



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 011 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 4 mai 2016

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mercredi 4 mai 2016

• (1540)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Bon après-midi, mesdames et messieurs. Je déclare ouverte la séance n^o 11 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, en cette 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 aujourd'hui deux représentants d'Air Canada, soit M. Calin Rovinescu, président et directeur général, et M. Kevin Howlette, premier vice-président, Marché régional et affaires gouvernementales.

Messieurs, comme vous en avez été informés, nous ne disposons pas de beaucoup de temps, car il y aura un vote plus tard cet après-midi. Je vous prierais donc de vous en tenir à l'essentiel pour que les membres du Comité puissent poser quelques questions.

Je cède la parole à celui de vous deux qui souhaite commencer.

La parole est à vous.

M. Calin Rovinescu (président et directeur général, Air Canada): Merci beaucoup, madame la présidente.

[Français]

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser au comité aujourd'hui relativement à l'importance de moderniser la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et, plus particulièrement, à la position d'Air Canada sur le projet de loi C-10.

Je suis accompagné de Kevin Howlette, notre premier vice-président, Marchés régionaux et affaires gouvernementales.

Je tiens à souligner au départ que nous appuyons ce projet de loi surtout parce qu'il vise à rendre Air Canada plus concurrentielle à l'échelle internationale. Le projet de loi tient compte du fait que l'industrie du transport aérien s'est grandement transformée depuis la privatisation d'Air Canada il y a près de trois décennies. Il reconnaît qu'Air Canada est une entreprise entièrement du secteur privé, qu'elle appartient à des intérêts du secteur privé et qu'elle exerce ses activités dans une industrie mondiale hautement compétitive.

Air Canada apporte une importante contribution à l'économie canadienne et se classe parmi ses plus importants employeurs. L'an dernier, nous avons transporté près de 42 millions de passagers vers plus de 200 destinations au Canada, aux États-Unis et dans le reste du monde. Nous employons près de 28 000 personnes, 33 000 en comptant nos partenaires commerciaux régionaux, et nous soutenons environ 30 000 retraités. Les salaires et les avantages sociaux des employés d'Air Canada au pays dépassent 2,1 milliards de dollars et ses charges d'exploitation totales au pays s'élèvent à près de 10 milliards de dollars.

[Traduction]

D'entrée de jeu, je dirai quelques mots sur la privatisation d'Air Canada qui a eu lieu en 1988-1989.

La société a été vendue à des investisseurs privés au moyen de deux appels publics à l'épargne sur une période de deux ans. Le gouvernement du Canada a reçu le produit brut de près de 500 millions de dollars tiré de la vente de ses actions, ce qui correspond aujourd'hui à environ 2 milliards de dollars. Air Canada n'a bénéficié d'aucun avantage permanent de son statut antérieur de société d'État qui lui aurait conféré une position privilégiée vis-à-vis de ses concurrents ou pour lesquels les contribuables canadiens n'auraient pas été convenablement payés — aucun. Nous ne recevons aucune subvention, aucune de nos lignes n'est protégée par un monopole, nous ne profitons d'aucun allègement fiscal, nous n'avons aucun accès privilégié aux aéroports ou à d'autres installations, et ainsi de suite.

Quelques mots cette fois sur l'évolution de l'industrie et l'environnement concurrentiel. Dans la première moitié des années 1990, le secteur de l'aviation a été éprouvé par une récession mondiale, la guerre du Golfe, le 11 septembre, la volatilité extrême des prix du carburant et d'autres événements géopolitiques et économiques défavorables. Un certain nombre de transporteurs ont fait faillite, cessé leurs activités, fusionné ou se sont restructurés. Air Canada a procédé à sa propre restructuration sous contrôle judiciaire en 2003-2004, qui a entre autres conduit à la vente de ses activités d'entretien lourd.

Les transporteurs à faibles coûts — qui impartissent pratiquement tous la maintenance de leurs appareils — sont apparus au cours des 20 dernières années. Le canadien WestJet a été créé en 1996 et exploite aujourd'hui près de 40 % de part du marché national, sans aucune restriction ou obligation dans ses documents constitutifs concernant l'endroit où sa maintenance doit être effectuée ou combien d'emplois doivent être directement ou indirectement protégés.

L'environnement concurrentiel s'est intensifié d'autres façons. À l'heure actuelle, nous avons des accords « ciel ouvert » avec près de 50 pays, dont les États-Unis et les 28 pays de l'Union européenne. Plus de 70 transporteurs étrangers desservent le Canada, nous disputant les clients.

Partout, les transporteurs classiques ont été forcés de se métamorphoser pour survivre et prospérer et malgré tout ce changement, les marges de profit sont très minces, allant de moins 5 % à 4 ou 5 %, pour une bonne année depuis 2008. Les sociétés aériennes ont dû maîtriser radicalement leurs coûts et leurs dépenses en immobilisations, notamment dans les actifs de maintenance, réparation et révision, ou MRR.

En ce qui a trait aux activités de maintenance, jusqu'aux années 1980, les transporteurs qui exploitaient un réseau tel qu'Air Canada faisaient généralement la maintenance de tout leur parc aérien en interne. Le secteur de la MRR n'était pas encore l'industrie indépendante et compétitive qu'il est devenu.

La maintenance des avions représente en général de 10 à 15 % des coûts d'un transporteur. C'est d'ailleurs l'une des dépenses principales. L'impartition de certaines activités à des fournisseurs de services de MRR qualifiés du monde entier, qui compétitionnent activement pour obtenir les contrats, constitue désormais un développement normal, sain et essentiel dans un secteur commercial hautement capitalistique et concurrentiel à faible marge.

Un rapport rédigé par l'Association du transport aérien international, l'IATA, indique que l'impartition des activités de MRR à l'échelle mondiale est passée d'environ 30 % en 1990 à 65 % en 2013. La tendance devrait se maintenir, et, selon certaines estimations, atteindre une proportion de 80 %.

[Français]

Quand Aveos a été créée dans le processus de restructuration d'Air Canada en 2003-2004, des institutions indépendantes ont investi 975 millions de dollars pour acquérir Aveos avec l'objectif d'assurer à cette dernière une plateforme afin d'attirer d'autres transporteurs en plus d'Air Canada. Cependant, Aveos a échoué à plusieurs reprises dans ses efforts de se diversifier avec d'autres compagnies aériennes. Dans les documents qu'elle a déposés devant les tribunaux en 2012, elle admettait n'être jamais parvenue à la productivité de ses rivales mondiales.

Après la faillite d'Aveos, Air Canada s'est tournée vers d'autres fournisseurs de services de maintenance qualifiés au Canada et ailleurs dans le monde pour ses travaux d'entretien lourd. Depuis, le temps d'utilisation de nos appareils — ce qu'on appelle en anglais le « *turn-around time* » — a grandement progressé et nos coûts de maintenance ont diminué.

