboration avec les établissements d'éducation supérieure locaux afin de recruter du personnel dans ce secteur très spécialisé et du genre de recherche-développement qu'il faut faire pour avancer vers l'avenir. Je constate le grand succès que vous remportez à l'échelle municipale et avec les organismes provinciaux avec vos hélicoptères. Qu'est-ce que le gouvernement fédéral peut faire de plus pour Airbus Helicopters sur le plan des marchés publics?

M. Dwayne Charette: Je vous remercie de ces questions, qui couvrent plusieurs sujets. J'ai tenté de tout prendre en note pour m'assurer de répondre à toutes les questions.

En ce qui concerne le processus d'approvisionnement fédéral, je pense avoir abordé la question au cours de mon exposé, préconisant une procédure d'appel d'offres impartiale, équitable et exempte d'influence politique afin de réellement choisir la meilleure plateforme pour satisfaire les besoins de la mission aux fins prévues. Je dirais que traditionnellement, le processus fédéral est très long. Je sais qu'un certain nombre de campagnes sont en cours au pays. Nous en parlons depuis quelques années. Je vois mes collègues américains en parler lorsque quelque chose survient lors d'une campagne. Quand une campagne d'envergure est enclenchée, il y a un appel d'offres et le contrat est accordé avant même que la version préliminaire des exigences ne soit publiée ici. Le processus est jugé long et ardu. Nous croyons certainement en la diligence raisonnable, mais le gouvernement fédéral pourrait envisager de faire quelque chose à propos de la rapidité du processus.

Pour ce qui est de la formation, je pense sincèrement qu'il y a une rupture quand je vois ce qui est offert sur le plan de l'éducation postsecondaire. Nous sommes une compagnie aérospatiale qui sou-

haite avoir des contrôles des processus de fabrication de pointe. Or, je ne suis pas certain que ce soit un sujet abordé dans les établissements d'enseignement.

Nous avons des besoins. Je vous donnerai les composites à titre d'exemple. Traditionnellement, quand les gens pensaient à l'aérospatiale, ils cherchaient un technicien en tôlerie. De nos jours, avec les composites, nous travaillons avec des matériaux d'ingénierie à haut rendement. Il faut que les gens comprennent comment on travaille avec ces matériaux.

Ce qui nous désavantage aujourd'hui, c'est qu'étant en concurrence avec les entreprises étrangères, nous prenons sur nous de former un grand nombre des employés qui travaillent pour nous, pour la simple raison que l'ensemble de compétences nécessaire n'est pas offert par les établissements d'enseignement et que les gens ne peuvent pas l'acquérir dans le cadre d'éducation générale actuel.

• (1230)

M. Tony Baldinelli: Sur le plan de la recherche-développement, est-ce que des obstacles ou quelque chose vous empêchent de vous prévaloir de l'aide et du financement nécessaires qui sont peut-être offerts à cet égard?

M. Dwayne Charette: Le groupe fait certainement beaucoup de recherche-développement au chapitre des appareils sans émissions, de l'environnement et des pales Blue Edge. Tous ces travaux s'effectuent à l'échelle du groupe.

Sur le plan de la recherche-développement, c'est au chapitre de l'amélioration des processus et de la fabricabilité du produit que les choses se corsent pour nous. Il existe vraiment très peu — voire pas du tout — de programmes qui nous sont réellement utiles. Une fois encore, nous sommes obligés de faire des investissements substantiels pour former des employés en cours d'emploi, ici encore avec une courbe d'apprentissage à surmonter.

Voici donc ce que je recommanderais principalement: certainement un programme de financement qui pourrait nous aider ou, s'il n'en existe pas dans le domaine public, offrir un moyen de compenser le coût que débourse Airbus pour former ses employés.

M. Tony Baldinelli: Je vous remercie de vos réponses.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

C'est maintenant M. Van Bynen qui aura la parole.

Vous disposez de cinq minutes.

M. Tony Van Bynen (Newmarket—Aurora, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

La pandémie est un perturbateur majeur et sans précédent qui laisse présager l'avènement d'une nouvelle normalité dans l'industrie aérienne, le secteur aérospatial et, de fait, l'économie mondiale. Nous avons beaucoup entendu parler de ce qu'il faut faire pour assurer la survie de l'industrie et une relance sécuritaire.

Sachez toutefois que le *Globe and Mail* a publié un article indiquant que l'industrie canadienne de l'aviation a besoin d'une restructuration totale, pas d'un simple coup de pouce.

Mes questions s'adressent à WestJet et Airbus.

Dans votre planification à long terme, quelle nouvelle normalité entrevoyez-vous pour l'industrie aérienne? Quels sont, selon vous, les éléments essentiels qui sont nécessaires pour réagir à ces changements?

J'entendrai d'abord WestJet.

M. Andy Gibbons: Je pense que la première chose à souligner, c'est le fait que la définition de « long terme » a fondamentalement changé dans notre secteur. Toutes nos prévisions et autres dispositions ont réellement changé. Nous élaborons maintenant notre calendrier d'investissement mois après mois, alors que nous le faisions deux fois l'an. Tout a changé.

