



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 010 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 2 mai 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 2 mai 2016

• (1530)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Bonjour tout le monde. Je déclare la réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ouverte...

[Français]

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

Pour ce qui est de l'étude en cours, je veux simplement porter à l'attention de tous les membres que le NPD a déposé une motion voulant que la durée des travaux du comité soient prolongée et qu'il puisse tenir des audiences à l'extérieur d'Ottawa.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Boulerice, je suis désolée, mais vous n'êtes pas encore inscrit et vous n'êtes donc pas comptés dans le calcul du quorum. Vous devrez donc attendre jusqu'à ce que vous soyez inscrit. Nous allons commencer la réunion, et lorsque votre whip aura rempli les documents, nous continuerons.

Nous recommençons. Je vous souhaite à tous la bienvenue à la réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités en cette première session de la 42^e législature. Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 20 avril 2016, nous étudions le projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures.

Nous accueillons la secrétaire parlementaire, Mme Kate Young et, bien entendu, l'honorable ministre des Transports, M. Marc Garneau, qui est accompagné de deux membres de son personnel: Mme Catherine Higgins, sous-ministre adjointe déléguée, Politiques; et M. Daniel Blasioli, avocat-conseil.

Bienvenue. Nous vous remercions beaucoup de votre présence. Je vous cède la parole, monsieur le ministre.

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Merci beaucoup, madame la présidente. Je remercie également les membres du Comité de me permettre de témoigner aujourd'hui sur le projet de loi C-10.

[Français]

Je suis très heureux de comparaître devant vous aujourd'hui dans le cadre de l'étude du projet de loi C-10, qui modifie la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

[Traduction]

Le projet de loi C-10 permettra à Air Canada d'être concurrentiel dans un secteur du transport aérien qui ne cesse d'évoluer. Parallèlement, le projet de loi continue d'appuyer le secteur aérospatial canadien en réaffirmant les attentes du gouvernement,

qui tient à ce qu'Air Canada mène ses activités d'entretien d'aéronef dans certaines régions du pays.

[Français]

Nous cherchons à modifier l'alinéa 6(1)d) de la Loi. Cette dernière indique présentement qu'Air Canada doit inclure dans ses clauses de prorogation des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg, de Mississauga ainsi que dans la Communauté urbaine de Montréal. Les modifications proposées feraient en sorte que la mention des villes de Winnipeg, de Mississauga ainsi que de la Communauté urbaine de Montréal serait remplacée par celle des provinces du Manitoba, de l'Ontario et du Québec.

Nous proposons également que la mention des centres d'entretien et de révision soit modifiée. Elle serait remplacée par la mention d'activités d'entretien d'aéronefs, en notant que cela comprend les travaux liés aux cellules, aux moteurs, aux éléments constitutifs, à l'équipement et aux pièces.

Le projet de loi précise par ailleurs qu'Air Canada n'a pas de limites quant au volume ou au type d'activités d'entretien d'aéronefs qu'elle exercera ou fera exercer au Manitoba, en Ontario et au Québec, ou encore quant au niveau d'emploi qu'elle maintiendra.

Même si cela maintient l'attente voulant qu'Air Canada assure l'entretien d'aéronefs dans les provinces susmentionnées, cela permettrait aussi au transporteur d'organiser ses activités d'une façon adaptée à l'évolution du secteur du transport aérien.

[Traduction]

C'est important parce que cela permet à la compagnie de demeurer compétitive sur un marché mondial où la concurrence est féroce. Si Air Canada n'était pas capable de tirer le maximum de l'argent investi, il en résulterait une hausse des coûts pour la compagnie et, au bout du compte, pour les voyageurs et les expéditeurs.

[Français]

Le 17 février 2016, Air Canada a annoncé qu'elle collaborera avec le gouvernement du Québec à la création d'un centre d'excellence en entretien d'aéronefs après qu'elle aura acheté jusqu'à 75 aéronefs C Series de Bombardier. Selon le gouvernement du Québec, ce centre d'excellence pourrait créer jusqu'à 1 000 emplois pour le secteur aérospatial québécois, en plus des emplois créés par la fabrication de ces avions.

À la suite de cette nouvelle, le gouvernement du Québec et Air Canada ont annoncé une entente afin de mettre un terme, une fois que l'achat des avions de Bombardier serait conclu par Air Canada, au litige concernant la conformité à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

•(1535)

[Traduction]

Le 14 mars 2016, Air Canada a annoncé la conclusion d'une entente avec le Manitoba pour qu'un centre d'excellence de l'Ouest canadien soit établi dans cette province, ce qui créera 150 emplois dans le domaine de l'entretien d'avions à compter de 2017 et probablement d'autres emplois plus tard.

[Français]

Si nous regroupons toutes ces nouvelles positives, cela nous porte à croire que c'est une occasion idéale de moderniser la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada afin de permettre à cette entreprise de réagir plus efficacement à l'évolution des conditions du marché.

[Traduction]

Pour pouvoir soutenir la concurrence à long terme, Air Canada doit être en mesure d'adapter sa chaîne d'approvisionnement afin de gérer ses coûts et de demeurer une compagnie compétitive, tout comme ses concurrents. Le projet de loi C-10 lui permettra de le faire tout en s'assurant de maintenir son engagement de mener ses activités d'entretien dans trois collectivités. Cela concorde avec la politique du Canada visant à maintenir un secteur du transport aérien solide et concurrentiel pendant longtemps tout en favorisant l'embauche de travailleurs hautement qualifiés dans le secteur aérospatial.

Mesdames et messieurs, je vais maintenant répondre à vos questions.

[Français]

Merci beaucoup.

[Traduction]

La présidente: Nous vous remercions beaucoup, ministre Garneau.

La parole est maintenant à Mme Block, pour six minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur le ministre, encore une fois, merci de comparaître devant nous pour nous parler du projet de loi.

J'ai un certain nombre de questions à poser, et j'espère que les six minutes dont je dispose suffiront.

Monsieur le ministre, quand avez-vous eu l'idée de présenter ce projet de loi? Qu'est-ce qui a fait en sorte qu'il fallait le présenter à ce moment-ci? Seriez-vous disposé à nous présenter toute note d'information de votre ministère qui vous aurait peut-être recommandé d'agir?

L'hon. Marc Garneau: L'idée de moderniser cette loi avait été soulevée avant mon arrivée, je pense. Étant donné que le gouvernement du Québec, avec le gouvernement du Manitoba comme partie intervenante, avait lancé une poursuite contre Air Canada, on jugeait que nous attendrions la fin des procédures. Ensuite, on a estimé — et c'est mon cas — que ce serait pour nous une occasion idéale de moderniser la loi, de la préciser, dans l'espoir d'éviter tout litige plus tard. Comme vous le savez, les gouverne-

ments québécois et manitobain avaient manifesté leur intention de le faire si Air Canada collaborait avec les deux gouvernements.

Mme Kelly Block: Auriez-vous présenté le projet de loi si Air Canada n'avait pas fait une commande ferme d'avions de la C Series?

L'hon. Marc Garneau: Nous aurions certainement suivi ce processus, qui était en cours, et qui, comme vous le savez, se serait peut-être rendu en Cour suprême, et nous aurions attendu et n'aurions rien fait à ce moment-là.

Mme Kelly Block: Étant donné que c'est l'un des premiers projets de loi qui est débattu au cours de la présente législature, pourquoi ce besoin de modernisation n'a-t-il pas été inclus dans la plateforme?

L'hon. Marc Garneau: Je ne peux pas l'expliquer, mais la plateforme électorale contient beaucoup de choses, et au cours des quatre prochaines années, nous ferons sans aucun doute des choses qui n'y figurent pas. C'est la nature même du gouvernement de ne pas pouvoir y intégrer toutes les mesures qu'il prendra durant son mandat, soit les quatre années à venir.

Mme Kelly Block: C'est bien. Merci.

En réponse à la question que j'ai posée durant les débats, j'ai posé une question sur le rapport Emerson et les façons d'appuyer Air Canada sans que cela ait de répercussion sur les emplois au pays, à l'étape de la deuxième lecture. Le secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international a dit ce qui suit: « nous n'avons pas accepté toutes les suggestions qui nous étaient faites » et « nous avons retenu celles qui nous paraissaient les plus utiles ».

Je me demande quelles autres options ont été prises en compte avant que vous déterminiez que c'était la meilleure. Est-ce que les observations du secrétaire parlementaire signifient que le processus visant à consulter encore et encore le rapport Emerson est une comédie et que vous aviez déjà décidé quelles recommandations vous alliez soutenir et lesquelles vous n'alliez pas soutenir?

•(1540)

L'hon. Marc Garneau: Mercredi passé, j'ai parlé à l'Economic Club of Canada et j'ai parlé du plan à venir concernant l'examen de la Loi sur les transports au Canada qu'a entrepris M. Emerson. Comme vous le savez, il compte environ 60 recommandations. Je les ai présentées selon cinq différents thèmes — sécurité, corridors commerciaux, transport écologique, nos côtes dans le Nord et innovation — nous mènerons un certain nombre de consultations auprès d'intervenants ce printemps, cet été, et au début de l'automne. C'est un processus distinct.

En ce que concerne le projet de loi et sa modernisation, comme je l'ai dit à maintes reprises, puisque le Québec et le Manitoba, à la suite d'ententes qu'elles ont négociées avec Air Canada, ont l'intention de laisser tomber le litige, nous avons eu l'occasion de faire deux choses. La première, c'est d'éclaircir la loi pour réduire la possibilité qu'il y ait d'autres litiges. La deuxième, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, c'est que nous voulons également permettre à Air Canada, qui est un transporteur international — qui est concurrentiel et qui compte 25 000 employés —, de se tailler une place dans un marché très compétitif non seulement pour les vols nationaux, mais aussi pour les vols internationaux. Ses concurrents n'ont pas de restrictions précises sur le plan de certains aspects, comme l'endroit où ils mènent leurs activités d'entretien. Nous voulions rendre les règles du jeu équitables pour cette compagnie dans le processus tout en reconnaissant la nécessité de continuer les activités d'entretien dans les trois provinces que j'ai mentionnées, mais sans les mêmes contraintes.

Mme Kelly Block: Je vais revenir à ma première question.

Seriez-vous disposé à fournir au Comité toutes recommandations qu'a faites le ministère concernant la modernisation du projet de loi C-10 ou de la loi?

L'hon. Marc Garneau: Je crois que les recommandations du ministère ont été intégrées dans les mesures que votre comité est en train d'étudier.

La présidente: Merci beaucoup, madame Block.

C'est maintenant au tour de M. Hardie, qui dispose de six minutes.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je vais céder une partie de mon temps d'intervention à certains de mes collègues. En fait, je n'ai qu'une question.

L'arrangement avec Air Canada a été établi pour une raison, et il a mis de l'avant des aéronefs qui étaient des biens de l'État auparavant, etc. Y a-t-il des avantages dont l'entente initiale a permis à Air Canada de profiter qui lui donnent un avantage concurrentiel sur les autres compagnies aériennes au Canada?

L'hon. Marc Garneau: La loi que nous modifions a été mise en oeuvre en 1989 par le gouvernement conservateur de Mulroney. On a décidé de privatiser Air Canada, qui faisait partie du gouvernement auparavant. Pour l'essentiel, il y avait quatre exigences de base, certaines restrictions auxquelles était subordonné le transporteur. Il y a tout d'abord l'exigence sur l'entretien, dont nous sommes en train de discuter. Or, trois autres obligations ont été imposées également. Premièrement, son siège social devait se trouver dans la communauté urbaine de Montréal. Deuxièmement, il fallait que le transporteur applique la Loi sur les langues officielles pour ses vols. Troisièmement, et cela s'applique à tous les transporteurs aériens canadiens, c'était la limite de 25 % pour la participation étrangère. Les trois exigences que je viens de mentionner, les trois dernières — siège social, langues officielles, limite de 25 % —, restent en vigueur. Le projet de loi ne vise pas à les modifier. Elles ne sont pas imposées sur les compétiteurs d'Air Canada, mis à part la limite de 25 %.

• (1545)

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Bonjour, monsieur le ministre.

Nous avons tous été déçus quand Aveos a déclaré faillite en 2012. Un grand nombre de travailleurs ont perdu leur emploi.

Pouvez-vous nous expliquer comment le projet de loi C-10 contribuera à créer de nouveaux emplois, particulièrement au Québec et au Manitoba?

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie de la question.

J'ai moi aussi beaucoup de sympathie pour ceux qui ont perdu leur emploi chez Aveos, en 2012. Quand quelqu'un perd son emploi dans n'importe quel champ d'expertise, c'est toujours regrettable.

Toutefois, la situation qui prévaut aujourd'hui est prometteuse en ce qui a trait à la création d'emplois. Comme vous le savez, Air Canada s'engage à acheter de 45 à 75 avions et, également, à faire l'entretien de ces avions au Québec. Dès que ceux-ci commenceront à voler, l'entretien de ces aéronefs va se faire au Québec pendant au moins 20 ans. Je pense que c'est de bon augure pour la création d'emplois.