• (1545)

[Traduction]

Aujourd'hui, les fournisseurs de services de MRR rivalisent à l'échelle mondiale pour les travaux d'entretien lourd d'un transporteur aérien en s'appuyant sur des centres d'excellence et non sur le rayonnement régional. Pour demeurer pertinentes à l'échelle mondiale, ces entreprises doivent faire d'importantes dépenses en immobilisations dans des domaines secondaires pour un transporteur, notamment le matériel, l'outillage et les licences de même que la recherche et le développement. Le développement de nouvelles activités de MRR sans importants contrats comme tiers fournisseur serait irréaliste. De fait, les effectifs d'Air Canada affectés à la maintenance en ligne ont plus que doublé ces 10 dernières années. En ce moment, nous employons environ 2 400 employés à la maintenance au Canada, et il y en a plus de 1 000 autres chez nos partenaires commerciaux régionaux Jazz, Air Georgian et Sky Regional. C'est bien plus que tout autre transporteur au Canada, et nous exécutons régulièrement nous-mêmes de nombreuses tâches de maintenance spécialisées qui auraient été auparavant effectuées en maintenance lourde.

Nous avons effectivement confié une partie de nos travaux d'entretien lourd à l'étranger depuis la fermeture d'Aveos, mais nous avons aussi fortement augmenté les volumes de travaux impartis à des entreprises canadiennes. Premier Aviation à Trois-Rivières s'occupe de la maintenance des cellules de nos Embraer. Avianor à Mirabel est responsable de la conversion d'appareils et de travaux de maintenance sur plusieurs types d'appareils. Airbase à Montréal fait

entre autres la maintenance du matériel des cabines. Hope Aero à Toronto réalise la révision des roues, des freins et des batteries. Ces deux derniers fournisseurs amorceront bientôt des activités à Winnipeg également. La maintenance de nos appareils régionaux Jazz est effectuée à Halifax, à Calgary et à l'Île-du-Prince-Édouard. Tous ces travaux procurent des emplois à des milliers de Canadiens. Or, dans une économie ouverte, pour un employeur du secteur privé, c'est la concurrence plutôt que les obligations statutaires qui crée et maintient l'emploi.

Le projet de loi C-10 reconnaît les changements dans l'industrie et accorde la souplesse accrue et la certitude quant à l'interprétation dont notre société aérienne a besoin pour être compétitive à l'échelle mondiale. Air Canada pourra déterminer, à sa discrétion et selon ses impératifs commerciaux, le volume et le type de maintenance des avions faite à l'étranger et au Canada, notamment au Manitoba, au Québec et en Ontario, et à qui elle confie l'exécution en fonction d'offres concurrentielles de fournisseurs.

Aucune autre société aérienne au Canada ou, à notre connaissance, ailleurs dans le monde, n'est assujettie à des restrictions portant sur la maintenance comme celles imposées à Air Canada dans la LPPCAC: ni WestJet, Porter, Air Transat, Sunwing, British Airways, Air France, American Airlines, United, Cathay Pacific, Singapore Airlines, etc. Ces transporteurs fondent leurs décisions sur la compétitivité basée sur la qualité et le prix pratiqué par les fournisseurs de services à forfait ainsi que sur les délais d'exécution. Nous espérons obtenir la même souplesse décisionnelle dont bénéficient nos concurrents, parce qu'au final, nous rivalisons dans les mêmes marchés pour attirer les mêmes clients.

Nous avons conclu des accords de règlement avec les gouvernements du Québec et du Manitoba, accords qui devraient créer plus d'emplois dans la maintenance aéronautique au Canada. Nous avons accepté de collaborer à l'établissement de centres d'excellence dans ces deux provinces, qui ont le potentiel d'attirer d'autres sociétés aériennes clientes s'ils se montrent compétitifs. GE a connu le succès dans la création de tels centres d'excellence de par le monde. Elle y rassemble des personnes aux compétences particulières pour qu'elles se concentrent sur certains produits ou procédés et les améliorent par la recherche et le partage des meilleures pratiques.

[Français]

La lettre d'intention que nous avons signée avec Bombardier pour l'acquisition d'appareils C Series est un autre résultat concret de notre compétitivité accrue à l'échelle internationale. Nous sommes fiers d'être le premier grand transporteur nord-américain à commander l'appareil C Series. Nous estimons avoir envoyé ainsi un puissant message qui a donné à d'autres transporteurs, dont Delta Airlines la semaine dernière, la confiance nécessaire pour acheter cet appareil de nouvelle génération.

Au prix courant, notre commande est évaluée à 3,8 milliards de dollars américains pour la commande ferme seulement. Voilà un engagement substantiel à l'égard du programme C Series et de l'aéronautique canadienne. Des commandes telles que la nôtre contribuent à fournir du travail à des milliers d'employés de ce secteur.

La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada a été adoptée il y a plus d'un quart de siècle alors que l'industrie du transport aérien était entièrement différente. En rétrospective, les choses sont toujours plus claires, mais avec respect pour ceux qui l'ont rédigée, cette loi aurait dû prévoir la possibilité que l'industrie évolue, même s'il n'était pas possible d'anticiper toutes les éventualités.

Madame la présidente, je vous remercie de votre attention. Air Canada est fière d'appuyer l'industrie aéronautique canadienne. En créant des conditions plus équitables, le projet de loi C-10 nous permettra de rester compétitifs et de contribuer à la création d'emplois dans l'aviation, le tourisme et l'aéronautique au Canada pour bon nombre d'années.

Merci beaucoup.

[Traduction]

Je vous remercie de votre attention.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Rovinescu. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir présenté votre exposé rapidement.

Je cède maintenant la parole à Mme Block qui dispose de six minutes.

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

Je partagerai mon temps de parole avec mon collègue, M. Berthold.

Je profite également de l'occasion pour remercier les témoins d'être parmi nous.

Tout d'abord, j'aimerais présenter une motion, que j'ai transmise au greffier lundi soir et qui a été distribuée aux membres du Comité hier après-midi. Si vous le permettez, je vais en faire lecture pour que tout le monde en connaisse la teneur, car elle s'inscrit dans le cadre de la présente étude.

Que le Comité demande à Transports Canada et au Bureau du Conseil privé de lui remettre toutes les notes d'information préparées pour le ministre des Transports, Marc Garneau, en vue de ses réunions avec les représentants d'Air Canada les 15 février 2016 et 15 décembre 2015, et pour Mathieu Bouchard (conseiller principal, Cabinet du premier ministre) en vue de ses réunions avec les représentants d'Air Canada les 3 février 2016, 27 et 8 janvier 2016, et 15 décembre 2015, et que le Comité demande aussi toutes les notes d'information à l'intention du ministre des Transports qui ont servi à guider la rédaction du projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures.