Je ne connais pas l'article auquel vous faites référence, mais je peux traiter de certaines des questions cruciales que vous avez évoquées.

Je laisserai de côté la question de la relance sécuritaire, monsieur Van Bynen, car nous en avons abondamment parlé. Il y a toutefois deux choses à souligner. La première serait la priorité accordée aux voyages intérieurs et la seconde, l'instauration d'un régime plus adéquat pour tester les voyageurs à leur arrivée de l'étranger.

L'autre question à laquelle je pense que vous vous intéressez est celle du coût des voyages. Au Canada, ce coût constitue une grande réalisation pour WestJet. En 2019, je pense que les tarifs étaient stables depuis environ deux décennies, et nous disions cette année-là qu'il n'avait jamais été aussi abordable pour les Canadiens de se connecter entre eux et avec le reste du monde. Si on considère que c'est en 2019 qu'on a atteint un sommet en ce qui concerne l'abordabilité, l'accessibilité et les communautés qui obtiennent l'accès, les politiques sous-jacentes convenaient en temps de vaches grasses, mais elles ne fonctionneront pas en temps de vaches maigres.

À titre d'exemple, le président de Southwest Airlines a annoncé hier que la compagnie investirait à Bellingham, dans l'État de Washington, justifiant cette décision par les droits et les taxes du gouvernement. Il n'a pas affirmé que les avions de WestJet sont de piètre qualité ou que Swoop est incapable de suivre la concurrence. Nous pouvons être concurrentiels sur la scène mondiale. Il a invoqué comme raison les politiques gouvernementales.

Il faut faire très attention au coût des voyages. Le gouvernement n'a pas appuyé Nav Canada ou les aéroports. Ces deux partenaires clés ont ainsi dû augmenter leurs tarifs, au détriment des voyageurs canadiens. Je soulignerais donc ce problème.

En ce qui concerne l'aérospatiale, Abbotsford veut continuer de développer son pôle aérospatial, et la présence d'un aéroport important et dynamique offrant des services d'aviation commerciale joue un rôle clé à ce chapitre. Vous avez entendu M. Balducci, M. Dias et d'autres témoins aujourd'hui. Tout est interconnecté, mais le fait que le président d'une compagnie aérienne américaine invoque les politiques gouvernementales pour expliquer sa décision d'investissement est troublant. Sincèrement, je ne pense pas que nous l'accepterions s'il s'agissait d'acier, d'aluminium ou de produit agricole. Nous ne l'accepterions tout simplement pas, car ce sont des emplois canadiens qui sont exportés de l'autre côté de la frontière.

• (1235)

M. Tony Van Bynen: Je comprends une partie des difficultés qui se posent, mais ma question est: qu'advient-il à la fin? Comment se portera l'industrie dans l'avenir?

M. Andy Gibbons: Je pense qu'à court terme, lorsque nous sortirons de la crise au cours de l'été, bien des communautés auront la surprise de voir que leurs niveaux de service ne sont plus ce qu'ils étaient avant la COVID. Au pays, nombreux sont ceux qui — je ne veux pas le dire — tiennent pour acquis le niveau d'investissement

dont ils bénéficiaient, mais nous étions dans une situation enviable avant la COVID, et les services aériens et les investissements ne sont pas comme un bouton de radio. C'est à trois aujourd'hui, mais une fois la COVID derrière nous, voilà que nous sommes de nouveau à neuf. Ce n'est pas ainsi que les choses se passent. Il faut beaucoup de temps. Il nous a fallu deux décennies pour construire les infrastructures.

Je pense qu'à court terme, on commencera par offrir des services minimaux, et cela dépendra des politiques gouvernementales. Ce que le gouvernement fait et ne fait pas aura une incidence capitale sur la mesure dans laquelle l'industrie peut se rétablir.

M. Tony Van Bynen: Je vous remercie.

J'aimerais également entendre l'avis d'Airbus.

M. Philippe Balducci: Je vois une carte rouge. Je répondrai donc très brièvement.

La présidente: Soyez extrêmement bref.

M. Philippe Balducci: Selon moi, il y a deux volets principaux. Tout d'abord, il faut accroître la compétitivité, parce que nous verrons à nouveau une forte pression concurrentielle dans le reste du monde, et ce sera un élément essentiel. Deuxièmement, il faut se pencher sur la durabilité du secteur des voyages et l'empreinte carbone. Le volet de l'environnement et des investissements connexes sera donc extrêmement important.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Nous entamons maintenant notre troisième série de questions.

La parole est à Mme Kusie.

Bienvenue au Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie. Vous avez cinq minutes.

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Je suis très heureuse de vous voir, madame Romanado. Je vous remercie également de cet accueil chaleureux.

J'aimerais également prendre quelques instants pour remercier mon ministre du cabinet fantôme des employés et de l'industrie, le député de Carleton ou, comme j'aime l'appeler, le ministre du cabinet fantôme « est-ce que tout ira bien? »

J'aimerais également prendre un moment pour saluer mon collègue, Nate Erskine-Smith. J'ai hâte de participer avec lui au groupe de discussion avec la Runnymede Society demain soir.