Par ailleurs, comme je l'ai mentionné, en ce qui concerne le Manitoba, Air Canada et le gouvernement de cette province se sont entendus sur la création d'un minimum de 150 emplois, avec la possibilité de créer d'autres emplois à l'avenir. Je reconnais que cela

ne correspond pas exactement aux chiffres de 2012, mais je pense qu'il s'agit d'un engagement solide d'Air Canada pour créer des emplois au Québec et au Manitoba.

J'ajoute que la province de l'Ontario n'était pas intervenue dans le litige avec les deux autres provinces parce qu'il y a déjà considérablement d'emplois d'Air Canada en Ontario. La société Air Canada s'est engagée sérieusement en ce qui a trait à la création d'emplois au Québec et au Manitoba.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence.

Monsieur le ministre, des transporteurs aériens comme Air Canada, Delta, WestJet et United ont de plus petits aéronefs qui passent par des aéroports-pivots, et ils ont aussi les plus grands aéronefs qui transportent des gens partout au pays et dans le monde.

Au cours des 10 dernières années, le nombre de petits aéronefs qui sont exploités au Canada a-t-il augmenté compte tenu de la croissance de Porter, de la création de WestJet Encore, et d'Air Canada Express?

Est-ce que l'augmentation du nombre de petits aéronefs signifie que le nombre d'emplois dans le secteur de l'entretien est en hausse pour ces compagnies aériennes et ces aéronefs?

L'hon. Marc Garneau: Je crains de ne pas pouvoir vous fournir les chiffres exacts concernant les petits aéronefs et ce qui les caractérise — nombre de passagers, dimensions —, mais nul doute qu'il y a plus de passagers et de vols maintenant qu'il y a trois décennies. Il est donc possible que les possibilités d'emplois dans le domaine de l'entretien augmentent compte tenu du nombre croissant d'aéronefs.

Une partie de ces emplois liés à l'entretien se trouvent dans différentes villes du pays, dont Vancouver et Kelowna et d'autres endroits qui ont des capacités sur le plan de l'entretien, et une partie des activités sont menées à l'étranger. La situation est bonne dans l'ensemble au chapitre de l'augmentation du nombre de personnes et du nombre d'aéronefs en service au Canada, et selon nos prévisions, il en sera ainsi au cours des décennies à venir.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Boulerice, vous disposez de six minutes.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Merci, madame la présidente.

J'aimerais en profiter pour souligner le fait que j'ai hâte qu'on discute de la motion du NPD, qui vise à prolonger les travaux de ce comité au sujet de l'étude du projet de loi C-10. La motion demande également que le comité puisse se déplacer pour aller rencontrer les gens dans les communautés un peu partout au pays qui ont été affectés par cette décision.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui.

Malheureusement, le projet de loi C-10 va alimenter la colère et le cynisme d'une bonne partie de la population. Il n'y a pas si longtemps, le premier ministre actuel manifestait avec les travailleurs d'Aveos sur la Colline du Parlement en scandant le mot « Solidarité ». Aujourd'hui, on voit qu'il a viré son capot de bord à ce sujet.

De plus, à l'époque, un député libéral avait dit ceci en substance en conférence de presse: « Mes commentaires s'adressent au gouvernement fédéral qui manque à son obligation de faire respecter la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, qui disait très clairement qu'il faut maintenir les lieux d'entretien dans les villes de Montréal, Mississauga et Winnipeg.

Monsieur Garneau, vous avez prononcé ces mots en 2012. Les travailleurs avaient raison. Ils ont gagné en Cour supérieure du Québec, ils ont gagné en Cour d'appel du Québec et ils allaient gagner en Cour suprême. J'aimerais savoir ce que vous dites aux 2 600 familles qui comptaient sur vous pour défendre leur emploi.

• (1550)

L'hon. Marc Garneau: Merci, monsieur Boulerice.

Vous avez raison, j'ai dit ces choses en 2012. Malheureusement, rien n'a été fait à ce moment-là par le gouvernement de l'époque. Depuis ce temps, la situation a évolué et quatre ans ont passé. Je sais que des employés ont malheureusement perdu leur emploi et n'ont pas eu la chance d'être réembauchés par d'autres compagnies. Par contre, certains ont pu l'être. Cependant, il faut s'occuper de la réalité de 2016 et constater que des ententes ont été conclues entre Air Canada, le gouvernement du Québec et celui du Manitoba. Ces gouvernements ont décidé d'abandonner leur poursuite parce qu'ils pensent que la situation s'améliorera et que l'entente qu'ils ont l'intention de signer officiellement avec Air Canada permettra la création de nouveaux emplois à long terme. Le fait que le Québec et le Manitoba aient décidé d'accepter les ententes discutées avec Air Canada nous donne l'occasion de clarifier la loi.

M. Alexandre Boulerice: Je trouve dommage que vous dressiez le secteur de la fabrication d'aéronefs contre celui de la maintenance. Ces gens ont le droit de continuer à travailler et on a besoin de continuer à entretenir nos aéronefs en gardant nos emplois ici. Le projet de loi C-10 ne comporte aucune exigence sur le type d'activités à maintenir au pays, le volume de ces activités ou le niveau d'emplois. On donne littéralement un chèque en blanc à Air Canada sous le prétexte d'une flexibilité. On dit à cette compagnie qu'elle peut faire ce qu'elle veut quand elle le veut.

Combien d'emplois dans le secteur de la maintenance demeureront au Canada à la suite de l'adoption du projet de loi C-10?

L'hon. Marc Garneau: Je n'essaye certainement pas de dresser le secteur la fabrication contre celui de la maintenance. Quand j'ai dit que la compagnie Air Canada s'était engagée à faire l'entretien de 45 ou, espérons-le, de 75 appareils C Series, je parlais de l'entretien et non de la fabrication. La fabrication des appareils C Series qui se fait à Mirabel — et j'espère qu'on en fabriquera des centaines et des centaines — ne fait pas partie de la discussion d'aujourd'hui. On discutait de la question de créer des emplois au Québec pour l'entretien des 45 à 75 aéronefs et de créer un minimum de 150 emplois au Manitoba.

M. Alexandre Boulerice: Êtes-vous prêt à ce qu'on bonifie et qu'on améliore le projet de loi C-10 en y apportant des amendements qui pourraient comporter des exigences sur les niveaux d'emploi et sur un certain nombre d'emplois de maintenance des aéronefs d'Air Canada à maintenir au pays?

L'hon. Marc Garneau: Nous avons présenté notre projet de loi et il est devant vous. C'est au comité de prendre ses décisions à cet égard. Votre comité est indépendant et il traitera de ce sujet comme il le voudra. Je ne parlerai pas au nom de ce comité.

[Traduction]

La présidente: Il vous reste une minute et demie.

M. Alexandre Boulerice: Il me reste une minute et demie.

[Français]

C'est parfait.

Dans le document de Transports Canada sur les modifications à la loi, il est mentionné que le Québec s'attend à créer un centre d'excellence et que ce dernier devrait créer des emplois. Comme je viens du monde syndical, je me dis que ce sont de bonnes intentions, mais il n'y a ni garantie, ni chiffre, ni cible à cet égard. On parle d'emplois éventuels et fictifs pour l'entretien des appareils C Series et il faudra des années avant qu'un entretien lourd comme celui qui était fait auparavant sur les Boeing et les Airbus d'Air Canada soit nécessaire.

On a perdu 2600 emplois et on espère en créer de nouveaux, mais on n'a aucune idée du nombre de ceux-ci. Ce n'est pas très rassurant de la part d'un gouvernement qui dit qu'il veut participer à la création d'emplois.

• (1555)

L'hon. Marc Garneau: Ayant étudié ce dossier et ayant eu l'occasion de voir ce qu'Air Canada a l'intention — ou a indiqué avoir l'intention — de faire au Québec et au Manitoba, je ne doute pas que ces emplois seront créés. Au Manitoba, on commencera en 2017 et on commencera un peu plus tard au Québec. Ce sera en fonction de la livraison des aéronefs, et ce, pour au moins 20 ans.

M. Alexandre Boulerice: Êtes-vous conscient du fait que la perte des 2600 emplois était illégale et que le changement législatif que vous présentez aujourd'hui ne sert essentiellement qu'à rendre légales des mises à pied qui, hier encore, étaient illégales?

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Boulerice.

Le ministre devra répondre très brièvement à cette question. Autrement, votre temps est écoulé.

[Français]

L'hon. Marc Garneau: J'aimerais juste dire que c'est pour cela qu'on a attendu de voir si le Québec et le Manitoba étaient prêts à laisser tomber le litige.

[Traduction]

La présidente: Merci, ministre Garneau

Monsieur Berthold, vous disposez de six minutes.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais tout d'abord vous remercier, monsieur Garneau, de votre visite à Lac-Mégantic la semaine dernière. Cela a été apprécié de la majorité de la population de Lac-Mégantic.

Comme nous n'avons pas beaucoup de temps, je vais tout de suite parler du projet de loi C-10.

Je vais reprendre exactement ce que vous venez de dire concernant le gouvernement du Québec. La ministre de l'Économie, de la Science et de l'Innovation du Québec a été obligée de dire, en conférence de presse, que l'assouplissement des conditions obligeant Air Canada à faire son entretien au Québec pourrait nuire à la création d'un centre que le transporteur aérien doit créer.

Est-ce que vous avez parlé avec Mme Anglade à ce sujet?

L'hon. Marc Garneau: Je n'ai pas parlé avec Mme Anglade. Mon chef de cabinet a parlé avec elle après ses déclarations. Je crois savoir que Mme Anglade va soumettre quelque chose à ce comité. Elle aura donc l'occasion de s'exprimer à ce sujet.

Mme Anglade et moi sommes sur la même longueur d'onde. Nous comprenons la situation. Le projet de loi C-10 suit son processus au Parlement du Canada. Il y a beaucoup d'étapes. Ce n'est pas un projet de loi qui aura force de loi après l'étape de la deuxième lecture. À preuve, le comité se réunit à ce sujet aujourd'hui, vous allez entendre des témoins et ensuite le projet de loi sera renvoyé à la Chambre des communes pour l'étape de la troisième lecture.

M. Luc Berthold: Je comprends le processus, monsieur Garneau. Or, il est très rare que, à cette étape, le gouvernement du Québec intervienne en conférence de presse pour nous demander clairement d'arrêter le processus puisque cela va nuire à ses ententes et à ses discussions.

L'entente qui a été conclue, c'était sous réserve de la conclusion d'une entente définitive. Le premier communiqué énonçait cela: il n'y a jamais eu d'entente. Pourtant, depuis le début, vous n'arrêtez pas de dire qu'il y a eu une entente entre Air Canada et le gouvernement du Québec. Je ne l'ai pas vue, cette entente. Le gouvernement du Québec n'a pas vu cette entente, car elle n'est pas encore conclue.

Pourquoi vous précipitez-vous? Pourquoi mettez-vous de force un bâillon à un projet de loi comme celui-là?

L'hon. Marc Garneau: Comme je l'ai mentionné, le gouvernement du Québec a l'intention de laisser tomber le litige, en raison d'un accord avec Air Canada. Entretemps, nous avons confiance que tout cela va être respecté. Le processus parlementaire prend un certain temps. Il a commencé et il va suivre son cours, c'est sûr, c'est garanti.

Nous sommes sur la même longueur d'onde que Mme Anglade.

M. Luc Berthold: Oui, mais ce que le gouvernement du Québec dit, c'est qu'en présentant ce projet de loi, vous lui avez enlevé toute sa force de négociation, étant donné qu'il n'y a plus aucun intérêt pour Air Canada à s'entendre avec le gouvernement du Québec, puisque la loi va la libérer des poursuites. Le gouvernement du Québec n'a donc plus aucun levier.

Vous avez aussi mentionné que vous aviez un engagement sérieux concernant les emplois d'Air Canada. Un engagement sérieux d'Air Canada, cela m'inquiète un peu, parce qu'elle n'a même pas respecté la loi.

Qu'est-ce qui vous permet de considérer qu'il s'agit d'un engagement sérieux?

L'hon. Marc Garneau: Mes discussions me portent à croire que celles-ci sont très sérieuses et que l'engagement est très ferme.

M. Luc Berthold: Avez-vous un engagement écrit d'Air Canada? Avez-vous une lettre d'entente que vous pourriez déposer à l'intention des membres du Comité, pour que nous puissions à notre tour être rassurés de cet engagement sérieux?

On parle d'un projet de loi que vous souhaitez faire adopter rapidement. D'ailleurs, c'est la première fois que votre gouvernement utilise une mesure pour limiter le temps de débat, et ce, pour un projet de loi qui est somme toute assez petit. On ne comprend pas l'urgence. Le gouvernement du Québec vous dit que ce n'est pas le temps de le faire.