Madame la présidente, je m'explique: lundi, j'ai demandé à trois reprises au ministre des Transports s'il accepterait de fournir du matériel d'information de son ministère à l'appui de sa décision. La première fois, je n'ai pas eu de réponse. Les deux autres fois, nous avons reçu les réponses suivantes.

Voici la première: « Je crois que les recommandations du ministère ont été intégrées dans les mesures que votre Comité est en train d'étudier ».

Voici la seconde: « Pourriez-vous nous soumettre officiellement les dates que vous avez mentionnées? ».

Si je me fie au témoignage que le ministre a fait lundi, il appert que lui ou un membre de son personnel aurait remarqué qu'Air Canada négociait un règlement avec le gouvernement du Québec et avec celui du Manitoba et aurait trouvé le moment opportun pour présenter un projet de loi visant à mettre Air Canada à l'abri de futures poursuites. Ce serait un euphémisme de dire que la présentation de cette mesure législative a été une surprise pour l'ensemble des travailleurs de la maintenance ici présents.

Je présente une motion pour savoir si le ministre a reçu des fonctionnaires de son ministère une note d'information lui recommandant cette option. J'aimerais également savoir si Transports Canada a effectué une analyse financière de l'incidence de cette mesure, avant qu'elle ne soit présentée au Parlement. Lundi, le député libéral de Nova-Centre a demandé au ministre de quantifier les avantages que ce projet de loi offrirait à Air Canada, ce à quoi le ministre a répondu: « 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 ».

Comme le ministre n'a pu répondre à une question si élémentaire, force est de se demander si le ministre lui a donné des conseils ou des recommandations dans ce dossier. La motion que j'ai présentée vise à faire en sorte que le Parlement obtienne les renseignements nécessaires dans le cadre de la présente étude. J'ose espérer que tous les membres du Comité voteront en faveur de cette motion.

Merci.

• (1550)

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci.

Messieurs Rovinescu et Howlette, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Mme Block vient tout juste de parler de rencontres entre Air Canada et le gouvernement.

Le fait qu'un projet de loi comme le projet de C-10 soit présenté correspond certainement à une demande qu'Air Canada a dans ses dossiers depuis très longtemps.

Au cours des dernières années, plus particulièrement depuis le mois d'octobre 2015, avec quels hauts-fonctionnaires du gouvernement avez-vous parlé de la situation?

M. Calin Rovinescu: Je vous remercie de la question.

Comme vous l'avez dit assez clairement, nous proposons la modification, voire l'abrogation, de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada depuis assez longtemps. J'ai d'ailleurs sous la main le document que nous avons déposé, le 15 février 2015, devant le comité que présidait M. Emerson visant à examiner les modifications à apporter à la Loi sur les transports au Canada. Notre proposition, que je vais lire en anglais, se lisait comme suit:

[Traduction]

Aujourd'hui, bon nombre des obligations contenues à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada ne sont plus pertinentes et ne tiennent pas compte de l'état accru de concurrence dans le marché et de certaines autres nouvelles réalités, comme les changements apportés à l'entretien des appareils. Toutefois, la Loi n'a jamais compris une disposition de réexamen permettant de prendre en compte la...

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Rovinescu, je m'excuse de vous interrompre, mais comme il me reste très peu de temps, je vais plutôt prendre connaissance du document.

M. Calin Rovinescu: Tout cela pour dire que nous exprimons ce souhait depuis très longtemps. Nous en avons fait part au gouvernement du Québec, à celui du Manitoba ainsi qu'au gouvernement fédéral.

M. Luc Berthold: Le sujet a-t-il été abordé par les représentants du gouvernement fédéral et ceux d'Air Canada depuis octobre dernier?

M. Calin Rovinescu: Sûrement depuis octobre dernier. Nos gens ont indiqué que notre préférence était que la loi soit abrogée.

Toutes les fois où on a parlé du Rapport Emerson, nous avons soulevé cette question avec les trois niveaux de gouvernement.

• (1555)

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, monsieur Rovinescu.

La présidente: Monsieur Iacono, vous avez la parole.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

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

Dans le mémoire qu'Air Canada a présenté dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, il est écrit que le marché interne canadien était relativement saturé et qu'une croissance significative impliquait qu'il fallait courtiser et attirer le trafic international.

Air Canada rivalise avec des douzaines d'autres transporteurs aériens étrangers pour attirer les voyageurs internationaux. Quels seraient les principaux facteurs de compétitivité dans l'industrie du transport aérien?

M. Calin Rovinescu: Je m'excuse, mais je n'ai pas compris la question.

M. Angelo Iacono: Quels seraient les principaux facteurs de compétitivité dans l'industrie du transport aérien?

M. Calin Rovinescu: Il y en a plusieurs. Cela dépend de nos réseaux. Nous avons bâti depuis quelques années des réseaux assez puissants pour nos créneaux essentiels comme Montréal-Toronto ou Calgary-Vancouver. C'est un aspect de la compétitivité.

Un deuxième aspect est sûrement les coûts. Cela inclut les coûts de main-d'œuvre et le temps de maintenance dans le cas des avions. La façon dont on gère les coûts est très importante. Les compagnies ayant le plus de succès au monde, comme Singapore Airlines, sont celles qui sont les plus profitables.

M. Angelo Iacono: De quelle façon la compétitivité internationale d'Air Canada est-elle affectée par la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada?

M. Calin Rovinescu: Cette loi crée une certaine obligation que n'ont pas nos concurrents, qu'il s'agisse de compagnies canadiennes comme WestJet, Porter et Sunwing ou de compagnies internationales comme British Airways, Air France ou Cathay Pacific.

Ces quelques restrictions et obligations éliminent la capacité d'offrir des prix concurrentiels partout dans le monde. Cela nous a affectés depuis plusieurs années.

M. Angelo Iacono: Dans quelle mesure, s'il y a lieu, les modifications qu'on propose d'apporter à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada rendraient-elles la compagnie plus ou moins compétitive sur les marchés internationaux?

M. Calin Rovinescu: Je dois être très clair avec vous. Ce n'est pas une solution idéale. Idéalement, il faudrait abroger cette loi et faire en sorte que nous ayons exactement les mêmes conditions que tous nos concurrents. Cela nous rapprocherait de façon très importante de notre but, qui est d'avoir des conditions équitables.

M. Angelo Iacono: J'ai oublié de dire que je partage...

[Traduction]

La présidente: Monsieur Sikand, vous disposez de trois minutes.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Je remercie les témoins d'être présents.

Pour ce qui est des itinéraires de vol d'Air Canada, pour lesquels enregistre-t-on le plus de volume?

M. Calin Rovinescu: À l'heure actuelle, les itinéraires de vol où le volume est le plus élevé en termes de... Le volume est exprimé soit en termes de recettes, soit en termes de sièges-milles disponibles. Dans le passé, le volume était supérieur dans les réseaux intérieurs, mais ces dernières années, nous avons enregistré une croissance substantielle dans les marchés internationaux.