Monsieur Erskine-Smith, je dois vous avertir que je mangerai de la viande demain et que mon cerveau fonctionnera donc à plein régime. Vous êtes averti.

Je suis certainement heureuse d'être ici aujourd'hui.

Nous voici donc, un an après le début de la pandémie. Malheureusement, comme je l'ai dit à maintes reprises à la Chambre et au comité des transports, il n'existe aucun plan pour le secteur aérien. C'est incroyable qu'un an plus tard, il n'y ait toujours rien à ce sujet, malgré les appels répétés de l'industrie sur tous les fronts pour l'élaboration d'un plan. Comme je l'ai dit à maintes reprises à la Chambre et au sein du comité, l'industrie a déployé des efforts considérables pour maintenir ses activités et prévenir sa disparition grâce à la mise en œuvre de projets pilotes, de tests de dépistage rapides et de tests de dépistage à l'arrivée et au départ, mais nous en sommes encore là.

Monsieur Gibbons, j'aimerais que vous puissiez nous dire quand nous pouvons espérer voir ce plan. Je vous le dis, j'ai été déçue si souvent. Dans *Reuters*, en décembre, et dans le *Globe and Mail*, il y a deux semaines... J'attends encore et encore, même si on me dit sans cesse que c'est « imminent ».

Pouvez-vous nous dire quand nous pourrions voir ce plan?

M. Andy Gibbons: Non, malheureusement, je ne peux pas vous le dire.

Je dirais qu'il faut tenir compte de deux catégories différentes dans ce cas-ci, madame Kusie. La première concerne les négociations officielles, pour lesquelles nous sommes soumis à une entente de confidentialité. Si vous parlez du plan de relance en toute sécurité, je pense que c'est distinct de...

Mme Stephanie Kusie: Je suis heureuse que vous l'ayez mentionné, car c'était ma prochaine question.

Oui, j'ai sous la main le document qui a été présenté par le Conseil national des lignes aériennes du Canada, le Conseil des aéroports du Canada, l'Association des industries aérospatiales du Canada — et je suis heureuse de voir certains de leurs représentants ici aujourd'hui —, l'Association des aéroports du Canada atlantique, ainsi que l'Association du transport aérien du Canada.

Vous avez raison. En ce qui concerne le deuxième point, à savoir que le gouvernement fédéral travaille avec l'industrie pour mettre en œuvre une stratégie de relance de l'industrie aérienne d'ici le 30 avril — vous avez même donné une date précise —, où en est le gouvernement cet égard? Que doit faire le gouvernement pour mettre en œuvre cette stratégie, selon vous?

M. Andy Gibbons: Le gouvernement doit concrétiser les engagements pris par le premier ministre le 29 janvier.

En effet, le premier ministre a pris deux engagements très encourageants, et je tiens à l'en remercier. Il a déclaré que le gouvernement du Canada allait revoir la relation entre les tests de dépistage et la quarantaine. Il a aussi indiqué que le gouvernement s'engageait à relancer les voyages et le tourisme en toute sécurité.

La lettre que vous avez citée mentionne le 30 avril, car c'est la date jusqu'à laquelle nous avons accepté de suspendre nos vols vers les destinations soleil. Nous avons accepté parce que selon ce que nous avons compris, la politique hôtelière actuelle est une politique temporaire. C'est une politique temporaire qui vise à décourager les voyages et à freiner la propagation des variants. Nous comprenons cela, mais c'est le moment de travailler sur ce plan, puisque nos activités sont en suspens.

Je ne parle manifestement pas au nom du gouvernement, mais j'espère qu'il continuera à parler de cet engagement et qu'il est déterminé à le respecter. Jusqu'à présent, le ministre Alghabra et d'autres intervenants du gouvernement ont donné des indications très positives à cet égard.

Il est important de souligner, madame Kusie, que cela ne concerne pas seulement les entreprises de transport aérien, mais aussi l'ensemble du secteur des voyages et du tourisme. En ce moment, des hôteliers et d'autres intervenants attendent de savoir s'ils doivent ou non embaucher du personnel pour l'été.

Nous avons besoin qu'on nous précise une échéance et qu'on accélère le processus. Nous continuerons de travailler et de collaborer avec nos partenaires du milieu de travail, les hôteliers et les exploitants d'entreprises touristiques du mieux que nous pouvons.

• (1240)

Mme Stephanie Kusie: C'est une excellente réponse, monsieur Gibbons. Je vous remercie beaucoup.

Vous avez raison. Le projet pilote des laboratoires McMaster a démontré clairement que 1 % des voyageurs arrivaient avec le virus, et que 0,7 % d'entre eux étaient détectés lors du premier test et 0,3 % lors du deuxième test. Moins de 0,1 % des cas ont été attribués à des personnes ayant potentiellement enfreint la quarantaine, même si nous n'aimons pas trop en parler.