De plus, on n'a rien d'autre que le projet de loi à se mettre sous la dent. Vous avez dit que les recommandations de Transports Canada étaient dans le projet de loi. Cela tient en une page; il n'y a pas beaucoup de recommandations là-dedans, monsieur Garneau.

• (1600)

L'hon. Marc Garneau: Laissez-moi clarifier quelque chose pour vous, monsieur Berthold. Il n'y a pas d'entente entre Air Canada et nous. L'entente est entre Air Canada et le gouvernement du Québec, d'une part, et entre Air Canada et le gouvernement du Manitoba, d'autre part. Il faut que cela soit clair.

M. Luc Berthold: Je suis content de l'entendre et je voulais justement que cela soit précisé.

De fait, ma prochaine question cherchait à savoir s'il y avait eu une entente avec Air Canada concernant le projet de loi C-10 pour faire retirer cette loi.

L'hon. Marc Garneau: Cela a toujours été clair. Il y a peut-être eu un malentendu de la part de certaines personnes. Il n'y a pas d'entente entre Air Canada et nous. Air Canada est une compagnie qui fonctionne de façon indépendante. Ses relations sont avec les provinces.

M. Luc Berthold: Ma question est donc plus pertinente encore.

Vous avez dit dans votre présentation que l'idée avait été soulevée avant votre arrivée à la direction du ministère. Qui a remis à l'ordre du jour l'idée d'adopter le projet de loi C-10? Qui a suggéré que son adoption se fasse aussi rapidement?

L'hon. Marc Garneau: Ce sont les discussions entre Air Canada et le Québec ainsi qu'entre Air Canada et le Manitoba qui ont fait en sorte que ce soit remis à l'ordre du jour.

M. Luc Berthold: Je suis d'accord.

Vous dites donc qu'il s'agit d'une entente entre le gouvernement du Québec et Air Canada. Ces discussions ont fait en sorte que ce soit remis sur la table. C'est donc dire que quelqu'un, dans votre entourage ou à Transports Canada, a souligné que des questions étaient discutées et qu'il serait bon, pour faciliter les choses, d'annoncer dès maintenant que ces obligations ne seraient plus imposées à Air Canada.

L'hon. Marc Garneau: Ce que nous avons observé, ce sont les discussions qui ont eu lieu entre Air Canada et les deux provinces. Comme je l'ai mentionné déjà, il y a depuis longtemps au sein de notre ministère un désir de clarifier les dispositions qui sont contenues dans le projet de loi C-10, et ce, afin de minimiser les possibilités de litiges à l'avenir. Le moment opportun s'est présenté après que des décisions ont été prises quant aux intentions du Québec et du Manitoba.

[Traduction]

La présidente: Excusez-moi, monsieur Berthold, mais votre temps est écoulé.

Merci, monsieur Garneau.

Il reste suffisamment de temps pour un autre tour.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): J'ai deux questions brèves.

En ce qui concerne l'industrie aérospatiale, notre pays est-il le seul qui exige qu'un transporteur mène ses activités quelque part?

L'hon. Marc Garneau: C'est une bonne question. Je ne connais pas la réponse. Chose certaine, des conditions s'appliquent à Air Canada depuis presque 30 ans et elles s'appliquent encore officiellement.

Je vais céder la parole à mes collègues. J'ignore si d'autres pays ont aussi... Ailleurs dans le monde, des compagnies aériennes sont gérées par l'État, mais pour ce qui est des transporteurs indépendants, je ne connais pas la réponse à la question. C'est probablement inhabituel.

Puis-je demander à ma sous-ministre adjointe déléguée d'intervenir là-dessus?

Mme Catherine Higgins (sous-ministre adjointe déléguée, Politiques, ministère des Transports): J'en serai ravie.

Nous ne savons pas si d'autres pays ont des exigences similaires. Nous serons ravis de vérifier et de donner l'information au Comité plus tard.

L'hon. Marc Garneau: Merci.

M. Gagan Sikand: Monsieur le ministre, je crois vous avoir entendu dire qu'Air Canada emploie 25 000 personnes?

L'hon. Marc Garneau: C'est exact.

M. Gagan Sikand: C'est le nombre de personnes qui seraient à risque si la compagnie n'arrive pas à soutenir la concurrence à l'échelle mondiale, n'est-ce pas?

L'hon. Marc Garneau: Nul doute que le monde des transporteurs est extrêmement compétitif, et Air Canada doit rivaliser avec tous les autres. C'est une grande vue d'ensemble et les activités d'entretien représentent une partie importante des obligations financières d'Air Canada.

De toute évidence, Air Canada doit faire l'entretien des aéronefs de sorte qu'ils soient sécuritaires, et continuer à offrir tous les vols annoncés. La façon dont l'entretien est effectué et l'endroit où il est effectué sont des facteurs que tous les transporteurs doivent prendre en considération. Il est certain qu'à l'heure actuelle, Air Canada est le seul transporteur au pays qui fait face aux contraintes du projet de loi C-10.

M. Gagan Sikand: Merci, monsieur.

Madame la présidente, je vais céder du temps à mon collègue.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup de votre présence.

Toujours concernant la capacité de concurrencer d'Air Canada, l'examen de la LTC a indiqué que dans un marché international majeur très compétitif, c'est la voie que doit suivre le transporteur pour croître. Croyez-vous que nous devons accroître notre rayonnement sur les marchés internationaux? Par ailleurs, la main-

d'oeuvre est-elle un facteur pertinent pour mesurer la compétitivité d'Air Canada?

• (1605)

L'hon. Marc Garneau: Air Canada mène des activités non seulement au pays, mais aussi à l'échelle internationale et pour les accroître, le transporteur doit continuer à élargir ses marchés. Il existe des possibilités d'étendre ses activités sur la scène internationale.

En ce qui concerne la question de la main-d'oeuvre, pouvez-vous m'expliquer un peu ce que vous voulez dire exactement?

M. Sean Fraser: Il me semble que dans le cadre des mesures actuelles, il y a peu d'endroits où l'on peut recruter de la main-d'oeuvre. Je me demande si vous pouvez en dire davantage sur les répercussions qu'a ce caractère restrictif sur la compétitivité d'Air Canada, sur sa capacité d'étendre ses activités dans ces nouveaux marchés.

L'hon. Marc Garneau: C'est une bonne question. Je vais devoir vous revenir là-dessus. C'est une grande question qui mérite certainement une réponse sérieuse, mais je ne l'ai pas à portée de la main. Nous allons toutefois le vérifier pour vous.

M. Sean Fraser: Bien sûr. Pour changer de sujet, la législation est certainement un outil qui peut servir à stimuler la croissance, mais ce n'est pas le seul. Pouvez-vous nous parler des autres avenues que pourrait explorer Air Canada pour favoriser sa croissance?

L'hon. Marc Garneau: Votre question me permet de mentionner que le rapport sur l'examen de la Loi sur les transports au Canada (LTC), déposé le 25 février, propose quelques solutions que le gouvernement pourrait envisager. On propose, par exemple, de rehausser les limites de propriété étrangère à 49 %. On justifie cette mesure en avançant qu'elle favoriserait la création d'autres entreprises sur le marché, et que l'ensemble de l'industrie s'en trouverait plus concurrentielle, au profit des consommateurs.

Au courant du printemps, de l'été et de l'automne, nous allons examiner ces propositions et toutes les recommandations relatives au transport de passagers par avion que contient le rapport sur l'examen de la LTC.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

S'il reste du temps, je serai heureux de le laisser à M. Iacono.

La présidente: Monsieur Iacono, vous avez une minute et 15 secondes.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le président.

Selon vous, monsieur le ministre, comment peut-on à la fois protéger les emplois canadiens et permettre à Air Canada de se moderniser tout en restant concurrentielle sur le marché nord-américain?

L'hon. Marc Garneau: C'est le dilemme auquel nous faisons face. En effet, Air Canada avait des obligations bien précises en vertu de la loi précédente ou du projet de loi C-10 dans sa forme actuelle.

En 1989, le gouvernement de M. Mulroney a privatisé Air Canada, lui donnant ainsi son indépendance et l'occasion d'intégrer le monde des lignes aériennes. Il lui a demandé cependant de respecter quatre exigences, dont celle de maintenir ses aéronefs dans trois villes bien précises. Or maintenant, en plus de clarifier la loi, on reconnaît qu'Air Canada doit faire concurrence à d'autres transporteurs dans un monde qui est farouchement compétitif et on considère qu'il faut lui permettre une plus grande marge de manoeuvre quant aux décisions reliées à l'entretien.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur le ministre Garneau. Le temps est écoulé.

Madame Watts, vous avez six minutes.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci beaucoup, et merci encore d'être ici.

J'aimerais avoir des précisions sur certains points. Vous dites que le projet de loi découle du conflit entre Air Canada et les provinces.

L'hon. Marc Garneau: Nous avons présenté le projet de loi après qu'on nous ait indiqué que le gouvernement du Québec et le gouvernement du Manitoba, qui agissait comme intermédiaire, avaient clairement l'intention de laisser tomber les poursuites contre Air Canada.

Mme Dianne L. Watts: Donc, le projet de loi est issu de la décision des provinces?

L'hon. Marc Garneau: Oui.

Mme Dianne L. Watts: Je veux comprendre, car je sais que vous, votre personnel et le Cabinet du premier ministre avez eu neuf réunions avec Air Canada depuis le 15 décembre, et une autre deux jours avant l'annonce de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Avez-vous discuté de cette loi lors de vos réunions?

L'hon. Marc Garneau: Je n'ai pas rencontré les dirigeants d'Air Canada et je n'ai pas discuté de cela avec eux.

Mme Dianne L. Watts: J'imagine que votre personnel l'a fait, par contre.

• (1610)

L'hon. Marc Garneau: Vous allez devoir me dire à quoi vous faites référence au juste. Vous dites qu'il y a eu des réunions. Nous allons devoir le vérifier.

Mme Dianne L. Watts: Bien sûr. Les réunions ont eu lieu le 5 décembre, le 8 janvier, le 22 janvier, le 27 janvier, le 3 février, puis le 15 février, deux jours avant l'annonce du projet de loi.

J'essaie simplement de comprendre si le projet de loi, qui prévoit des mesures pour trouver un terrain d'entente, a été présenté en prévision de poursuites futures par la province. J'aimerais savoir s'il y a des notes d'information que notre comité pourrait consulter à ce sujet et de quelle manière Air Canada a participé à ce processus.

L'hon. Marc Garneau: Pourriez-vous nous soumettre officiellement les dates que vous avez mentionnées?

Mme Dianne L. Watts: Oui.

L'hon. Marc Garneau: J'ai rencontré les représentants d'Air Canada pour discuter d'autres dossiers, mais pas pour discuter du projet de loi.

Mme Dianne L. Watts: D'accord.

Je vais céder le temps qu'il me reste à Kelly.

Mme Kelly Block: Merci.

Monsieur le ministre, vous avez déclaré qu'il fallait moderniser la loi pour permettre au transporteur d'être concurrentiel dans ce marché mondial progressiste, et pourtant, en réponse à une question d'un de vos collègues, vous avez affirmé que vous n'aviez aucune idée des retombées économiques que cela aurait pour Air Canada.

Quel a été l'argument qui vous a convaincu de présenter maintenant ce projet de loi visant à modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, si vous ne savez pas quelles en seront les retombées économiques pour l'entreprise?

L'hon. Marc Garneau: Permettez-moi de préciser les choses encore une fois. Les raisons qui nous amènent à modifier la loi sont les suivantes: premièrement, nous voulons éviter les poursuites futures; deuxièmement, nous reconnaissons qu'Air Canada doit fonctionner dans un marché très concurrentiel, alors nous voulons lui accorder une plus grande marge de manoeuvre.

Je ne suis pas certain de comprendre où vous voulez en venir avec cet argument sur les retombées économiques pour Air Canada. Pourriez-vous préciser le fond de votre pensée?

Mme Kelly Block: Je crois que mon collègue d'en face vous a demandé quels seraient les avantages économiques pour Air Canada. Comment cela viendrait modifier...

L'hon. Marc Garneau: Pardon, je vais tâcher d'être un peu plus clair.

Une entreprise qui exploite des centaines d'aéronefs doit aussi les entretenir. Cela suppose des coûts considérables. Pour assurer la sécurité des transports aériens, afin que les Canadiens se sentent en sécurité à bord des avions d'Air Canada, il faut assumer des coûts considérables. Ce sont des dépenses faramineuses pour les grandes entreprises comme Air Canada.

Si elle dispose d'une plus grande marge de manoeuvre pour décider où se fera cet entretien, au lieu d'être confinée à certains endroits, je crois que cela lui permettra d'améliorer sa situation financière.

J'espère que je me fais bien comprendre.

Mme Kelly Block: Pourriez-vous nous dire quels sont ces coûts à l'heure actuelle?