M. Gagan Sikand: Est-ce en termes de...

M. Calin Rovinescu: Ce sont les données pour les vols outre Atlantique et outre Pacifique, puisque nous avons des routes entre autres vers Séoul, la Chine et Hong Kong, etc. Il va sans dire que ce sont des routes à grand volume. Nous avons fait l'acquisition d'un grand nombre d'appareils pour être en mesure d'offrir le service sur ces routes.

M. Gagan Sikand: Je crois que vous avez mentionné Singapour, mais à l'extérieur de l'Amérique du Nord, dans quelles régions Air Canada doit-elle affronter la plus forte concurrence?

M. Calin Rovinescu: Comme je l'ai dit précédemment, à l'heure actuelle, 70 transporteurs aériens viennent au Canada. Par conséquent, Air Canada doit soutenir une assez forte concurrence des transporteurs étrangers sur les routes outre Atlantique et outre Pacifique. Par exemple, à destination de l'Europe, nous sommes en concurrence avec British Airways, Air France et d'autres transporteurs européens du même calibre. À destination de l'Asie, nos concurrents sont entre autres Cathay Pacific et Singapore Airlines. Par surcroît, pour le trafic de correspondance dans chacun de nos marchés, nous sommes en concurrence avec Emirates Air, Qatar Airways et Etihad Airways.

M. Gagan Sikand: Air Canada entrevoit-elle une croissance de la concurrence de la part des transporteurs de l'Asie?

M. Calin Rovinescu: Comme l'Asie a connu une croissance économique substantielle, il est certain que nous sommes confrontés au « siècle du Pacifique » comme on dit dans l'industrie. Par conséquent, il ne fait pas l'ombre d'un doute qu'il y aura une concurrence accrue de la part des pays de l'Asie.

Un grand nombre de transporteurs chinois sont entrés sur le marché. Auparavant, on ne voyait qu'Air China et China Eastern, mais aujourd'hui, on compte de plus en plus de transporteurs chinois. Le Hainan est entré sur le marché. Comme les transporteurs de l'Asie offrent des services à un coût substantiellement inférieur, ils seront sans nul doute de grands concurrents dans l'avenir...

•(1600)

M. Gagan Sikand: Je suis désolé de vous interrompre.

Voici ma dernière question. Pourriez-vous me confirmer combien de personnes sont à l'emploi d'Air Canada?

M. Calin Rovinescu: Oui. Comme je l'ai dit au début, Air Canada compte à elle seule 28 000 employés, mais si on y ajoute l'effectif de nos partenaires régionaux qui travaillent exclusivement pour nous, cela porte le nombre total d'employés à environ 33 000. Comme je l'ai dit, 28 000 personnes travaillent pour Air Canada, mais si on inclut les employés de Jazz, Sky Regional et Air Georgian, l'effectif total est de 33 000 personnes.

M. Gagan Sikand: De ce nombre, combien d'employés sont affectés à la maintenance?

M. Calin Rovinescu: Il y en a 2 400.

M. Gagan Sikand: Merci beaucoup.

La présidente: Merci, monsieur Sikand.

Monsieur Blaikie, vous avez la parole.

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NDP): Merci beaucoup.

Jusqu'ici, l'absence de consultation est l'une des principales critiques à l'égard du projet de loi C-10. Si vous vous entretenez avec les travailleurs de Winnipeg et des membres de leur famille, ils vous diront certainement que la perte du travail de maintenance et de révision porte un dur coup à l'industrie aérospatiale à Winnipeg et que les travailleurs n'ont pas été suffisamment consultés avant que cette décision ne soit prise. Voilà pourquoi je suis fier que le NPD ait présenté au Comité la motion suivante:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités étende l'étude du projet de loi C-10 de façon à permettre à tous les individus et groupes intéressés d'être entendus et que le Comité tienne aussi des audiences à Montréal, Mississauga et Winnipeg.

Madame la présidente, comme je viens de faire lecture de la motion, je la propose.

La présidente: Monsieur Blaikie, d'après l'ordre du jour, cette question sera traitée après la séance d'aujourd'hui.

M. Daniel Blaikie: Je comprends. Cependant, comme la motion a été proposée, si elle est recevable, j'estime que nous pouvons quand même en débattre.

La présidente: Que souhaite le Comité? Les membres souhaitent-ils traiter de cette question maintenant? Si nous traitons des travaux du Comité, la séance se poursuivra automatiquement à huis clos.

M. Daniel Blaikie: Madame la présidente, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de poursuivre à huis clos pour examiner cette motion.

La présidente: Lorsqu'il s'agit des travaux du Comité, la séance se déroule à huis clos. Par conséquent, nous poursuivons à huis clos.

M. Daniel Blaikie: Est-ce prévu dans le Règlement du Comité?

La présidente: Oui, les discussions sur les travaux du Comité se déroulent à huis clos. L'ordre du jour prévoit que ces discussions auront lieu après la séance.

Il était prévu d'entendre les divers points de vue des témoins sur la question, puis de discuter des travaux du Comité, et de la motion de Mme Block et de la vôtre. Les témoins ici présents ont demandé à se faire entendre et sont impatients de nous livrer leur témoignage.

Je suggère au Comité d'écouter les témoignages entre les périodes de vote, de façon à ce que tous puissent être entendus, et de poursuivre ensuite à huis clos pour examiner la motion de Mme Block et celle de M. Blaikie.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, je conviens que nous aimerions poser des questions aux témoins. Je ne veux certainement pas faire perdre le temps des témoins à discuter de l'ordre du jour établi lors des travaux des comités. Si je comprends bien, la sonnerie retentit. De combien de temps disposons-nous? Quand la sonnerie a-t-elle commencé? Quelqu'un est-il au courant?

Une voix: Il y a 10 minutes.

Mme Kelly Block: La sonnerie a commencé il y a 10 minutes. En règle générale, je crois que lorsque la sonnerie se fait entendre, le Comité doit suspendre ses travaux pour que les députés puissent se rendre à la Chambre. C'est probablement ce que nous devrions faire maintenant.

La présidente: Nous devons alors suspendre la séance et aller voter.

Messieurs les témoins, veuillez nous excuser. Je vous remercie à l'avance de votre patience; nous serons de retour dès que possible.

Je suspends la séance pour un moment.

• (1600)

_____ (Pause) _____

• (1650)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Je m'excuse auprès des témoins, mais la démocratie n'attend pas.

Monsieur Blaikie, il vous reste deux minutes; vous pouvez poursuivre.

M. Daniel Blaikie: Merci beaucoup.

Je pensais dire quelques mots au sujet de la motion dont nous étions saisis, puis laisser le Comité décider de ce qu'il voulait faire. Normalement, lorsqu'un député propose une motion, ce n'est pas déduit de son temps de parole. Il y a peut-être eu un léger malentendu en ce qui a trait...