Vous avez mentionné la perte de certaines parts de marché au profit des États-Unis. Je me concentre sur ce que j'appelle les trois « B », à savoir Bellingham, Burlington et Buffalo. Je suis donc très heureuse que vous ayez mentionné cela.

Je suis certaine que vos collègues qui participent à la discussion d'aujourd'hui ont le même espoir, c'est-à-dire que le gouvernement respectera son engagement, et qu'ils éprouvent aussi la même déception.

Je me souviens très bien, en octobre...

La présidente: Je suis désolée, madame Kusie, mais votre temps est écoulé. Vous pourrez peut-être revenir sur le sujet dans une prochaine série de questions.

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie.

La présidente: M. Jowhari aura la parole pour la prochaine série de questions.

Vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente. J'aimerais également remercier les témoins de leurs contributions.

Lorsqu'il s'agit de l'industrie de l'aérospatiale, nous avons parlé de ce que j'ai appelé les trois volets, c'est-à-dire l'aviation civile, la défense et l'espace. Aujourd'hui, nous avons beaucoup entendu les représentants d'organismes et d'entreprises du secteur de l'aviation civile qui nous ont parlé de ce qu'il faut faire à court terme et à long terme. J'aimerais maintenant m'attarder un peu, si vous me le permettez, sur le volet de la défense.

J'aimerais demander aux représentants d'Airbus Helicopters Canada de nous parler des stratégies à court et à long terme qui devraient être adoptées pour soutenir ce volet.

Plus précisément, dans vos commentaires, monsieur Charette, vous avez dit que les stratégies d'approvisionnement en matière de défense, la concurrence équitable et les investissements internationaux pouvaient tous jouer un rôle, pourvu que l'environnement s'y prête. Pouvez-vous nous parler des stratégies à court et à long terme relatives à ces trois piliers?

M. Dwayne Charette: La question concerne-t-elle — et je vais paraphraser pour être sûr d'avoir bien compris — les marchés publics militaires et les piliers?

M. Majid Jowhari: Oui, c'est exact.

M. Dwayne Charette: Lorsqu'il s'agit des marchés publics — antérieurs ou futurs —, je dirais que nous cherchons à obtenir des règles du jeu équitables. Il faut comprendre les critères et les paramètres établis dans le cadre du processus d'évaluation et il faut ensuite être jugé, selon moi, en conséquence.

En ce qui concerne les investissements, je peux certainement affirmer qu'Airbus Helicopters a beaucoup investi au Canada depuis 1984. Nous sommes le plus grand fabricant d'hélicoptères au monde. Nous offrons du soutien et des services. Nous continuons d'offrir des services aériens à nos clients. Nous aimerions beaucoup avoir l'occasion d'être concurrentiels et de soutenir nos militaires au Canada et de voir nos appareils en vol.

Je crois que tous les pays de l'OTAN utilisent un hélicoptère d'Airbus — sauf peut-être un seul pays. Donc, lorsqu'on parle d'acquisitions militaires, à mon avis, il s'agit de mettre en œuvre un processus équitable, impartial, ouvert et transparent, et d'utiliser des indicateurs précis dans les évaluations.

• (1245)

M. Majid Jowhari: Vous estimez — ou j'ai compris que vous estimiez — que la concurrence potentiellement déloyale avait freiné les investissements internationaux dans ce secteur. Ai-je bien compris? Si c'est le cas, pourquoi pensez-vous que la concurrence est déloyale?

M. Dwayne Charette: Je ne dirais pas que les investissements internationaux ont été freinés. Je dirais plutôt qu'à titre d'entreprise multinationale, nous tenons à investir et à dépenser de l'argent dans un marché où nous avons une possibilité équitable d'être concurrentiels.

Je ne voudrais pas me prononcer sur les raisons pour lesquelles une situation est ou n'est pas équitable. Ce n'est pas à moi d'en juger. Je crois — et je suis quelque peu partial — que nous avons un excellent produit et que nous sommes en mesure de répondre aux différents besoins que nous voyons sur nos marchés civils et parapublics. Je pense que notre produit et notre marque parlent d'eux-mêmes sur la scène mondiale.

Encore une fois, je ne dirais pas que la situation n'a pas été équitable. Nous voulons simplement veiller à ce qu'à l'avenir, nous soyons jugés en fonction de critères clairement établis.

M. Majid Jowhari: Croyez-vous que les critères ne sont pas clairement établis à l'heure actuelle?

M. Dwayne Charette: Je pense que les critères s'améliorent. Autrefois, ils ne l'étaient peut-être pas. Mon commentaire précédent portait peut-être davantage sur le temps nécessaire pour préciser les critères. Je comprends que cela prend du temps, mais nous avons déjà observé que d'autres campagnes et d'autres pays étaient en mesure d'établir ces critères, de procéder à la mise en marché, de fournir une solution ou de proposer une offre plus rapidement.

M. Majid Jowhari: Dans ce cas, il s'agit de la rapidité avec laquelle on peut offrir quelque chose — ou est-ce que ce sont les caractéristiques et les composantes des offres qui varient?