L'hon. Marc Garneau: Non, je n'ai pas cette information, mais je peux vous dire que si une entreprise a la possibilité de lancer des appels d'offres plus larges pour l'entretien de ses appareils — que ce soit WestJet, Porter, Transat ou toute autre entreprise qui a son siège au Canada —, elle peut généralement conclure des marchés plus intéressants financièrement que si ses choix sont plus limités.

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Garneau, en tant que ministre des Transports, vous venez de dire que l'entretien des avions au Canada n'est pas compétitif. N'est-ce pas inquiétant pour notre pays?

L'hon. Marc Garneau: Ce n'est pas moi qui ai dit cela.

M. Luc Berthold: Non, mais vous laissez entendre qu'on va aller sur les marchés étrangers et que cela va permettre de le faire. Cela laisse sous-entendre que les obligations actuelles d'Air Canada font en sorte qu'elle n'a pas le meilleur à cet égard.

L'hon. Marc Garneau: Laissez-moi vous rassurer, monsieur Berthold.

Nos compagnies aériennes savent que leur avenir dépend de façon cruciale de la qualité de leur entretien. Comme vous l'avez peut-être suggéré, il ne s'agit pas de trouver la compagnie qui est la moins coûteuse. La qualité de l'entretien est primordiale, parce que lorsqu'il y a un accident d'avion, il y a des conséquences pour la compagnie aérienne. Je suis convaincu qu'il y a une expertise étendue au Canada en matière d'entretien des avions et qu'Air Canada en est très consciente.

• (1615)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente, et merci, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, quelles pourraient être les répercussions pour Air Canada, ses employés et les voyageurs canadiens si la loi n'était pas modifiée en conséquence des nouvelles réalités du marché?

L'hon. Marc Garneau: Je ne cacherai pas qu'Air Canada et son public — car cela a été rendu public dans le passé — ne sont pas très heureux des restrictions imposées, et il a souvent été dit que cela empêchait l'entreprise d'être aussi concurrentielle qu'elle le pourrait.

Évidemment, plus une entreprise est en santé financièrement, plus elle est en mesure d'offrir des services et plus elle peut prendre de l'expansion.

Il est vrai qu'Air Canada a déjà parlé de ses autres obligations qui demeurent ici, et j'aurais préféré qu'elle ne le fasse pas, mais cela n'a pas changé.

Mais pour ce qui est de l'entretien, qui entraîne des coûts considérables pour toute entreprise, Air Canada veut changer les choses depuis longtemps. Je pense qu'en ayant cette marge de manoeuvre, elle pourra réduire ses coûts et cela profitera au bout du compte aux consommateurs. Je ne peux cependant pas vous donner de chiffres précis pour le moment.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre.

J'ai une deuxième question, madame la présidente, si vous me le permettez.

Monsieur le ministre, il y a quelques décennies, le gouvernement Mulroney a privatisé Air Canada. Selon vous, était-ce la chose à faire, et comment cadre le projet de loi C-10 avec cette logique?

L'hon. Marc Garneau: Avec le recul, et c'est toujours plus clair après coup, je crois que c'est une bonne chose en principe de privatiser certaines sociétés. Cependant, le gouvernement Mulroney a fait les choses à moitié, si on peut dire. La coupure ne s'est pas faite complètement. Je ne sais pas si c'est parce qu'Air Canada avait une certaine valeur sentimentale, ou si des facteurs politiques sont entrés en jeu, mais le gouvernement a fait en sorte qu'Air Canada vole de ses propres ailes, tout en lui imposant certaines choses. Si on doit privatiser une organisation dirigée par le gouvernement, je pense qu'il faut attendre d'être prêt à aller au bout des choses pour le faire. En un sens, il y a là des leçons à tirer pour nous tous concernant la privatisation de sociétés d'État au Canada.

M. Vance Badawey: Merci.

[Français]

M. Angelo Iacono: Monsieur le ministre, vous avez parlé précédemment de quatre obligations à la suite de la privatisation

d'Air Canada. Pouvez-vous nous indiquer si l'entreprise a bel et bien respecté ces obligations?

L'hon. Marc Garneau: On connaît l'historique au sujet de l'entretien, mais en ce qui a trait aux trois autres, son siège social est toujours à Montréal.

Pour ce qui est des langues officielles, le commissaire aux langues officielles rédige à l'occasion des rapports sur le respect ou le non-respect par Air Canada des exigences en matière de langues officielles. Le commissaire a parfois formulé des critiques à l'endroit de la compagnie et continue d'être vigilant à cet égard. Air Canada a par le passé fait l'objet de critiques en matière de langues officielles.

Quant au troisième point concernant la propriété étrangère, cela n'a pas changé depuis le début. Ce n'est pas, à l'heure actuelle, quelque chose de contentieux à Air Canada. C'est la même exigence qui s'applique à toutes les autres compagnies aériennes au Canada, soit un maximum de 25 %.

M. Angelo Iacono: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Monsieur Hardie, vous avez une minute et 15 secondes.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Je dois revenir à ma première question parce que vous n'y avez pas répondu.

Je voulais parler des avantages qu'Air Canada a obtenus à son établissement. On lui a donné des aéroports, des droits de route et des créneaux dans de grands aéroports internationaux. Les aéroports ne sont plus en fonction depuis longtemps, mais cela valait cher, surtout pour une entreprise en démarrage.

Est-ce qu'il reste des avantages de ce premier marché qui donnait à Air Canada une certaine longueur d'avance sur ses concurrents?

• (1620)

Mme Catherine Higgins: Merci pour la question. Je vais tenter d'y répondre.

La loi a été adoptée pour encadrer la privatisation d'Air Canada, sa transition du statut de société d'État à celui d'une entité privée viable et concurrentielle. Pendant ce temps, Air Canada a maintenu ses transports aériens au Canada. La privatisation initiale a permis de créer un transporteur aérien concurrentiel, mais qui est toujours soumis aux mêmes obligations qu'il y a 30 ans en vertu de la loi actuelle, des obligations qui ne s'appliquent pas à ses concurrents nationaux et internationaux. Bien que l'entreprise ait profité de certains avantages en vertu de la LPPCAC, la loi lui impose des obligations qui pourraient nuire à sa compétitivité dans les années à venir.

M. Ken Hardie: Je suis désolé, mais cela ne répond toujours pas à ma question.

Est-ce que le marché initial procure encore à Air Canada des avantages que les autres compagnies aériennes n'ont pas, par exemple les routes internationales et les créneaux dans les autres aéroports?

La présidente: Brièvement, si vous le pouvez.

Mme Catherine Higgins: Le Canada a une politique sur le secteur du transport aérien qui est grandement axée sur la concurrence et la concurrence sur les routes internationales, et qui mise autant que possible sur le libre accès des concurrents, de façon à ce que les voyageurs et les Canadiens puissent profiter des meilleurs services et coûts qui soient. En ce sens, la privatisation n'a plus de réels avantages pour l'entreprise.

La présidente: Merci.

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, je suis heureux que nous puissions poursuivre notre conversation.

Plus tôt, vous avez mentionné que j'avais suggéré qu'il y aurait peut-être une qualité inférieure au chapitre de l'entretien des avions d'Air Canada. Je m'inspirais en cela d'une déclaration faite ici même, sur la Colline du Parlement. Permettez-moi de vous la citer: « [...] alors qu'on refuse d'investir dans ce qui a fait de ce pays un pays fort et qu'on met en danger des milliers de Canadiens qui voyagent à tous les jours en risquant une moindre qualité d'entretien, ce n'est pas correct. »

Monsieur Garneau, c'est M. Justin Trudeau qui a dit cela devant des travailleurs d'Aveos sur la Colline du Parlement. Je voulais juste vous dire la raison pour laquelle je pouvais craindre qu'il y ait une moindre qualité d'entretien. D'après ce que je peux comprendre, cela ne vous inquiète pas.

L'hon. Marc Garneau: Je vous dirais que la situation a changé depuis 2012.

M. Luc Berthold: Qu'est-ce qui a changé exactement?

L'hon. Marc Garneau: On ne savait pas exactement ce qui allait se passer. Aujourd'hui, quatre ans plus tard, le portrait est plus clair.

M. Luc Berthold: Qu'est-ce qui a changé exactement depuis 2012? Le même litige est devant la cour et les mêmes travailleurs attendent toujours des réponses.

L'hon. Marc Garneau: Ce qui a changé...

M. Luc Berthold: Le gouvernement du Québec vous dit de ne pas bouger. C'est ce qui a changé. Le gouvernement du Québec ne veut pas qu'on change la loi.

L'hon. Marc Garneau: Je ne suis pas d'accord quant à votre interprétation par rapport à ce que le gouvernement du Québec veut nous dire. Le gouvernement du Québec est très conscient du fait qu'on avance tous dans ce dossier. Il a indiqué clairement qu'il a l'intention de laisser tomber le litige quand Air Canada signera le contrat.

Je crois que Mme Anglade a été invitée à venir témoigner devant ce comité.

M. Luc Berthold: Elle fait partie de la liste des témoins qui seront invités à comparaître.

[Traduction]

L'hon. Marc Garneau: Madame la présidente...

La présidente: Oui.

[Français]

L'hon. Marc Garneau: Que Mme Anglade vienne témoigner ou non, je crois qu'elle va vous envoyer un document. Je vous encouragerais à lui poser la question.

Je suis certain que Mme Anglade comprend très bien que nous avons décidé d'apporter une modification à cette loi parce que nous connaissons l'intention du gouvernement du Québec. Cela prend un certain temps, comme je l'ai mentionné.

M. Luc Berthold: Avant que Mme Anglade comparaisse devant le comité, je veux vous citer ses propos. Elle mentionnait ce qui suit:

Nous, ce que nous voulons, c'est qu'elles soient maintenues au Québec de manière générale [...]. Dans la modification qu'ils proposent, on ne veut pas que ça vienne nuire à l'entente que nous avons avec Air Canada et au fait que nous soyons devant les tribunaux.

La correspondance que la Cour suprême a reçue provient de la demanderesse Air Canada et de l'intimé, le Procureur général du Québec. Une entente est intervenue entre les parties pour reporter la décision sur la demande d'autorisation d'aller en appel. Il n'y a pas d'entente autre qu'une demande de reporter la décision en appel.

En attendant que Mme Anglade puisse venir répondre à nos questions, je pense qu'il serait pertinent que vous communiquiez avec le gouvernement du Québec pour savoir exactement quelles démarches il voudrait qu'Ottawa entreprenne. Nous ne voudrions pas nuire à l'implantation des centres d'entretien. Vous en êtes fiers, tout comme nous. Nous voulons que ces choses se fassent ici, mais nous ne voudrions pas que le fait d'agir de manière précipitée nuise à l'implantation de ces centres.

• (1625)

L'hon. Marc Garneau: Pour moi, la situation est claire. Il n'y a pas de confusion entre notre position et les démarches que nous entreprenons avec le projet de loi C-10. Je crois que Mme Anglade fera la lumière sur ces questions. Vous verrez que nous sommes tous les deux sur la même longueur d'onde.

Je reviens sur la qualité de l'entretien, que vous avez mentionné au début. Vous savez que c'est réglementé dans ce pays. Cela fait partie de nos responsabilités.

M. Luc Berthold: Monsieur Garneau, c'est M. Trudeau qui avait soulevé le danger que pose la qualité de l'entretien. Ce n'est pas moi.

L'hon. Marc Garneau: Je suis ici seulement que pour vous dire que c'est réglementé. C'est l'une des responsabilités primordiales de Transports Canada.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Monsieur le ministre, vous avez mentionné à quelques reprises que ce qui a motivé la modification de la LPPCAC, c'est qu'on veut éviter les poursuites futures. Pourriez-vous nous dire si vous avez songé, peut-être pour de prochaines modifications, à ce qui serait requis pour permettre aux actionnaires d'intenter des poursuites dans l'éventualité où Air Canada ne respecterait pas ses engagements en ce qui a trait aux centres d'excellence promis? Quels recours seraient offerts aux actionnaires dans un tel cas?

L'hon. Marc Garneau: Nous avons voulu rendre la nouvelle loi plus claire que la précédente, à la lumière des divergences d'opinion qui ont mené les deux parties à s'affronter devant les tribunaux. Nous voulions absolument clarifier les choses. Je pense que c'est plus clair maintenant. Pour ce qui est de la teneur de la nouvelle loi, j'ai bon espoir que cela ne mènera à aucune interprétation erronée. J'estime que c'est clair.

C'est une mauvaise interprétation de la définition de « entretien » qui a suscité ce différend. Je pense que la définition est claire dans le projet de loi C-10.

Mme Kelly Block: Je veux mentionner que ma collègue vous a posé une question concernant des réunions avec Air Canada. Tout est consigné dans le registre de lobbying, qui rencontre qui, et c'est de cette façon que nous avons su que vous et votre personnel aviez rencontré les représentants ou les lobbyistes d'Air Canada.