La présidente: Vous aviez...

Le greffier du Comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin): Le problème, c'est que, lorsqu'il commence à débattre de la motion...

La présidente: Il l'a fait dès le départ.

Le greffier: Oui.

La présidente: Allez-y, monsieur Blaikie.

M. Daniel Blaikie: Je n'ai rien contre l'idée de traiter de la question à la fin de la réunion, mais je ne suis pas d'accord de le faire à huis clos. Si les familles de ma ville de Winnipeg ne peuvent pas venir témoigner devant le Comité pour nous faire part des conséquences qu'auront les dispositions du projet de loi sur elles et leur vie, je crois qu'elles aimeraient savoir pourquoi.

Je crois qu'il est approprié de discuter des motions de fond dont le Comité est saisi. Je reconnais que je ne suis pas membre du Comité, mais nous discutons des motions de fond en séance publique dans les autres comités auxquels je siège. Je crois comprendre que la pratique de discuter à huis clos des motions proposées dans les comités a pris naissance sous le gouvernement conservateur, et c'est une pratique que je suis heureux que certains comités aient choisi de ne pas adopter. Je suis déçu d'apprendre que ce n'est pas le cas ici, mais cela changera peut-être à la fin de la réunion lorsque nous discuterons de la motion.

Sur ce, je suis d'accord pour que nous discutons de la motion à la fin de la réunion, mais pas que ce soit fait à huis clos, si c'est la volonté du...

La présidente: J'aimerais remettre les pendules à l'heure. Les conservateurs, les néo-démocrates et les libéraux en ont discuté. Nous avons convenu d'une liste de témoins et avons demandé à tous ces témoins de témoigner devant le Comité. Tous les témoins que Mme Duncan a fait inscrire sur la liste ont été invités, et il en va de même pour les témoins des conservateurs et des libéraux. Je suis désolée que vous ayez l'impression que les gens de Winnipeg ne pourront pas témoigner devant le Comité, mais nous aurions été ravis de leur accorder du temps, si ces personnes avaient été inscrites sur la liste.

Je m'excuse de vous avoir interrompu. Vous pouvez poursuivre.

M. Daniel Blaikie: Pour revenir aux témoins, merci de votre présence.

J'essaie notamment de comprendre d'où provient l'urgence de cette demande. Je crois comprendre que les derniers rapports annuels d'Air Canada ne mentionnent pas que les coûts faramineux liés au personnel des services d'entretien sont un problème pour l'entreprise. Rien n'indique que l'entreprise éprouve des problèmes financiers en raison des coûts excessifs liés aux services d'entretien. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi il n'y a pas été fait mention de ces problèmes s'il y a urgence d'agir?

M. Kevin Howlette (premier vice-président, Marché régional et affaires gouvernementales, Air Canada): Comme Calin l'a mentionné, les coûts d'entretien représentent environ 15 % de notre budget de fonctionnement; donc, les services d'entretien coûtent annuellement plus de 1 milliard de dollars. Ce n'est pas une mince somme. Voilà la première raison.

Deuxièmement, le renouvellement de la flotte et les exigences en la matière sont évalués chaque jour dans notre industrie, à mesure que l'industrie évolue. En ce qui concerne cette catégorie d'avions, une occasion s'est présentée. Il y a un certain nombre d'entreprises qui construisent cette catégorie d'avions, et c'est ce qui a motivé la décision. La décision de passer d'Airbus à Boeing dans le cas de la flotte d'avions à fuselage étroit était la même que dans le cas des gros porteurs. Il n'y a pas de différence.

M. Daniel Blaikie: Air Canada est-elle d'avis qu'une entreprise ne peut pas s'engager à maintenir une partie importante de ses services de révision et d'entretien au Canada, tout en demeurant concurrentielle?

M. Kevin Howlette: Nous croyons que le plus important est d'avoir un environnement concurrentiel. Nous devons être concurrentiels sur la scène internationale. Cela ne veut pas pour autant dire qu'une partie ou tous nos services n'auront pas lieu au Canada, mais nous devons être concurrentiels à l'échelle internationale.

M. Daniel Blaikie: Plusieurs hypothèses ont été émises en ce qui concerne le lien entre la commande passée à Bombardier pour des avions C Series, le choix du moment et particulièrement l'urgence d'agir dont semble faire preuve le gouvernement en vue de faire adopter le présent projet de loi par le Parlement. Si le projet de loi n'était pas étudié par le Parlement ou que le Parlement ne l'étudiait pas aussi rapidement, Air Canada aurait-elle été de l'avant et aurait-elle acheté ces avions, parce qu'ils sont les meilleurs avions pour votre entreprise?

• (1655)

M. Kevin Howlette: Comme nous l'avons dit publiquement, nous aimons cet avion. Nous croyons que les avions C Series sont d'excellents appareils. Par ailleurs, Air Canada présume que la loi sera modifiée à la suite du présent processus. Si ce n'est pas le cas, nous devons réévaluer notre décision.

M. Daniel Blaikie: J'aimerais connaître l'origine de cette supposition. Comment en êtes-vous arrivés à supposer que la loi serait modifiée, comme par hasard, lorsque vous avez commandé ces avions?

M. Kevin Howlette: Comment est-ce que...?

M. Daniel Blaikie: Comment en êtes-vous arrivés à supposer que la loi serait modifiée, vous permettant ainsi de commander ces avions?

M. Kevin Howlette: Beaucoup de facteurs sont entrés en ligne de compte dans ce dossier. Il y a la création des centres d'excellence au Québec et au Manitoba, l'abandon de la poursuite contre Air Canada et l'acquisition d'avions C Series, soit des avions construits au

Canada. Il y avait tous ces facteurs. Je ne crois pas qu'il y en avait un plus important que les autres.

La présidente: Monsieur Blaikie, votre temps est écoulé. Merci beaucoup.

Vous avez six minutes, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie énormément les témoins de leur temps cet après-midi.

Avant de déclarer faillite en 2012, Aveos Fleet Performance Inc. comptait environ 2 600 employés, dont 1 800 à Montréal, 600 au Manitoba et 200 à Mississauga. Selon la secrétaire parlementaire du ministre des Transports, le projet de centre d'excellence pour l'entretien d'aéronefs où se fera l'entretien des avions C Series devrait créer 1 300 emplois au Québec, tandis que le projet de centre d'excellence pour l'entretien d'aéronefs au Manitoba devrait en créer 150.

Air Canada a-t-elle l'intention de s'engager à créer des emplois dans le domaine de l'entretien d'aéronefs en Ontario?

M. Kevin Howlette: Nous nous sommes engagés à l'égard des centres d'excellence au Québec et au Manitoba. Pour ce qui est de nos activités à Mississauga, c'est notre centre mondial, et ce sont de loin nos installations les plus importantes. Je ne connais pas les chiffres par coeur, mais j'imagine qu'environ 60 % de notre personnel des services d'entretien se trouve dans cette région.