M. Dwayne Charette: Oui, je pense qu'au Canada, comme je l'ai mentionné, il y a la Politique des retombées industrielles et technologiques et la proposition de valeur, et nous soutenons certainement cette initiative. Nous pensons que c'est une bonne chose pour le Canada et que cela crée des emplois au pays. Je dirais qu'aujourd'hui, d'après ce que nous observons dans certaines des récentes campagnes d'acquisitions fédérales, par exemple, cela semble très raisonnable et, je dirais, très équitable.

M. Majid Jowhari: Je vous remercie.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

[Français]

C'est maintenant au tour de M. Lemire.

Je vais ajouter les 30 secondes supplémentaires. Vous avez donc la parole pour les trois prochaines minutes.

M. Sébastien Lemire: Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Brouillard.

Il faut bien comprendre l'importance de la chaîne d'approvisionnement. Elle est évidemment globale et chaque élément compte. Si on ne fait pas confiance à la situation d'un pays, par exemple le Canada, cela peut nuire à son attractivité et avoir une incidence sur le choix de l'entreprise avec qui on veut faire affaire.

Quelles sont les solutions que vous envisagez afin que le Canada puisse investir? Est-ce la politique salariale ou le taux de taxation avantageux? Comment peut-on aider l'investissement compte tenu de la pression que vous subissez en ce qui a trait aux coûts?

On sait que les revenus vont peut-être arriver dans une dizaine d'années et qu'il faudra alors rembourser le capital. Il pourrait aussi y avoir un avantage concurrentiel sur le coût du loyer afin de poursuivre vos opérations à Mirabel, par exemple.

M. Hugo Brouillard: Merci, monsieur Lemire.

Je vais vous donner une explication rapide. Lorsqu'on parle de la qualité de la main-d'œuvre qu'on retrouve au Canada, il faut se mettre à la place des avionneurs qui, aujourd'hui, se démocratisent. Auparavant, les avionneurs construisaient tous les segments de l'appareil sous un même toit et il y avait par la suite certification, tests sur l'appareil et livraison au client. Maintenant, comme ils veulent diminuer les coûts et être compétitifs, les avionneurs ont élaboré des stratégies d'approvisionnement selon lesquelles la construction de l'avion est maintenant segmentée.

Je vous parlais de STELIA, qui se positionne comme un fournisseur de rang 1. Or, la construction des grandes parties d'un avion, comme le poste de pilotage, le fuselage arrière et même les ailes, ne se fait plus nécessairement comme avant, c'est-à-dire sous un même toit.

Ce que nous recherchons, c'est la compétitivité. Les fabricants d'équipement d'origine, ou avionneurs, cherchent à obtenir un bon prix de revient afin d'être compétitifs lorsqu'ils proposent leurs produits à Air Canada ou à WestJet.

La délocalisation s'est faite au détriment du Canada, tandis que des pays émergents investissent massivement pour avoir leur part du gâteau. Les fabricants d'équipement d'origine peuvent souvent être perçus de manière positive. Nous nous disons souvent que nous sommes chanceux au Canada de pouvoir fabriquer des avions et les livrer à partir d'ici, mais la chaîne d'approvisionnement est aussi très importante. Lorsque des fournisseurs de rang 1 sont délocalisés dans des pays comme ceux que j'ai mentionnés plus tôt, c'est toute la chaîne d'approvisionnement subséquente qui suit: les producteurs de pièces usinées, la tôlerie, les traitements de surface et tout l'environnement qui suit. Les pays émergents veulent obtenir ces emplois et ils donnent de la formation à des personnes intéressées à devenir ingénieurs en aéronautique.

Finalement, le fait de venir s'installer dans un pays comme le Canada a des conséquences différentes de celles des pays en émergence. Ici, lorsque nous démarrons une nouvelle usine, nous devons payer un loyer de 1,3 million de dollars par année. Dans d'autres pays, le régime de taxation peut faire que les loyers sont gratuits pour dix ans, soit le temps de refaire notre flux de trésorerie et de redevenir compétitif. Voilà à quoi ressemble aujourd'hui le marché au Mexique, de la Turquie et de la Tunisie.

• (1250)

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur Brouillard.

Madame la présidente, me permettez-vous de poser à M. Balducci ma question de façon fermée, afin qu'il réponde par oui ou non? C'est la question à laquelle je n'ai pas pu avoir de réponse plus tôt.

La présidente: Si vous faites vite, oui.

M. Sébastien Lemire: C'est parfait.

La France a une prime pour la casse de vieux avions et pour acheter des avions A220.

Est-ce que vous verriez que le Canada achète des avions en ce moment, puisque WestJet et Air Canada n'en ont pas les moyens, pour les revendre après cela à ces entreprises? Est-ce que c'est une solution qui serait bonne à votre avis?

Veillez répondre par oui ou par non, s'il vous plaît.

M. Philippe Balducci: Tout ce qui aide à se débarrasser d'avions anciens et à les remplacer par des avions nouveaux et plus performants, je pense que c'est bon à prendre.

La présidente: Merci beaucoup.