L'hon. Marc Garneau: Oui, je le sais très bien, madame Block. Nous avons des réunions régulièrement avec Air Canada. Nous avons des réunions avec tous les acteurs du secteur des transports.

Cela n'indique pas nécessairement le but de la réunion. Il y a une foule de sujets à aborder. Vous nous demandez des détails à propos de ces réunions, alors permettez-nous de le vérifier.

Je vais renvoyer la question à ma sous-ministre adjointe.

La présidente: Je suis désolée, le temps est écoulé.

Merci beaucoup d'avoir accepté notre invitation aujourd'hui et d'avoir informé le Comité des différentes difficultés associées au projet de loi C-10. Nous vous remercions, monsieur le ministre Garneau, vous et vos collègues, d'avoir été des nôtres.

Nous allons faire une pause de deux minutes, le temps de préparer la téléconférence.

L'hon. Marc Garneau: Merci.

La présidente: Merci.

• (1625)

(Pause)

• (1630)

La présidente: La séance reprend. Je prie les députés de regagner leur siège.

Nous recevons maintenant Mike Trethewey, économiste en chef et stratégeste en chef, InterVISTAS Consulting Group, par vidéoconférence de Vancouver.

Nous accueillons également Peter Wallis, président-directeur général, Van Horne Institute, Calgary.

Bienvenue à vous deux, messieurs.

Monsieur Trethewey, voulez-vous commencer?

M. Mike Trethewey (économiste en chef et stratégeste en chef, InterVISTAS Consulting Group, As an Individual): Je m'appelle Mike Trethewey et je suis économiste en chef ainsi que stratégeste en chef pour la société InterVISTAS Consulting. Il s'agit d'une société canadienne d'aviation, de transport et de tourisme. Nous avons aujourd'hui des bureaux au Canada, aux États-Unis, en Europe et en Amérique latine. Nous employons environ 90 personnes. Nous sommes de grands exportateurs de services pour le Canada. J'ai un doctorat en économie et j'ai enseigné pendant 14 ans à la faculté des transports de l'Université de la Colombie-Britannique, où j'occupe toujours un poste de professeur auxiliaire.

J'aimerais divulguer le nom de mes clients pour lesquels il pourrait y avoir perception de conflit d'intérêts, même si je juge que ce n'est pas le cas. Air Canada est un ancien client, tout comme WestJet, Air Transat et Porter Airlines, et presque toutes les administrations aéroportuaires du Canada, de même que le Bureau de la concurrence, Transports Canada et l'Office des transports du Canada. Nous avons travaillé avec toutes les sphères de l'industrie, et je crois que je peux apporter un point de vue équilibré à la discussion.

Je n'ai que quelques commentaires à formuler en guise d'introduction. Je me ferai ensuite un plaisir de répondre à toutes vos questions. Je précise qu'on m'a invité à témoigner. Je n'ai pas sollicité le Comité.

D'abord, je note que la loi a été adoptée il y a 30 ans. C'est intéressant. Pendant ce temps, j'ai non seulement eu le temps — en fait, mon épouse, techniquement — d'avoir un enfant, mais aussi d'avoir des petits enfants. Deux générations plus tard, donc, la loi est toujours la même.

Je le souligne, parce que le monde de l'aviation n'est plus du tout ce qu'il était. Il y a 30 ans, les compagnies aériennes publiques n'étaient pas rares, un fait particulièrement éloquent pour l'industrie de l'entretien. L'industrie d'aujourd'hui est très différente de celle d'il y a 30 ans. C'est devenu une industrie hautement spécialisée qui a énormément recours aux économies d'échelle.

Pour vous donner un exemple, Air Canada renouvelle sa flotte avec des 787. Ce sont d'excellents aéronefs. Elle en a commandé 29, et je crois que 17 ont été livrés. Si on essaie de prévoir un peu l'entretien que nécessiteront ces aéronefs, en fait de réparation et de révision, il faudra compter une période intensive d'environ trois ans pour suivre le renouvellement actuel de la flotte. Donc, tous les 10 ou 20 ans, il faudra prévoir trois années d'entretien intensif par des spécialistes des 787. Puis, pendant des années, il n'y aura rien à faire de ce côté.

Aujourd'hui, l'entretien est un domaine spécialisé, et c'est ainsi à l'échelle de la planète. Un éventail de spécialistes des 787 vont se partager le travail. Ils vont s'occuper de la flotte d'Air Canada dans 10 ans, puis ce sera au tour de Delta Airlines ou d'un autre transporteur.

Cette loi me laisse perplexe à certains égards. Je ne suis pas certain de comprendre pourquoi on continue d'imposer à une compagnie aérienne des restrictions différentes des autres, seulement parce qu'elle était la propriété du gouvernement il y a deux générations de cela.

Je crois que cette nouvelle loi avantagera tout le monde en permettant à Air Canada d'être plus concurrentielle et d'avoir plus de choix en matière d'entretien. Si c'est la sécurité qui vous inquiète, il faut intervenir du côté de la réglementation sur la sécurité, et pas imposer une solution d'approvisionnement à un transporteur en particulier. Le Canada va aussi y gagner, car la nouvelle loi va encourager l'établissement et le développement du secteur de l'entretien canadien.

Je suis particulièrement emballé par la commande passée récemment par Air Canada. Elle a commandé des CS-300, un aéronef révolutionnaire selon moi. Le moment de sa commercialisation a seulement été mal choisi. Dans les dernières semaines, deux grosses commandes ont été passées, celle d'Air Canada, et l'autre, plus grosse encore, vient de Delta, la troisième compagnie aérienne en importance au monde. Elle va donc magasiner les centres d'entretien, et je pense que cette loi va offrir les incitatifs voulus pour construire un centre d'entretien d'aéronefs de type Bombardier au Canada. Je ne vois pas de désavantage à la loi. Si ça se trouve, elle ne va peut-être pas assez loin pour égaliser les règles du jeu pour tous les transporteurs au Canada.

Je vais m'arrêter ici, mais je serai heureux de répondre à vos questions après l'exposé de Peter.

• (1635)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Trethewey.

Monsieur Wallis.

M. Peter Wallis (président-directeur général, Van Horne Institute, As an Individual): Je m'appelle Peter Wallis, et je suis le président de l'Institut Van Horne, un établissement basé à l'Université de Calgary qui se penche sur les transports. L'Institut collabore très étroitement avec l'industrie, les gouvernements et d'autres intervenants afin de créer des programmes secondaires et postsecondaires sur la chaîne d'approvisionnement des transports et la logistique en matière de transport. Nous effectuons aussi beaucoup de recherches d'ordre public dans ces secteurs, notamment sur le train haute vitesse, le service ferroviaire à fréquence élevée, la politique de l'aviation, et le transport ferroviaire du bitume de l'Ouest canadien entre Fort McMurray et Valdez, au moyen d'une combinaison de transport ferroviaire et de pipeline.

Je vais vous donner un peu d'information sur moi. J'ai étudié le droit aéronautique pendant un certain nombre d'années, et j'ai obtenu un diplôme de l'Université de Londres dans ce domaine. J'ai travaillé à la Commission canadienne des transports en tant que conseiller juridique pour tous les modes de transport. J'ai été détaché à titre de chef de cabinet pour deux ministres fédéraux des Transports. J'ai aussi travaillé pour Pacific Western Airlines, une compagnie qui est ensuite devenue les Lignes aériennes Canadien International après avoir fait l'acquisition de Canadian Pacific Airlines et de Wardair afin de former ce grand transporteur aérien. Je m'occupais notamment des relations gouvernementales, des affaires réglementaires, des affaires publiques et de la sécurité. Les affaires gouvernementales consistaient notamment à collaborer avec le gouvernement canadien en ce qui a trait aux accords bilatéraux internationaux en matière d'aviation. J'ai eu l'honneur de siéger au conseil d'administration de l'Administration aéroportuaire de Calgary, dont j'ai assuré la présidence pendant cinq années, et je siège actuellement à celui de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA.

En ce qui concerne le projet de loi à l'étude, je suis ravi d'avoir l'occasion de comparaître devant vous. On m'a demandé de témoigner. Tout comme Mike, je dois préciser que les membres de l'Institut Van Horne sont Air Canada, WestJet, d'autres transporteurs ainsi que des autorités aéroportuaires. Il est merveilleux d'avoir l'occasion de vous donner notre avis sur le projet de loi. D'après mon interprétation du texte, il s'agit d'un premier pas visant à libérer Air Canada, qui a les mains liées, de sorte que la compagnie puisse participer sans entrave à l'économie mondiale, à l'instar des autres transporteurs.

Dans le rapport Emerson, qui sera assurément soumis au Comité sous peu, l'auteur indique très clairement que nos compagnies aériennes internationales doivent être libres de créer des chaînes d'approvisionnement en provenance et à destination du Canada dans le but de soutenir la concurrence des joueurs les plus grands et les meilleurs au monde. Pour ce faire, elles doivent pouvoir maîtriser leurs coûts. Les coûts sont un des éléments majeurs que toute compagnie aérienne doit examiner, et ils sont intimement liés à l'entretien. Les coûts d'entretien représentent d'ailleurs quelque 10 à 15 % de la structure de coûts de toute compagnie aérienne.

Lorsque je prends connaissance du projet de loi, je l'examine très attentivement pour déterminer l'ampleur de l'entrave au pouvoir discrétionnaire — si je peux m'exprimer ainsi —, c'est-à-dire la mesure dans laquelle on empêche Air Canada de devenir un transporteur aérien vraiment concurrentiel sur la scène mondiale, ce qui devrait selon moi toujours être l'objectif de tout le monde.

Merci.

● (1640)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Wallis.

Nous allons maintenant entamer la période de questions des membres du Comité, à commencer par Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente. Je remercie également les témoins de se joindre à nous aujourd'hui.

J'aimerais commencer par une question qui a été posée à un membre du personnel du ministre Garneau. Elle portait sur les avantages résiduels, s'il y a lieu, dont Air Canada peut bénéficier grâce à sa situation de transporteur traditionnel. Monsieur Tretheway, j'aimerais savoir si vous êtes en mesure de commenter. Le transporteur bénéficie-t-il encore d'avantages résiduels attribuables à sa situation de transporteur traditionnel?

M. Peter Wallis: Je peux tenter de répondre brièvement.

Je pense que les avantages découlant de la situation de transporteur traditionnel étaient considérables au départ. Un des membres du Comité les a identifiés. Ces avantages englobaient des bilans sans entrave pour les aéronefs, l'absence totale de dettes et, bien sûr, une partie des recettes découlant de la vente d'actions aux Canadiens. Je crois que tous ces éléments appartiennent désormais au passé, et je n'ai décelé aucun avantage résiduel dans ce projet depuis de nombreuses années — cela remonte probablement à l'époque du gouvernement Mulroney.

Mme Kelly Block: Bien. Nous pourrions approfondir quelque peu la question et discuter des créneaux horaires hebdomadaires qu'Air Canada occupe dans un certain nombre de grands aéroports. Ne considérez-vous pas qu'il s'agit là d'un avantage résiduel?

● (1645)

M. Peter Wallis: Lorsque je travaillais aux Lignes aériennes Canadien International, nous collaborions avec Air Canada sous la recommandation de l'honorable John Crosbie. Au nom du Canada, nous tentions de déterminer ensemble quel transporteur serait le mieux placé pour offrir des services à destination de différents pays. Nous avons pu le faire, et les créneaux horaires découlent justement de cette initiative particulière.

Je n'irais pas jusqu'à dire qu'il reste de véritables avantages résiduels, à l'exception de ce dont nous avons convenu à l'époque.

Mme Kelly Block: Bien. Merci.

Monsieur Tretheway.

M. Mike Tretheway: Tout d'abord, la question des créneaux horaires est complexe. Si un aéroport accueille un grand transporteur, le fait que celui-ci ajoute un vol donne souvent lieu à plus de connexions que l'arrivée d'un nouveau transporteur. Voilà pourquoi la plupart des aéroports se donnent pour règle d'attribuer la moitié des nouveaux créneaux au grand transporteur en question, en raison des avantages, puis de distribuer l'autre moitié aux nouveaux venus sur le marché, ce qui favorise un accès concurrentiel.

Il ne faut pas oublier qu'Air Canada a fait faillite; elle a alors réduit son offre de services à l'aéroport de Toronto, ce qui a libéré un grand nombre de créneaux horaires. En fait, c'était à l'époque où WestJet effectuait une importante transition à partir de Hamilton. Le transporteur est encore présent là-bas, mais il est désormais un joueur majeur de l'aéroport Pearson étant donné qu'il s'est approprié les créneaux horaires devenus disponibles.