M. Vance Badawey: Cela ne répond pas à ma question. Ma question concernait l'avenir. Air Canada a-t-elle l'intention de s'engager à créer des emplois dans le domaine de l'entretien d'aéronefs en Ontario? Je suis au courant de ce que vous y avez actuellement, mais j'aimerais savoir ce que l'avenir nous réserve.

M. Kevin Howlette: Le simple fait que ce soient nos installations les plus importantes dans le domaine signifie qu'il continuera d'y avoir des emplois dans le domaine de l'entretien en Ontario.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, en ce qui concerne les emplois au Canada de manière générale, quelles seraient les exigences d'Air Canada pour maintenir des emplois dans le domaine de l'entretien au Canada?

M. Kevin Howlette: Ce serait en gros la capacité de gérer nos activités de manière libre et concurrentielle.

M. Vance Badawey: D'accord. Merci.

La présidente: Monsieur Hardie, allez-y.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci de votre présence.

Pour faire suite à la dernière question, à combien l'écart se chiffre-t-il entre ce que coûte le travail qui est fait au Canada et ce qui est fait ailleurs actuellement?

M. Kevin Howlette: Aujourd'hui?

M. Ken Hardie: Oui.

M. Kevin Howlette: Nous avons des services d'entretien au Canada. Il y en a à Trois-Rivières et aux États-Unis, comme nous l'avons mentionné dans notre exposé. En avons-nous une idée approximative? Pour être bien honnête avec vous, je ne sais pas exactement à combien se chiffre cet écart.

M. Ken Hardie: D'accord.

C'est un peu surprenant, parce qu'évidemment lorsque vous tenez compte des facteurs économiques, vous cherchez à ce que ce soit fait à un prix raisonnable.

M. Kevin Howlette: Nous avons des fournisseurs partout dans le monde.

M. Ken Hardie: Il est juste de dire que cela coûte plus cher au Canada qu'ailleurs. Autrement, ce serait fait ici, n'est-ce pas?

• (1700)

M. Kevin Howlette: Pourriez-vous répéter?

M. Ken Hardie: C'est plus dispendieux de le faire au Canada qu'ailleurs dans le monde où vous le faites actuellement faire.

M. David Rheault (directeur, Affaires gouvernementales et Relations avec les collectivités, Air Canada): Nous externalisons nos activités en fonction de la compétitivité et de différents autres facteurs. Pour répondre à votre question, cela dépend vraiment du type d'avions à entretenir.

Le modèle actuel dans les industries du transport aérien et de l'entretien, c'est d'avoir des centres très spécialisés dans un produit.

M. Ken Hardie: Oui. Nous en sommes conscients. Nous l'avons entendu plus tôt, et cela m'amène à ma prochaine question. En tenant compte de votre flotte actuelle, quelle proportion des services d'entretien peut être faite au Canada, étant donné que les services d'entretien — la maintenance en ligne ou en particulier l'entretien lourd — ne nécessitent pas d'outils exclusifs ou les centres d'excellence spécialisés que vous avez mentionnés?

Sans risquer de nous tromper, quel est le pourcentage de l'entretien de la flotte qui continuerait d'être fait au Canada?

M. David Rheault: À l'heure actuelle, étant donné que le modèle évolue, il est toujours difficile d'évaluer le pourcentage de la flotte dont l'entretien peut être fait ici. Cela dépend toujours de l'évolution du milieu.

Actuellement, l'entretien de tous nos appareils régionaux est réalisé au Canada par nos fournisseurs à Halifax, à Calgary et à l'Île-du-Prince-Édouard. L'entretien de nos avions Embraer se fait à Trois-Rivières. Cela dépend toujours des fournisseurs et de ce qui nous est proposé.

Évidemment, à titre de transporteur aérien, nous choisissons un endroit concurrentiel et de qualité. C'est toujours une question de choix entre divers fournisseurs mondiaux.

M. Ken Hardie: Lorsqu'Aveos a fermé ses portes, vous avez immédiatement fait faire l'entretien de vos avions là où cela pouvait être fait, et vous avez probablement dû délocaliser ces services à l'extérieur du Canada, n'est-ce pas?

M. Kevin Howlette: En effet. C'est exact.

M. Ken Hardie: D'accord. Avez-vous utilisé toute la capacité disponible au Canada à l'époque pour en gros vous conformer à la loi?

M. Kevin Howlette: Eh bien, certains services ont été démenagés au Canada. Comme David l'a mentionné, nous avons des activités à Trois-Rivières. L'entretien de la flotte d'avions à fuselage étroit a majoritairement été délocalisé aux États-Unis. Certains services d'entretien concernant les gros porteurs ont été délocalisés en Israël et en Asie. Nous avons cherché partout dans le monde pour trouver d'autres fournisseurs lorsqu'Aveos a fermé ses portes.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Iacono, allez-y.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Ceux qui s'opposent au projet de loi, en particulier les syndicats, s'attendent à des pertes d'emploi massives au Canada. Si le projet de loi C-10 est adopté, est-ce que ce sera le cas?

[Traduction]

M. Kevin Howlette: Non. Ce ne sera pas le cas.

Air Canada est une entreprise en croissance. Nous avons considérablement augmenté nos services et notre personnel de maintenance en ligne ici au Canada. C'est faux de penser qu'il y aura des pertes d'emplois par rapport à la situation actuelle, si le projet de loi est adopté. En fait, je crois que ce sera l'opposé.

[Français]

M. David Rheault: J'aimerais ajouter que les règlements qui ont été adoptés par le Québec et le Manitoba vont permettre de mettre en place des centres d'excellence, ce qui va créer plusieurs emplois de qualité au Canada. Nous nous attendons à ce que la loi telle qu'amendée améliore la compétitivité d'Air Canada, de sorte que plusieurs nouveaux emplois pourraient être créés.

Prenons notre nouveau transporteur, Air Canada rouge, qui emploie aujourd'hui 1 600 personnes. C'est un exemple d'emplois de qualité dans le secteur du transport aérien qui ont été créés au cours des dernières années.

M. Angelo Iacono: Je vais vous poser une autre question.

[Traduction]

Que faut-il précisément à Air Canada pour maintenir les emplois dans le domaine de l'entretien au Canada? Quels exemples pouvez-vous nous donner aujourd'hui?

M. Kevin Howlette: Pour maintenir les emplois au Canada, il faut pouvoir établir que ces services peuvent être réalisés à des prix concurrentiels par rapport à ce qui se fait sur la scène internationale dans l'industrie.

• (1705)

M. David Rheault: J'aimerais ajouter qu'Air Canada maintient des milliers d'emplois dans le domaine de l'entretien au Canada et que c'est nettement plus que tout autre transporteur aérien.