M. Sébastien Lemire: Merci, madame la présidente. J'apprécie votre souplesse.

La présidente: J'en suis heureuse.

[Traduction]

M. Masse sera l'intervenant suivant.

Vous avez la parole. Vous avez deux minutes et demie.

M. Brian Masse: Je vous remercie, madame la présidente. J'aimerais m'adresser à M. Gibbons.

Vous avez mentionné NAV CANADA. Les intervenants de cet organisme parlent de réduire le nombre de contrôleurs aériens et de les éliminer des tours de contrôle dans plusieurs villes. Est-ce une chose positive ou négative pour la relance régionale?

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

Manifestement, nous avons de la compassion pour la situation de NAV CANADA et les employés concernés. Je pense, monsieur Masse, que le dénominateur commun dans ce cas-ci, c'est le manque de vol et le manque de demande. Cela a eu un effet de ruissellement sur tous les intervenants de notre chaîne d'approvisionnement et sur tous nos partenaires.

Je ne suis pas sûr que les décisions liées aux tours auront des répercussions négatives sur nos décisions en matière d'investissements, car nous effectuons nos vols — et je l'ai mentionné au comité des transports — vers des villes qui n'ont pas de tour, vers des villes qui ont des tours et vers des villes qui ont une combinaison des deux. Cela...

M. Brian Masse: Vous allez donc absorber les coûts et d'autres éléments connexes.

M. Andy Gibbons: Je suis désolé, pouvez-vous répéter votre question?

M. Brian Masse: Vous allez absorber les augmentations des coûts liés aux assurances ou d'autres coûts, et vous continuerez d'effectuer des vols vers les régions touchées.

M. Andy Gibbons: La question qui nous préoccupe le plus actuellement en ce qui concerne NAV CANADA, c'est l'augmentation des frais de 30 %, car cela nuira à la capacité de vos électeurs de voyager.

M. Brian Masse: D'accord, je comprends.

M. Andy Gibbons: C'est la principale préoccupation en ce qui concerne NAV CANADA actuellement, et le gouvernement doit prendre les mesures nécessaires pour y remédier.

M. Brian Masse: Je comprends cela. J'ai souvent critiqué le gouvernement au sein de notre comité — comme les membres du Comité le savent —, mais pour être juste envers le gouvernement, ce que nous avons entendu du président de NAV CANADA, c'est que les intervenants de l'organisme ont congédié des gens. Ils ont versé des primes à leurs gestionnaires. Lorsque j'ai demandé s'ils avaient reçu du soutien de la part du gouvernement, ils n'ont pas voulu s'engager à ne plus verser de primes.

Je pense que NAV CANADA souffre d'un réel problème organisationnel depuis sa privatisation. En outre, comment les Canadiens peuvent-ils, en toute conscience, vouloir verser des primes à des gens alors que l'oncongédie des employés en ce moment même? Je pense que c'est le problème auquel NAV CANADA fait face en ce qui concerne le public. Je pense aussi que c'est un problème auquel le gouvernement fait face dans le soutien à la situation.

En même temps, quel est l'avantage réel pour WestJet si, pour quelques emplois — car au bout du compte, c'est réellement ce dont il s'agit —, nous perdons des contrôleurs aériens et que ces personnes trouvent un emploi ailleurs ou quittent l'industrie et n'y reviennent plus? N'êtes-vous pas préoccupés par la perte de ces personnes qualifiées, non seulement dans ces petites régions, mais à l'échelle du Canada?

M. Andy Gibbons: Certainement. Je suis désolé, j'espère que ma réponse n'a pas créé de confusion. Nous sommes entièrement solidaires avec les personnes qui ont perdu un emploi dans n'importe quelle partie de notre chaîne d'approvisionnement, qu'il s'agisse des aéroports, des partenaires de l'aérospatiale ou de notre propre entreprise. Il n'y a pas un seul secteur de notre entreprise et de notre chaîne d'approvisionnement qui n'est pas complètement ravagé, et nous sommes donc de tout cœur avec les employés qui ont perdu leur emploi à cause de ce ralentissement.

M. Brian Masse: Je vous remercie.

La présidente: Je suis désolée, monsieur Masse, mais votre temps est écoulé.

M. Poilievre a la parole pour la prochaine série de questions.

Vous avez cinq minutes.

• (1255)

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Gibbons, les représentants de votre entreprise, WestJet, ont déclaré qu'ils ne préféreraient pas faire l'objet d'un renflouement par le gouvernement. Ils préféreraient plutôt que le gouvernement utilise la technologie pour rouvrir le secteur en toute sécurité.

Cette situation me rappelle une vieille expression. Un homme sage a dit un jour que si une chose bouge, le gouvernement lui impose une taxe. Si cette chose continue de bouger, le gouvernement la réglemente. Et quand elle arrête de bouger, le gouvernement lui accorde une subvention.

On dirait que le gouvernement, par sa mauvaise gestion de la situation de la COVID-19, est en train de mettre un terme aux activités de WestJet, pour affirmer ensuite que la solution consiste à renflouer les dommages que le gouvernement a lui-même causés.