D'autres aspects entrent aussi en ligne de compte sur la question des créneaux. Si nous prenons l'exemple de l'aéroport des îles de Toronto, nous constatons que la compagnie aérienne Porter occupe la vaste majorité des créneaux. Air Canada a vraisemblablement accès à la moitié de ceux qui se libèrent, mais une entente entre le gouvernement fédéral, la ville et l'administration portuaire limite strictement le nombre de vols sur l'île. Au départ, c'est Porter qui a eu obtenu ces créneaux horaires. Je ne peux pas parler au nom d'Air Canada, mais je crois savoir que la compagnie aimerait bel et bien être présente dans cet aéroport.

J'aimerais dire une dernière chose à propos de la question précédente. En tant qu'économiste, je réfléchis toujours en terme d'éléments comme les taux d'amortissement et ce genre de choses. Je dirais donc que s'il y avait au départ des avantages pour Air Canada, ceux-ci ont probablement été entièrement amortis au cours des 30 années qui se sont écoulées. En ce qui a trait aux avantages pour les actionnaires des aéronefs ou de quoi que ce soit d'autre, il a déjà été mentionné que ces appareils ont disparu depuis longtemps et qu'Air Canada a fait faillite, de sorte que les premiers actionnaires ont dilapidé les avantages, si je puis dire. Tout a disparu depuis longtemps, et je crois qu'il faut tenir compte de la situation mondiale actuelle.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Monsieur Wallis, j'aimerais faire suite à une autre de vos remarques concernant le rapport Emerson. Vous avez parlé des nombreuses recommandations qu'on y retrouve, et je pense que 66 d'entre elles portent sur le secteur du transport aérien. Je ferai remarquer que les modifications à la loi n'ont été recommandées ni par Air Canada ni par quelque transporteur que ce soit. Vous dites aussi que le projet de loi C-10 n'uniformise pas suffisamment les règles du jeu pour les transporteurs aériens du Canada en général.

J'aimerais vous donner l'occasion de commenter le fait qu'Air Canada n'a pas formulé cette recommandation pour l'aider à accroître sa compétitivité; j'aimerais aussi savoir ce que vous entendez lorsque vous dites que la modification ne va pas assez loin.

M. Peter Wallis: Je voulais probablement dire que la modification en question, si elle est interprétée largement, permettrait à Air Canada d'entrer dans un milieu concurrentiel plus vaste que celui dans lequel il se retrouvera, lorsque viendra le temps de trouver les meilleurs prix — ce dont Mike a parlé — pour l'entretien de ses cellules et du matériel avionique très complexe et délicat qui accompagne la nouvelle génération d'équipement, y compris les séries d'avions de Bombardier. Voilà ce à quoi je faisais allusion.

Vous allez devoir demander à Air Canada comment elle compte composer avec les dispositions — qui ont été révisées et ont fait l'objet d'ajouts — afin de demeurer concurrentielle, mais il faudra aussi s'attarder aux dispositions particulières que certains pourraient considérer comme étant un engagement.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Wallis.

Monsieur Badawey, vous avez six minutes.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente. Messieurs, je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui.

Comment la plupart des compagnies aériennes gèrent-elles leur entretien? S'en occupent-elles à l'interne, ou font-elles affaire avec des centres d'excellence qui se spécialisent dans un type d'aéronef?

• (1650)

M. Mike Tretheway: Il existe une dichotomie. Bon nombre de ce que nous appelons des transporteurs traditionnels continuent de s'occuper de l'entretien à l'interne, tandis que les transporteurs qui ont

vu le jour au cours des 30 dernières années ne le font pratiquement jamais eux-mêmes. Ils recherchent plutôt une solution bien plus efficace et spécialisée.

Nous constatons d'ailleurs une forte tendance à recourir à la sous-traitance même chez les transporteurs traditionnels, surtout dans le cas de l'entretien lourd. C'est le cas de Qantas, par exemple. L'Australie est légèrement plus petite que le Canada, mais les deux pays sont semblables sur le plan géographique. Notre climat est plus froid, et l'Australie penche d'un côté étant donné que la majeure partie des activités sont situées sur sa côte Est. Qantas a désormais recours à la sous-traitance en Australie et ailleurs pour la majeure partie de ses entretiens lourds.

M. Vance Badawey: J'aimerais approfondir quelque peu la question. De quel genre d'entretien une compagnie aérienne s'occupe-t-elle, de nos jours, et quel type est confié en sous-traitance, plus particulièrement à un centre d'excellence?

M. Mike Tretheway: Habituellement, c'est l'entretien lourd qui est confié en sous-traitance. La maintenance en piste ou entre les vols est souvent réalisée par le personnel d'entretien des nouveaux transporteurs.

Il s'agit d'un domaine complexe. Un des enjeux importants se rapporte aux inventaires des pièces de rechange. Pour une compagnie aérienne comme WestJet ou Air Canada qui ont des centaines de destinations, il est très coûteux de conserver un ensemble complet de pièces de rechange. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles l'industrie a évolué. Nous constatons que la maintenance en piste est de plus en plus confiée en sous-traitance, même de nos jours; en effet, si l'ensemble de la maintenance en piste d'un appareil donné va en sous-traitance dans un aéroport, il y aura probablement un personnel formé et des pièces de rechange sur place pour répondre aux besoins.

M. Vance Badawey: Merci.

Pour terminer, quels sont les points communs entre les activités d'entretien d'Air Canada, dans ses programmes, et celles de ses concurrents en Amérique du Nord?

M. Mike Tretheway: Je n'ai aucune information de référence à vous donner.

M. Vance Badawey: Peter.

M. Peter Wallis: Je n'ai aucun renseignement là-dessus non plus. Veuillez m'excuser.

M. Vance Badawey: Merci.

Madame la présidente, je vais partager mon temps avec M. Iacono.

M. Angelo Iacono: Je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Ma question peut s'adresser aux deux témoins.

Selon les reportages des médias, le travail qu'Aveos effectuait auparavant pour Air Canada est désormais réparti entre différentes entreprises du Québec, des États-Unis, d'Israël et de Singapour.

Êtes-vous d'avis que le secteur de la maintenance des aéronefs prend de l'expansion au Canada, et pourquoi, le cas échéant?

M. Peter Wallis: Il y a des groupes d'expertise en entretien au Canada, et ils ont connu des hauts et des bas au fil des ans. En réponse à votre question visant à savoir si le secteur prend de l'expansion ou non, je ne crois pas pouvoir vous donner de réponse valable.

M. Angelo Iacono: Monsieur Tretheway?

M. Mike Tretheway: Encore une fois, la question est fort complexe. Certains volets de l'entretien ont pris de l'ampleur au pays, et d'autres pas. Dans l'ensemble, j'ai l'impression que nous étions au troisième rang mondial dans l'industrie de l'aérospatiale, y compris dans la production aéronautique, alors que nous sommes désormais au cinquième rang, probablement.

Un des problèmes à ce chapitre, c'est qu'une grande partie de l'entretien des aéronefs se rapporte au moteur. En fait, les moteurs d'aujourd'hui sont incroyablement fiables, à un point tel qu'il n'y a pratiquement aucun aéronef qui voyage avec plus de deux moteurs. Or, la plupart des appareils intercontinentaux avaient trois ou quatre moteurs il y a 30 ans, alors qu'aujourd'hui, les appareils 777, 787, A330 et ainsi de suite ont tous deux moteurs. Les modèles A340 et 747-8 font exception.

Tandis que les moteurs ont gagné en fiabilité, les activités d'entretien ont diminué partout dans le monde, étant donné que nous avons un moins grand nombre d'aéronefs qui sont beaucoup plus fiables.

Dans l'ensemble, j'ai l'impression que les activités ont diminué légèrement, surtout du côté de la production aéronautique. Une certaine reprise commence toutefois à se faire sentir avec les commandes d'avions de la Série C.

• (1655)

M. Angelo Iacono: La voie législative est-elle la seule façon de protéger les emplois du secteur de l'entretien? Que peut-on faire d'autre pour encourager des entreprises comme Air Canada à conserver l'entretien des aéronefs au pays?

M. Mike Tretheway: Je doute que la voie législative puisse protéger quoi que ce soit.

Allez-y, Peter.

M. Peter Wallis: J'allais simplement dire que je doute que des emplois puissent être protégés par voie législative. Comme c'est le cas pour tout marché, je crois que les entreprises doivent intervenir et démontrer la valeur ajoutée, ce qui passe par la création de centres d'excellence. Étant donné que la Série C de Bombardier est construite à Montréal, et que les commandes semblent commencer à arriver à la suite de celles d'Air Canada et de Delta, il me semble évident que les centres d'excellence et l'entretien de cet équipement particulier, tant pour le matériel avionique que pour la cellule, constituent une occasion intéressante, même si rien n'est assuré.

La présidente: Merci beaucoup.

M. Mike Tretheway: Il est important d'offrir des incitatifs fiscaux sur les investissements requis.

La présidente: Bien.

M. Mike Tretheway: Ces incitatifs doivent viser un type d'équipement donné.

La présidente: Merci, monsieur Tretheway. Peut-être pourriez-vous terminer votre idée en réponse à la question de quelqu'un d'autre.

Monsieur Boulерice, vous avez six minutes.

[Français]

M. Alexandre Boulерice: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie les deux témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

D'entrée de jeu, je voudrais quand même souligner la particularité de ce projet de loi qui autorise la perte de 2 600 emplois au pays, qui légalise cette façon de faire et qui nous fait une vague promesse

d'avoir, peut-être un jour, un centre d'excellence pour faire l'entretien de 45 appareils C Series si jamais Air Canada les achète réellement.

Comprenons-nous bien, on ne parle pas du tout de la même chose. Parlons de Montréal. En 2012, avant la faillite d'Aveos, 300 avions étaient entretenus chaque année par des gens qualifiés dans la région montréalaise alors qu'on nous promet que, peut-être, 45 avions vont être entretenus à l'avenir.

J'aimerais aussi mentionner aux témoins l'inquiétude que des gens peuvent avoir relativement à la qualité du travail qui sera effectué à l'étranger.

Dans un document d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, il est mentionné que les fabricants d'avions canadiens assument des coûts initiaux plus élevés pour s'intégrer dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, mais qu'ils acceptent également de plus grands risques. C'est là où une petite sonnette d'alarme retentit à nos oreilles.

Savez-vous de quel type de risques il s'agit? Qu'est-ce que les fabricants d'avions canadiens mettent à risque dans les chaînes d'approvisionnement mondiales? Selon vous, qu'est-ce que cela représenterait comme risques?

[Traduction]

M. Peter Wallis: Je peux commencer à répondre. J'aimerais simplement préciser au membre du Comité que lorsque nous parlons d'externaliser ces travaux à l'étranger, nous parlons d'entreprises comme Air France Industries, Airbus, Boeing, British Airways Engineering, GE Aviation, Hong Kong Aircraft Engineering et Lufthansa. Ces entreprises ont toutes une excellente réputation à l'échelle mondiale en matière d'entretien. Je pense que ce genre d'information devrait vous rassurer, étant donné que tout aéronef dont l'entretien est réalisé par ces entreprises, y compris les moteurs Rolls-Royce, recevra des services non seulement de classe mondiale, mais aussi tout à fait acceptables pour les autorités canadiennes.

[Français]

M. Alexandre Boulерice: Monsieur Tretheway, qu'en pensez-vous?

[Traduction]

M. Mike Tretheway: Je n'ai vraiment pas grand-chose à ajouter. Si c'est la sécurité qui vous préoccupe, c'est ce volet qui devrait être réglementé plutôt que de contraindre qui que ce soit à maintenir ses activités à un endroit donné. Je pense que vous aborderez la question de front au moyen de réglementation sur la sécurité, de systèmes de gestion de la sécurité et de surveillance.

[Français]

M. Alexandre Boulерice: Je vous remercie.

On est devant un cas particulier. Une compagnie, Air Canada, a été privatisée à la fin des années 1980, soit en 1988-1989, en vertu de certaines conditions. Celles-ci précisaient que des emplois devaient rester au pays. Il s'agissait d'assurer un certain niveau de services, soit celui de l'entretien et de la maintenance des avions d'Air Canada. Cela permettait à notre société de conserver de bons emplois. Cela faisait vivre des communautés. Des gens payaient des taxes et des impôts et le tout était protégé par la loi.

On parle d'un cas où la compagnie a cessé de respecter la loi et a fait perdre des emplois à 2 600 personnes. Or, selon l'entente initiale, on devait garder ces emplois chez nous. Les travailleurs se sont adressés à la cour et ils ont gagné. Ils ont gagné en Cour supérieure du Québec et ils ont gagné en Cour d'appel du Québec parce qu'ils avaient raison. La loi était claire à ce sujet.

Le nouveau gouvernement libéral va maintenant autoriser Air Canada, et ce, de manière rétroactive, à faire ce que cette compagnie n'avait pas le droit de faire en 2012.

Mettons-nous à la place des citoyens. Trouvez-vous que de donner raison à une compagnie qui avait une activité illégale et qui avait pris des décisions illégales il y a seulement quatre ans est un comportement responsable de la part d'un gouvernement? Est-il responsable de dire que c'est beau et qu'il n'y a pas de problème? Quel message cela envoie-t-il aux citoyens en ce qui a trait au respect des lois de ce pays?