M. Angelo Iacono: Je comprends très bien que votre entreprise tient à être concurrentielle, mais j'aimerais aller au-delà de cet aspect. J'aimerais avoir des faits. Que vous faut-il vraiment pour maintenir les emplois au Canada?

Nous voulons tous être concurrentiels. Si vous ne l'êtes pas, il n'y aura aucun emploi pour quiconque partout dans le monde. Bref, nous savons que vous voulez être concurrentiels. En ayant une plus grande souplesse, vous serez plus concurrentiels. Que faut-il à Air Canada pour maintenir les emplois au Canada?

C'est une question directe.

M. Kevin Howlette: Pour maintenir ces emplois, Air Canada doit pouvoir décider d'accorder des services d'entretien à des fournisseurs au Canada en fonction de leur compétitivité par rapport aux autres joueurs de l'industrie mondiale de l'entretien.

M. Angelo Iacono: Pouvez-vous nous donner des exemples? Outre la compétitivité, pouvez-vous nous donner un ou deux exemples de la manière de maintenir des emplois ici au Canada?

M. Kevin Howlette: Si nous devons trouver des fournisseurs pour certains services, nous lancerions un appel d'offres auquel participeraient des fournisseurs de services d'entretien de partout dans le monde. Si la soumission de l'entreprise canadienne était concurrentielle, ces services pourraient avoir lieu ici.

M. Angelo Iacono: Quelle est la marge nette entre le travail réalisé au Canada et ce qui est réalisé à l'extérieur du pays?

M. Kevin Howlette: Je crois que l'un de vos collègues a posé la même question.

Cela varie en fonction du type d'avion. Certains constructeurs ont acquis une expertise concernant des types précis. Par exemple, Premier Aviation commence à développer une expertise en ce qui concerne les avions d'Embraer. Certains fournisseurs de services, comme Lufthansa Technik et GE, sont hautement spécialisés dans les avions de Boeing, d'Airbus, d'Embraer, etc.

La présidente: Monsieur Sikand, allez-y.

M. Gagan Sikand: J'ai deux questions.

La présidente: Soyez bref.

M. Gagan Sikand: Pourriez-vous confirmer les régions où vous avez dit externaliser vos services? Je crois vous avoir entendu parler des États-Unis et d'Israël.

M. Kevin Howlette: Il y a le Canada, les États-Unis, Hong Kong et Israël.

M. Gagan Sikand: Ce sont les principaux pays.

M. Kevin Howlette: Oui, ce sont les principaux.

M. Gagan Sikand: Pouvez-vous décrire les mesures qu'Air Canada doit prendre pour maintenir et améliorer sans cesse les compétences des travailleurs d'ici? Quel type de formation Air Canada offre-t-elle à ses employés chargés de l'entretien?

M. Kevin Howlette: Nous offrons une formation continue. Nos mécaniciens viennent travailler pour nous après avoir suivi une formation postsecondaire auprès d'un des collèges techniques accrédités qui existent dans l'ensemble du pays. Ils obtiennent une licence auprès de Transports Canada. Ils doivent ensuite suivre une formation continue donnée par les constructeurs et Air Canada, ce qui leur permet d'obtenir les attestations nécessaires pour divers avions tout au long de leur carrière.

M. Gagan Sikand: Je suppose que c'est en conformité avec une certaine norme mondiale.

M. Kevin Howlette: Oui, et il s'agit d'une norme qui est fixée et rigoureusement réglementée par Transports Canada

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Watts.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci, et je vais partager mon temps de parole.

Est-ce grâce aux amendements apportés au projet de loi C-10 que vous avez pu acheter les appareils C Series?

M. Kevin Howlette: Vous voulez savoir si les amendements vous ont permis d'en faire l'achat?

Mme Dianne L. Watts: Oui. Vous dites que vous voulez accroître votre compétitivité. Donc, est-ce que les amendements vous ont permis d'effectuer cet achat?

M. Kevin Howlette: Eh bien, ils nous ont certes permis de régler, une fois pour toutes, le litige avec le Québec et le Manitoba.

Mme Dianne L. Watts: Je vois. Donc, au fond, le projet de loi vous a permis de libérer des ressources pour procéder à l'achat des appareils C Series.

M. Kevin Howlette: Je crois qu'un de vos collègues a demandé tout à l'heure si l'un était la condition de l'autre. Nous espérons que le projet de loi sera adopté. Sinon, nous prendrons une décision. L'un n'était pas la condition de l'autre, si c'est ce que vous voulez savoir.

• (1710)

Mme Dianne L. Watts: Non, ce n'était pas ma question. Si le projet de loi est adopté, vous aurez alors la capacité de poursuivre l'achat des appareils C Series. S'il n'est pas adopté, vous déciderez d'y renoncer.

M. Kevin Howlette: Eh bien, nous aurons à prendre une décision.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Merci.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, je vois que le temps file rapidement, et vous savez qu'à 17 h 45, il y a un vote.

Beaucoup de gens dans la salle souhaitent être entendus. J'aimerais que vous me disiez comment de temps sera alloué. Allons-nous demander aux gens de revenir nous rencontrer? Il ne restera que 15 minutes pour entendre trois groupes de syndicats, ce qui sera un peu difficile. Je souhaite sincèrement que nous aurons le temps de les entendre. J'aimerais connaître l'opinion du comité à cet égard. Le temps file rapidement. Je voudrais profiter encore de la présence des gens d'Air Canada, mais il y a aussi le fait que beaucoup de gens se sont déplacés pour nous rencontrer.

J'aimerais savoir ce qui va arriver, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Nous avons déjà prévu de rester tard ce soir pour permettre à ceux qui souhaitent s'exprimer sur cette question d'avoir la possibilité de prendre la parole.

Avant de clore cette partie de la séance avec Air Canada, nous pouvons entendre votre intervention et celle d'un autre député, après quoi nous pourrions nous rendre à la Chambre. Le vote est prévu pour 18 h 15, alors avec la permission du Comité, nous pourrions partir d'ici à 17 h 50.

[Français]

M. Luc Berthold: Le vote est à...

[Traduction]

La présidente: Il y a beaucoup de gens ici, et notre intention était de rester tard. Nous pouvons aller voter, puis revenir. Ainsi, tout le monde aura l'occasion d'être entendu, et je pense que c'est pourquoi ils sont tous ici.

En tant que présidente, je n'ai certainement pas l'intention de les empêcher de parler. Je crois que nous devrions poursuivre la séance. Ils sont prêts à faire preuve de patience, alors nous pouvons aller voter, puis revenir. Nous pourrions donc faire les deux.

Sur ce, poursuivons.

[Français]

M. Luc Berthold: D'accord.

Au cours de la dernière séance, il a été question de plusieurs dates relatives à des rencontres entre les représentants d'Air Canada et ceux du gouvernement fédéral.