Pouvez-vous me dire si d'autres pays ont réussi à utiliser la technologie pour relancer le secteur aérien en toute sécurité, sans engendrer les coûts énormes que nous avons connus ici, au Canada?

M. Andy Gibbons: Je vous remercie beaucoup de vos questions, monsieur Poilievre. Je suis content de vous voir.

J'ai un certain nombre de choses à dire à ce sujet. Vous avez raison. Notre priorité est d'assurer une relance sécuritaire. Notre priorité est aussi d'obtenir un soutien aux salaires. Pour l'instant, notre priorité n'est certainement pas de nous endetter ou de contracter de nouveaux prêts. C'était justement l'objet de la lettre que tous les membres du Comité ont reçue de notre PDG avant Noël, donc nous l'avons dit sans équivoque. De plus, je dois répéter que nos négociations font l'objet d'une entente de non-divulgateur.

Pour ce qui est de qui a résolu le problème, nous avons une solution politique ici, en Alberta. En Alberta, l'Agence de la santé publique du Canada et la Dre Hinshaw ont lancé un projet pilote qui a permis de réduire la durée de la quarantaine, et ce projet a fait ses preuves. C'est un projet très novateur, qui a été spécialement conçu, monsieur Poilievre, pour répondre à la question qui nous occupe aujourd'hui, au Canada, c'est-à-dire comment nous pouvons reprendre nos activités en toute sécurité.

La Dre Hinshaw a présenté un excellent témoignage sur la façon dont ce projet pilote a permis de contenir le variant et d'en limiter la propagation. Donc si nous cherchons des solutions politiques, le déploiement de ce projet pilote à grande échelle, pour qu'il devienne la politique nationale à compter du 1^{er} mai, serait probablement la solution la plus logique parce que...

L'hon. Pierre Poilievre: En gros, pour ceux qui ne le savent pas, ce projet consiste à tester rapidement les gens à l'aéroport pour repérer toute source de transmission possible, puis à permettre la libre circulation du trafic aérien. Est-ce un bon résumé?

M. Andy Gibbons: C'est un bon résumé. Je ferai une petite remarque sur le mot « rapidement », il s'agit d'un test de dépistage par RCP. Ainsi, si vous atterrissez à Calgary, en provenance de Las Vegas, monsieur Poilievre, vous devrez subir un test à l'aéroport de Calgary. Vous rentrerez ensuite chez vous. Vous devrez présenter un plan de quarantaine, mais dès la réception d'un résultat de test négatif, vous serez soustrait à l'obligation de quarantaine, à certaines conditions, ce qui est important.

L'hon. Pierre Poilievre: Oui. Logiquement, si on n'a pas le virus, on ne peut pas le propager. Est-ce la logique?

M. Andy Gibbons: Je ne suis pas épidémiologiste. Je peux seulement vous décrire les consignes aux voyageurs, c'est important. La règle est telle qu'effectivement, la personne est soustraite à l'obligation de quarantaine, mais à certaines conditions. Il ne lui est pas permis d'entrer dans des résidences pour personnes âgées. Il ne lui est pas permis de se trouver en présence d'un groupe de plus de tant de personnes. Il ne lui est pas permis de retourner à l'école ou

au travail pendant un certain temps, mais au moins, la personne n'est pas à l'hôtel.

Nous pensons qu'il y a de meilleures solutions.

L'hon. Pierre Poilievre: Il semble que dans ce cas-ci, le gouvernement a écrasé cette industrie, comme tant d'autres, à coups de massue, alors qu'il aurait pu intervenir de façon plus ciblée pour s'attaquer au problème, qui est la transmission du virus, tout en permettant la libre poursuite des activités commerciales pour que chacun puisse payer ses factures.

Est-ce un bon résumé?

M. Andy Gibbons: Je vous dirais qu'il est très difficile de s'y retrouver dans les politiques gouvernementales depuis un an, monsieur Poilievre. Beaucoup de ces politiques ont été mises en place dans un environnement chaotique, et soyons honnêtes, la pandémie de COVID est chaotique. Tout est chaotique. Partout, des gens de bonne foi réagissent en toute bonne foi aux événements, ce qui justifie plus que tout pourquoi nous voulions tant de régimes de dépistage et il nous semblait si important...

L'hon. Pierre Poilievre: Quand avez-vous commencé à instaurer ces régimes de dépistage?

M. Andy Gibbons: Au début de la pandémie.

L'hon. Pierre Poilievre: Il y a un an.

M. Andy Gibbons: Depuis le début de la pandémie, les gens de notre industrie comme nos partenaires affirment très clairement que le dépistage est une priorité et une clé essentielle.

● (1300)

L'hon. Pierre Poilievre: C'est il y a un an que votre entreprise a proposé une solution afin de permettre une relance lente, en toute sécurité, dans votre secteur sans transmettre le virus, mais le gouvernement ne l'a toujours pas mise en oeuvre adéquatement. Ce n'est pas surprenant que nous ayons le taux de chômage le plus élevé du G7.