Prenez votre temps avant de me répondre.

• (1700)

[Traduction]

La présidente: Messieurs, il reste encore à l'un de vous une minute du temps de parole accordé à M. Boulerice.

M. Peter Wallis: Merci beaucoup. Je vais commencer et laisser ensuite la parole à Mike.

Vous avez fait venir Mike et moi pour que nous vous parlions de certaines questions stratégiques liées à la politique en matière de transport aérien, comparativement à des questions complexes qui se rapportent davantage au cadre politique et juridique du Québec. Je ne suis donc pas certain si c'est une bonne question pour nous deux.

La présidente: Monsieur Tretheway.

M. Mike Tretheway: Je peux ajouter quelques observations. Cela fait 30 ans, et nous avons assisté pendant cette période à la création et à la croissance de grandes compagnies aériennes, dont WestJet, Porter Airlines, Air Transat et ainsi de suite. Le gouvernement, à tort ou à raison, a décidé de se servir de la concurrence. Je dirais que les compagnies aériennes déclarent faillite une première fois et ferment généralement leurs portes la deuxième fois. Cela n'a rien à voir avec la protection d'emplois.

Je ne comprends pas bien la question. On dirait une question politique. Si vous choisissez d'avoir un environnement concurrentiel comme base de votre politique, il y a toute une gamme d'enjeux liés à la concurrence, et l'entretien fait partie des enjeux importants, car il représente une large part des coûts des aéronefs. Vous avez une compagnie aérienne qui doit faire concurrence avec d'autres compagnies qui ne sont pas assujetties à ces restrictions.

Une fois de plus, je vous conseille de mettre l'accent sur la sécurité et la politique fiscale pour créer des incitatifs afin que ces emplois et ces fabricants soient au Canada. Il y a tendance à y avoir une concentration d'emplois à l'endroit où se trouvent les fabricants. C'est très important.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Tretheway.

Nous passons maintenant à M. Fraser.

M. Sean Fraser: Je vais partager mon temps de parole avec M. Hardy. Je tâcherai donc d'être bref dans mes questions.

Nous avons posé l'une d'elles au ministre, qui n'était pas sûr de la réponse.

Vous avez mentionné que les compagnies aériennes appartenant au gouvernement sont l'exception, monsieur Tretheway. Connaissez-vous d'autres pays qui réglementent l'endroit où doit se faire l'entretien ou s'établir le siège social?

M. Mike Tretheway: Je sais que les pays qui le faisaient, comme l'Australie, ne le font plus. Je ne crois pas que les États-Unis possèdent ce genre de règles. J'avoue que je n'ai pas de renseignements détaillés pour ce qui est de l'Allemagne, mais

Lufthansa Technik est devenu un groupe mondial de services d'entretien, et je ne crois pas que Lufthansa doive recourir à ses services. J'avoue toutefois que je n'ai pas de renseignements détaillés à ce sujet. Je dirais que la norme partout dans le monde est de ne pas imposer de restrictions concernant l'endroit où l'entretien doit être fait.

M. Sean Fraser: Dans la même veine, dans un pays comme l'Australie qui a changé sa façon de faire, quelle a été l'incidence sur l'entretien fait par l'industrie aérienne sur ce continent?

• (1705)

M. Mike Tretheway: Je crois que le nombre total d'emplois liés à l'entretien a augmenté en Australie, mais pas énormément pour ce qui est de l'entretien lourd, qui a tendance à être fait à l'étranger dans des usines beaucoup plus grandes où l'on peut régulariser le travail. Qantas a douze A380 et ne saurait justifier la mise en place d'installations d'entretien lourd pour cet avion. Toutefois, comme le marché a généralement pris de l'expansion à mesure que le pays devenait plus concurrentiel, un plus grand nombre de vérifications y sont effectuées pour cet avion.

Je suis optimiste pour le Canada étant donné que nous avons une production aéronautique, non seulement à Montréal, mais aussi à Toronto, et nous voyons la possibilité d'avoir une plus grande base d'entretien que celle dont pourrait se doter un pays comme l'Australie.

M. Sean Fraser: Monsieur Wallis, dans votre déclaration liminaire, vous avez attiré un peu l'attention sur le type de discrétion entravée des compagnies aériennes et vous avez mentionné que l'entretien effectué par une compagnie typique représente de 10 à 15 % de ses dépenses.

Avez-vous pris connaissance d'une analyse des coûts réels que représentent pour Air Canada les dispositions législatives en vigueur?

M. Peter Wallis: Non, je n'ai aucun renseignement à ce sujet.

M. Sean Fraser: Je n'ai qu'une brève question à réponse libre avant de céder la parole à M. Hardie.

Monsieur Tretheway, vous avez mentionné que, à certains égards, la loi ne va pas assez loin pour uniformiser les règles du jeu. L'un de vous a-t-il des recommandations concernant la façon dont une modification à la loi existante pourrait rendre Air Canada plus concurrentielle?

M. Mike Tretheway: J'ai de la difficulté à comprendre pourquoi nous avons une limite de participation étrangère de 25 % dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada alors que la Loi sur les transports au Canada impose exactement la même limite à la même compagnie aérienne. Cela me paraît étrange.

M. Sean Fraser: Merci.

M. Ken Hardie: Je vais renverser un peu la vapeur.

Vous avez tous les deux été engagés par l'industrie de l'entretien des aéronefs. Loin de laisser entendre que nous nivelons par le bas les salaires locaux par rapport aux salaires versés dans d'autres pays, quels conseils donneriez-vous au secteur canadien de l'entretien pour conserver des emplois bien rémunérés et une solide présence ici au pays?

M. Peter Wallis: Je ne pense pas que qui que ce soit remet en question la solide présence de ce secteur au pays. De nombreux établissements d'un bout à l'autre du Canada continuent d'assurer avec succès l'entretien de différents types d'avions. Je peux vous dire que, ici à Calgary, au Aero Centre de l'Institut de technologie du Sud de l'Alberta, des diplômés qui ont étudié l'avionique, les cellules et d'autres aspects de l'entretien décrochent tous des emplois à la fin de leurs études.

Il me semble que cette industrie est plutôt forte.

M. Mike Tretheway: Si je peux me permettre, j'ajouterais que je pense que les principaux facteurs de réussite sont des choses comme l'investissement dans la formation, ce qui signifie parfois dans les établissements d'enseignement. Peter a fait allusion à Vancouver, où je me trouve, à l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique, et, une fois de plus, les diplômés semblent décrocher des emplois. Il y a également les mesures incitatives pour la formation, par exemple, à Newfoundland Bonding & Composites, alors que de plus en plus de pièces d'avion sont fabriquées à partir de matériaux composites. Il faut environ deux ans de formation avant que quelqu'un puisse travailler dans le domaine.

De plus, les incitatifs fiscaux sont aussi extrêmement importants. Les installations d'entretien doivent investir beaucoup dans l'équipement et les pièces.

Je pense qu'une combinaison d'incitatifs fiscaux et de mesures incitatives pour la formation est absolument essentielle.

La présidente: Bien.

Il reste 30 secondes.

M. Ken Hardie: Je serai donc bref. À quel point sommes-nous près d'avoir des conditions idéales pour que ce secteur continue, comme l'a dit M. Wallis, d'être très fort et d'avoir un potentiel de croissance? À quel point sommes-nous près de ces conditions?

M. Mike Tretheway: Je pense que nous avons du chemin à faire.

Quand je regarde d'autres pays — j'organise par exemple une conférence annuelle en Europe qui se tient la plupart du temps en Allemagne... En observant les programmes d'éducation et le financement à la disposition des Allemands, tant pour les métiers spécialisés que pour les programmes en génie portant sur l'entretien de niveau supérieur, je constate que le Canada a beaucoup de chemin à faire avant d'offrir le genre d'incitatifs qui encouragera les gens à obtenir un diplôme lié aux secteurs solides de notre économie: les métiers spécialisés, l'ingénierie et ainsi de suite.

Je pense que nous accusons également pas mal de retard pour ce qui est des incitatifs fiscaux qui favorisent l'investissement dans les transports en général, pas seulement le transport aérien. Je crois que c'est un problème général au Canada que M. Emerson a également cerné.

• (1710)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Tretheway.

Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Messieurs, à votre avis, la privatisation d'Air Canada était-elle la bonne chose à faire? Quelle est la place logique du projet de loi C-10 dans ce tableau? Incitera-t-il Air Canada à faire une plus grande part de ses activités d'entretien à l'extérieur du Québec, du Manitoba et de l'Ontario?

M. Mike Tretheway: Je pense que la privatisation d'Air Canada était une chose très judicieuse. Comme je l'ai dit, le reste du monde a maintenant des compagnies aériennes privées. Les endroits où le gouvernement possède encore des compagnies aériennes sont des

exceptions, et il y a souvent des problèmes associés à cela. Air Canada a dû surmonter beaucoup de difficultés pour devenir une vraie compagnie privée. Je pense que depuis 2003, et surtout au cours des dernières années, nous avons vu d'énormes changements s'opérer. En même temps, nous avons aussi été en mesure d'assurer la croissance d'autres compagnies aériennes privées.

Nous l'oublions souvent. Je me rappelle qu'avant la privatisation d'Air Canada, en dollars de 1985, je devais payer 2 900 \$ pour le billet en classe économique d'un vol de Vancouver à Ottawa. Nous n'avions pas de tarifs aériens à bas prix. Les billets coûtaient très cher. Je pense que mon dernier vol aller-retour m'a coûté 399 \$. Nous pouvons en faire davantage, mais je pense que cela a bien servi les intérêts des Canadiens.

M. Peter Wallis: J'abonde dans le même sens. Si vous m'aviez posé la question il y a quelques années alors que j'étais membre de la direction de compagnies aériennes canadiennes, ma réponse aurait peut-être été différente pour ce qui est de la privatisation d'Air Canada. En temps et lieu, c'était la bonne décision. Je pense que l'économie du pays en a profité.

La présidente: Il vous reste quatre minutes, si l'un de vous veut les partager, ou nous passerons à Mme Watts, pour six minutes.

Mme Dianne L. Watts: Je vais également partager mon temps de parole; nous prendrons leurs quatre minutes.

Vous avez mentionné que l'Australie a des installations sur place et ailleurs, et que d'autres pays sont plus concurrentiels à l'extérieur du Canada. Vous avez parlé de l'Allemagne, qui est à l'avant-garde. Pouvez-vous me donner une idée de l'endroit où se trouvent ces centres et la raison pour laquelle ils sont des chefs de file mondiaux?

M. Mike Tretheway: Il y a certainement l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, Singapour. Dans le cas de Singapour, les différences sur le plan fiscal ont sans aucun doute favorisé le genre d'investissements dont on a besoin dans les grandes économies d'échelle modernes, la haute spécialisation. Singapour a mis la main sur une grande part du travail, surtout en provenance de l'Australie. La liste est longue.

Il y a sans aucun doute des pays en développement qui ont obtenu une partie du travail: le Brésil en est un exemple. Nous devons nous rappeler que le Brésil est également un fabricant d'avions. Bombardier livre maintenant concurrence à Boeing et à Airbus, mais son principal concurrent jusqu'à tout récemment a été Embraer, qui fabrique de formidables avions qui sont entre autres utilisés au Canada. Le Brésil a été beaucoup plus audacieux en ce qui a trait à ses programmes de formation et à ses incitatifs fiscaux visant à favoriser les investissements dans l'entretien moderne d'avions.

Mme Dianne L. Watts: Qu'en est-il du Mexique? Y mène-t-on des activités dans ce domaine?

M. Mike Tretheway: J'avoue que je ne connais pas aussi bien le Mexique. Ce pays n'a pas de secteur de la fabrication. Ses aéroports font face à des obstacles majeurs. Je dois dire que je n'arrive pas à penser à des exemples d'avions européens, nord-américains ou australiens dont l'entretien se fait au Mexique. Chose certaine, on y fait l'entretien des avions mexicains de toutes les grandes compagnies aériennes des nouveaux groupes de transporteurs à faibles coûts.

• (1715)

Mme Dianne L. Watts: Qu'en est-il de la Chine?

M. Mike Tretheway: La Chine développe de plus en plus tant l'industrie aéronautique — elle a des produits qui font maintenant concurrence à Bombardier... Des A320 et d'autres avions sont assemblés en Chine. Je m'attends à ce que les Chinois s'y prennent de manière très énergique pour percer le marché des avions.

La bonne nouvelle, c'est que 30 000 avions à fuselage étroit devraient être construits au cours des 20 prochaines années. Le monde n'a pas la capacité nécessaire. La Chine comblera ce manque de capacité, mais je pense que le Canada peut en faire autant au moyen de bonnes politiques et de bons incitatifs. Je crois que ce projet de loi est positif à cet égard.

Mme Dianne L. Watts: Bien, merci.

Peter.

M. Peter Wallis: J'aimerais ajouter que je ne connais aucunement la capacité du Mexique. Je n'ai pas réussi à trouver quoi que ce soit à ce sujet lorsque je me préparais à témoigner, mais Air China Technics et Ameco, à Beijing, sont manifestement deux des étoiles montantes du domaine de l'entretien des avions.

Mme Dianne L. Watts: C'est parfait, merci.

Allez-y.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup.

Vous allez probablement avoir besoin de l'interprétation simultanée.

Vous avez soulevé un point intéressant. Au début de votre présentation, vous avez eu l'occasion d'indiquer qu'aucun autre pays n'obligeait les compagnies d'aviation à faire l'entretien de leurs appareils sur leur territoire. Cependant, monsieur Tretheway, vous venez de soulever le point suivant. À Singapour, le régime fiscal favorise l'investissement. Il y a donc quand même, si je ne me trompe pas, une intervention de l'État qui favorise l'entretien des appareils à Singapour. Ce régime coûte de l'argent aux contribuables de Singapour.

[Traduction]

M. Mike Tretheway: Je vais répondre à ce que j'ai compris de la question. Il est sans aucun doute important que l'État intervienne, non seulement dans l'entretien des avions, mais aussi dans l'industrie du film — il y a beaucoup d'industries. En tant qu'économiste, je suis d'avis qu'intervenir pour forcer les transporteurs à se livrer concurrence pour faire les choses d'une certaine façon n'est pas la bonne approche. Si l'État intervient, il faudrait que ce soit au moyen d'incitatifs visant l'éducation et l'investissement. C'est ce que Singapour a fait avec beaucoup de succès.

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Wallis, avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet?

[Traduction]

M. Peter Wallis: Non, merci.

[Français]

M. Luc Berthold: Je vous pose la question parce que la loi permettait de soutenir des emplois. On parle de 2 600 emplois ici, au Canada, sans que cela coûte un sou aux contribuables. Je pense que c'est important de le mentionner.

Savez-vous combien l'État investit à Singapour pour créer les conditions qui font en sorte que les compagnies aériennes de ce monde choisissent d'aller à cet endroit? Sur le plan de la qualité de l'entretien, je pense que les ingénieurs canadiens et les ingénieurs de

Singapour sont aussi bons les uns par rapport aux autres. Toutefois, j'aurais une petite préférence pour les nôtres.

Je vous laisse répondre à la question.

[Traduction]

M. Mike Tretheway: Je ne connais pas les chiffres sur Singapour. Je sais que l'aviation est l'un des secteurs stratégiques du pays, qui n'a pas d'industrie minière ou d'industrie forestière, par exemple. L'aviation est donc un de ses plus importants secteurs d'investissement.

Je suis d'accord. Je préfère les ingénieurs et l'entretien canadiens, mais je suis préoccupé parce que l'accent est seulement mis sur les 2 600 emplois en entretien. Rappelez-vous que les compagnies aériennes ont une marge de profit d'environ 2 %. C'est une des plus petites du secteur du transport, et les compagnies peuvent faire et font faillite. Soixante compagnies aériennes ont fait faillite au Canada, dont Air Canada une fois.

Nous devons mettre l'accent sur ce qui importe le plus, à savoir la santé du transporteur aérien. Nous voulons nous assurer que l'entretien est sécuritaire, mais, au bout du compte, nous allons créer plus d'emplois au moyen d'incitatifs visant l'entretien concurrentiel ainsi que la santé et la croissance de transporteurs aériens concurrentiels.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tretheway.

Nous allons passer à M. Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Je vais reprendre où je me suis arrêté plus tôt. Je vous prie de m'excuser. L'un de vous a mentionné l'achat récent effectué par Air Canada et l'important achat effectué par Delta. Pouvez-vous me décrire l'effet d'entraînement que cela pourrait avoir selon vous sur l'industrie et me dire si nous pourrions observer en conséquence une hausse des travaux d'entretien effectués au Canada?

● (1720)

M. Mike Tretheway: J'aimerais essayer de répondre. Comme je l'ai dit, c'est un avion magnifique. Le marché l'aime bien. Lufthansa, Delta et Air Canada comptent parmi les grandes compagnies aériennes qui ont acheté cet appareil. Je pense que les ventes de cet avion augmenteront considérablement.

En même temps, c'est une occasion formidable, car personne n'en fait l'entretien. Il est tout nouveau, et comme nous avons déjà 350 commandes — et ce nombre finira probablement par être supérieur à 1 000 —, quelqu'un, quelque part dans le monde trouvera le moyen de mettre sur pied des installations d'entretien lourd pour cet avion. Il serait naturel de le faire ici au Canada. Plutôt que de forcer Air Canada à faire les choses d'une façon jugée pertinente selon le gouvernement, nous devons veiller à ce que notre politique prévienne des incitatifs pour encourager les investisseurs à construire ces installations d'entretien au Canada et pour former des Canadiens qui pourront y travailler. Lufthansa et d'autres compagnies en profiteront étant donné que ce sera ici que le travail pourra être fait. À l'heure actuelle, aucun autre endroit au monde ne fait l'entretien de cet avion.

M. Sean Fraser: Monsieur Wallis, avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet?

M. Peter Wallis: Non, je suis du même avis. Comme je l'ai dit plus tôt, la possibilité de créer un centre d'excellence à Montréal pour effectuer l'entretien de ce nouveau modèle d'avions est une excellente occasion. Je suis persuadé de ne pas être le seul à l'avoir mentionné.

M. Sean Fraser: C'est excellent.

Pour changer un peu de registre, monsieur Tretheway, vous avez mentionné l'infime marge de profit de l'industrie aérienne. À votre avis, la loi actuelle aura-t-elle une incidence sur l'aviation ou les frais de transport aérien assumés par les Canadiens?

M. Mike Tretheway: Je pense qu'elle a une incidence sur les frais de transport aérien des gens qui prennent des vols d'Air Canada. Cela les aidera à avoir de meilleurs choix concurrentiels pour maintenir la norme élevée de sécurité que le Canada leur impose. À mesure qu'Air Canada devient plus concurrentielle, je crois que cela se traduira par de meilleurs prix non seulement pour ses clients, mais aussi pour les clients des autres compagnies aériennes auxquelles elle livre concurrence, que ce soit des compagnies comme WestJet et Porter ou des transporteurs étrangers qui offrent des vols à destination et en provenance du Canada.

M. Sean Fraser: Monsieur Wallis, je vois que vous acquiescez. Je pense que vous appuyez cette réponse. À moins que vous ayez autre chose à dire?

M. Peter Wallis: Non. J'appuie entièrement cette réponse.

M. Sean Fraser: C'est excellent. Je vais vous donner l'occasion de répondre à ma prochaine question en premier, car je l'ai posée à M. Tretheway au premier tour.

Il a indiqué que le projet de loi C-10 ne va peut-être pas assez loin et a mentionné les restrictions en matière de propriété étrangère.

Voyez-vous des occasions que le projet de loi C-10 ne couvre pas, mais que nous pourrions saisir pour rendre Air Canada plus concurrentielle?

M. Peter Wallis: J'ai regardé cela, et j'ai lu le projet de loi attentivement et avec l'esprit ouvert. Comme je l'ai dit au début, ce projet de loi donne à Air Canada l'occasion de continuer de faire de l'entretien dans les trois centres indiqués, dans les trois provinces indiquées, mais cela ne l'empêche pas de faire faire de l'entretien sur les marchés mondiaux, ailleurs dans le monde, s'il est avantageux pour elle de le faire sur le plan des coûts.

Je crois que le projet de loi, dans sa teneur actuelle, atténuera les inquiétudes de ceux qui craignent la perte d'emplois d'entretien. La maintenance en ligne va continuer. Je suis sûr qu'Air Canada va continuer d'offrir un vaste éventail de services d'entretien à ces endroits et en divers endroits au Canada.

J'ai lu le projet de loi attentivement et avec l'esprit ouvert.

La présidente: Je vais devoir mettre fin aux témoignages et remercier nos deux témoins de leur contribution d'aujourd'hui. Nous vous savons gré d'avoir pris le temps de transmettre vos très vastes connaissances au Comité.

Nous devons consacrer les cinq minutes restantes aux travaux du Comité.

Monsieur Fraser.

• (1725)

M. Sean Fraser: Merci, madame la présidente.

Je pense que le greffier pourra vous confirmer que, la semaine passée, j'ai soumis une motion que j'aimerais porter à l'attention du Comité.

Voulez-vous que je vous lise la motion maintenant, ou préférez-vous que nous laissions à tout le monde le temps de partir?

La présidente: Je crois que tout le monde a reçu la motion.

Mme Dianne L. Watts: C'est celle qui a été envoyée?

M. Sean Fraser: Oui, c'est la même.

Mme Dianne L. Watts: L'avez-vous modifiée?

M. Sean Fraser: Je ne suis pas si sournois.

La présidente: Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: J'aimerais que nous poursuivions à huis clos.

La présidente: M. Sikand suggère que nous poursuivions à huis clos.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la présidente.

La présidente: Ceux qui sont pour?

Mme Elizabeth May: Si vous poursuivez à huis clos, je ne pourrai pas dire un mot. Cette motion a un effet direct sur mes droits.

La présidente: Qu'est-ce que le Comité souhaite? Ceux qui sont pour que nous poursuivions à huis clos?

Nous ne poursuivrons pas à huis clos.

Tout le monde a la motion de M. Fraser. Je m'inquiète du temps qu'il nous reste; un autre comité va être ici à 17 h 30.

Nous avons une motion à étudier. Mme May a demandé d'en parler. Pour que Mme May puisse en parler, il faut que quelqu'un lui donne son temps. Est-ce qu'un membre du Comité est prêt à donner ses deux minutes à Mme May pour qu'elle puisse parler de la motion?

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Madame la présidente, je vais permettre à Mme May d'utiliser mes deux minutes.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Madame May.

[Français]

Mme Elizabeth May: Merci beaucoup, monsieur Boulerice. C'est un grand honneur pour moi de constater que vous m'accordez votre temps de parole.

[Traduction]

J'ai vécu cela avant et j'ai beaucoup de difficulté depuis l'automne 2013, quand une motion identique a été adoptée dans tous les comités par la majorité conservatrice, simplement dans le but de me priver de mon droit de proposer des amendements de fond à des projets de loi à l'étape du rapport.

Je rappelle brièvement que, dans le passé, tous les députés pouvaient proposer des amendements à l'étape du rapport, qu'il s'agisse d'amendements de fond ou de suppressions. En 1999, le Parti réformiste en a profité, à l'étape du rapport, pour proposer quelque 700 amendements, la plupart insignifiants et nuisibles, afin de retarder l'adoption du traité avec les Nisga'a. À cause de l'utilisation abusive de la possibilité qui leur était offerte à l'étape du rapport, le gouvernement libéral majoritaire a adopté une nouvelle procédure — il a fallu quelques années pour apporter le changement — selon laquelle les députés qui avaient auparavant le droit de proposer des amendements de fonds ne pourraient plus le faire ultérieurement, à l'étape du rapport.

En raison de cela, un seul groupe de députés avait toujours le droit de proposer des amendements à l'étape du rapport: les députés dont le parti compte moins de 12 députés. Ils n'avaient pas le droit de siéger au comité en tant que membre d'un comité permanent: les membres du Parti vert, comme moi, du Bloc, et les députés indépendants. Nous étions les derniers à pouvoir proposer des amendements de fond à l'étape du rapport parce que nous n'étions pas membres d'un comité.

C'est une invention de la majorité conservatrice, parce que ce parti majoritaire n'aimait pas l'idée qu'un seul député puisse proposer des amendements de fond à l'étape du rapport.

On a l'impression à première vue que cela donne de nouveaux droits ou de nouvelles occasions aux députés qui ne sont pas

membres de partis reconnus comptant plus de 12 députés, mais en fait, cela enlève des droits aux petits partis en faisant de la discrimination contre les députés qui, comme moi, ont de rares droits très précieux en ce moment. Je vous presse et je vous prie de ne pas adopter cette motion. Cela signifie que je vais venir au Comité pour chaque étude article par article et que j'aurai le droit de parler de mes amendements pendant 60 secondes, si l'on se fie au passé; je n'aurai pas le droit de répondre aux amendements favorables; je n'aurai pas le droit de donner des explications; je n'aurai pas le droit de voter; et je n'aurai certainement pas le droit de proposer un amendement de fond à l'étape du rapport.

L'étape du rapport n'arrive qu'une fois, une fois par jour. L'étude article par article peut se faire simultanément dans plusieurs comités.

La présidente: Merci beaucoup, madame May. Je suis désolée, mais le temps est limité parce qu'un autre comité se réunit ici tout de suite après nous, alors nous devons partir.

Nous avons donc la motion de M. Fraser.

Quelqu'un a quelque chose à ajouter?

(La motion est adoptée.)

La présidente: Merci à tous.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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