Merci beaucoup, monsieur Gibbons.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Poilievre.

C'est Mme Lambropoulos qui posera la dernière série de questions.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Emmanuela Lambropoulos (Saint-Laurent, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'aimerais remercier tous les témoins qui sont ici pour répondre à nos questions aujourd'hui.

Je ne suis ni épidémiologiste ni médecin, mais j'ai parlé de cette pandémie avec plusieurs épidémiologistes et médecins, et il semble évident que si une personne passe un test une certaine journée et que ce test est négatif, cela ne signifie pas que le virus n'est pas présent dans son organisme et qu'il ne pourra pas se manifester un peu plus tard. J'estime vraiment dangereux de permettre aux gens de rentrer chez eux après avoir reçu un résultat de test négatif, puis de les soustraire à l'obligation de quarantaine.

Cela dit, le gouvernement fait de son mieux pour que les Canadiens restent en sécurité. Il s'est donné comme priorité, par-dessus tout, d'appuyer les personnes ayant perdu leur emploi, les entreprises forcées de mettre du personnel à pied ou celles qui ont du mal à tenir le coup en ces temps difficiles. Il est évident que le gouvernement essaie de les aider.

Je comprends que les transporteurs aériens sont probablement parmi les entreprises les plus durement touchées de l'économie canadienne en ce moment. J'entends que le gouvernement doit intervenir pour aider davantage les transporteurs aériens, et je suis d'accord.

J'ai entendu M. Balducci nous citer d'autres pays qui aident leurs transporteurs aériens. J'aimerais savoir si vous pouvez nous donner quelques exemples de pratiques exemplaires privilégiées dans d'autres pays, si vous avez de l'information à cet égard pour que nous puissions, peut-être, faire des recommandations en ce sens à l'avenir.

M. Andy Gibbons: Cette question s'adresse-t-elle à moi ou à M. Balducci?

Mme Emmanuella Lambropoulos: M. Gibbons ou M. Balducci peut répondre à cette question.

M. Philippe Balducci: Je laisserai M. Gibbons vous répondre du point de vue des transporteurs aériens, mais il y a quelques programmes qui ciblent l'industrie aérospatiale, aussi, pas seulement l'industrie aérienne, et les deux vont habituellement de pair. Ils sont très faciles d'accès. Je ne crois pas avoir besoin de vous en parler plus en détail. Je pense que l'information vous a déjà été communiquée. De manière générale, ce plan est très détaillé pour répondre aux besoins à court terme, à moyen terme et à long terme et tient compte de plusieurs facettes.

Pour ce qui est des transporteurs aériens, toutefois, M. Gibbons est probablement le mieux placé pour vous répondre.

M. Andy Gibbons: Merci, monsieur Balducci.

La conversation et les négociations se poursuivent sur l'aide à consentir, mais je serai ravi de faire parvenir de l'information au Comité sur les conditions d'une relance en toute sécurité.

Le meilleur exemple dont nous puissions nous inspirer actuellement est celui du Royaume-Uni, qui s'est doté de paramètres quantitatifs et d'une date claire pour une reprise en toute sécurité. Je crois que nous ne devrions pas hésiter à en faire une priorité de la même façon.

Nous avons été très encouragés par les propos du premier ministre le 29 janvier. Il a alors dit aussi que WestJet et Air Canada

sont de forts partenaires pour limiter la propagation de la COVID, donc la sécurité de tous est vraiment une priorité commune, malgré toutes les difficultés que nous pouvons avoir dans nos échanges avec le gouvernement. Nous travaillons très bien ensemble à atténuer la propagation du virus, et nous sommes très heureux que le premier ministre l'ait reconnu le 29 janvier.

Mme Emmanuella Lambropoulos: Merci.

Je siège également au comité de la sécurité publique. Nous avons entendu hier des témoins des domaines de la sécurité publique et de la santé qui nous ont dit que les voyages reviendraient à la normale dans un avenir très rapproché. Ce n'est qu'un petit mot d'encouragement. La clé de la relance la plus rapide possible est assurément la vaccination à grande échelle, selon moi.

M. Andy Gibbons: Tout à fait.

Mme Emmanuella Lambropoulos: Je n'ai pas d'autres questions.

Merci.

M. Andy Gibbons: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est tout le temps que nous avons aujourd'hui.

Je remercie les témoins d'avoir pris le temps de s'entretenir avec nous aujourd'hui. Ces témoignages francs nous seront extrêmement utiles.

[Français]

Je suis une fière Québécoise et Canadienne et le secteur aérospatial est très important pour nous.

[Traduction]

Cela nous aidera énormément dans le cadre de notre étude. Encore une fois, merci infiniment de votre présence parmi nous aujourd'hui.

De même, je tiens à remercier du fond du coeur toutes les personnes dans la salle qui rendent ces séances possibles (c'est-à-dire nos interprètes, nos techniciens, nos analystes et notre greffier). Merci de tout ce que vous faites pour que nous puissions continuer de faire notre travail.

Sur ce, je vous souhaite un bel après-midi.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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