L'un de vous a-t-il participé à ces rencontres avec le gouvernement depuis le 15 octobre dernier?

[Traduction]

M. Kevin Howlette: Non.

[Français]

M. Calin Rovinescu: J'ai participé à quelques rencontres avec des représentants du gouvernement.

M. Luc Berthold: Monsieur Rheault, pouvez-vous me dire si l'intention du gouvernement d'adopter un projet de loi qui abrogerait l'obligation d'Air Canada de maintenir les centres comme ils existaient avant la présentation du projet de loi C-10 a été abordée lors de ces rencontres?

M. David Rheault: Pouvez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

M. Luc Berthold: L'intention du gouvernement de présenter un projet de loi comme le projet de loi C-10 afin de permettre à Air Canada d'être libéré des poursuites a-t-elle été abordée lors de l'une de ces rencontres?

M. David Rheault: Air Canada a fait part au gouvernement de ses recommandations. Celles-ci sont comprises dans le rapport que nous avons déposé devant le comité qui était dirigé par M. Emerson. Évidemment, divers enjeux ont été discutés lors de ces rencontres, mais la question de la compétitivité d'Air Canada et de ce que l'on appelle le

[Traduction]

level playing field, ou des règles du jeu équitables

[Français]

soit la capacité d'Air Canada de concurrencer d'égal à égal, a été soulevée lors de certaines rencontres.

M. Luc Berthold: Avez-vous demandé au gouvernement d'agir rapidement pour faire en sorte qu'Air Canada soit plus concurrentielle?

M. David Rheault: C'est évidemment le gouvernement qui décide de l'aspect législatif, mais à notre avis, le règlement des litiges avec la province du Manitoba et celle du Québec permet...

M. Luc Berthold: Monsieur Rheault, je vous arrête ici. Je ne veux pas savoir ce qui arrive, mais ce dont vous avez discuté. Je veux savoir si vous avez demandé au gouvernement, à la suite des ententes avec les deux provinces, d'accélérer le processus visant à adopter le projet de loi C-10.

M. David Rheault: Pour mettre les règlements en vigueur, il faut évidemment que la modification soit apportée. Elle permet de mettre Air Canada à l'abri de poursuites judiciaires. De plus, le fait d'avoir un

[Traduction]

des règles du jeu équitables,

[Français]

et une loi dans laquelle on reconnaît que nos litiges avec le Québec et le Manitoba ont été réglés est importante. Nous avons informé le gouvernement fédéral de nos discussions avec les gouvernements provinciaux quand les litiges ont été réglés.

• (1715)

M. Luc Berthold: Le gouvernement du Québec mentionne que l'entente n'est pas encore conclue. D'ailleurs, il a rendu public un communiqué de presse afin de demander au gouvernement fédéral de ne pas aller trop vite en ce qui concerne le projet de loi C-10 d'ici à ce que les ententes soient conclues.

J'aimerais donc savoir ce qu'il en est à cet égard. D'un côté, le gouvernement du Québec nous dit que l'entente n'est pas conclue, et de l'autre, vous dites qu'elle l'est. Je constate que vous n'avez pas tout à fait répondu à ma question. Je vais donc vous demander des éclaircissements. Avez-vous demandé au gouvernement de procéder rapidement?

Pourtant, il n'y a même pas d'entente. Il devient difficile pour nous, en tant que parlementaires, de comprendre ce qui se passe exactement.

M. David Rheault: Pour répondre à votre question, je souligne qu'il y a une entente de principe avec le gouvernement du Québec. Le 16 ou le 17 février, à la suite du règlement du litige et à l'engagement d'Air Canada d'acquiescer jusqu'à 75 appareils de la C Series et de les faire entretenir évidemment au Québec pour une période de 20 ans, le gouvernement du Québec et Air Canada ont annoncé conjointement s'être entendus pour laisser tomber les procédures judiciaires.

Maintenant, pour mettre en oeuvre cette entente, nous devons la finaliser pour assurer l'achat de ces appareils, ce qui va concrétiser et mettre en oeuvre notre engagement de les faire entretenir au Québec et de créer un centre d'excellence.

M. Luc Berthold: Merci. C'est tout le temps dont je dispose.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'aimerais faire valoir un point et, bien entendu, poser une question ou peut-être demander à obtenir quelques renseignements supplémentaires.

Revenons à ma question de tout à l'heure sur l'intention d'Air Canada de maintenir les emplois. Je ne veux pas dire « créer des emplois », parce que vous avez réaffirmé que vous cherchez à garder les emplois en Ontario. Il serait très utile de nous fournir une réponse officielle à cet égard pour reconnaître les emplois prévus qui seraient maintenus en Ontario.

M. Kevin Howlette: À l'heure actuelle, comme je l'ai dit, la majorité de nos emplois de maintenance en ligne se trouvent en Ontario. Il va de soi, monsieur, qu'en raison de la taille de nos activités... Notre installation à Toronto est notre plaque tournante. Il n'y a pas un seul modèle d'avion de la flotte qui ne passe pas par Toronto au cours de la journée. Cela fera donc toujours partie du réseau d'Air Canada...

M. Vance Badawey: Encore une fois, je vous saurais gré de fournir une réponse officielle par correspondance ou de toute autre manière. Si je peux obtenir une confirmation par écrit, ce serait très utile.

Le deuxième point, madame la présidente, concerne les appels d'offres. Je vais approfondir un peu plus les questions qui ont été posées au sujet du maintien des emplois au Canada. Je vous remercie de vos explications concernant les différents types d'avions, etc., mais examinons l'aspect commercial. Vous avez évidemment un plan de gestion des biens, qui définit le cycle de vie de vos biens. Votre plan de maintenance y est rattaché et, bien entendu, au bout du compte, les appareils doivent être remplacés après un certain temps.

Au final, l'information que nous cherchons à obtenir, messieurs, se trouve dans les processus d'appel d'offres que vous avez lancés il y a un an ou deux. Il s'agit de savoir si votre plan de gestion des biens révèle en fait une différence nette entre les coûts attribués aux travaux effectués au Canada et ceux liés à l'impartition. Il n'est pas nécessaire que ces coûts soient ventilés selon les types d'appareils ou les pièces. On parle tout simplement de votre plan général pour la gestion des biens qui composent votre flotte.

Je le répète, les coûts n'ont pas besoin d'être ventilés. C'est juste un total en regard des appels d'offres que vous avez lancés et qui ont débouché sur une impartition à l'étranger, comme vous l'avez dit tout à l'heure.

Qu'en est-il vraiment, messieurs? Dans le cadre de votre plan de gestion des biens, quelle proportion des travaux ont été impartis à des fournisseurs étrangers? Qu'est-ce qui a réellement été maintenu au Canada, qu'est-ce qui a été externalisé et quelle en était la différence sur le plan des coûts?

• (1720)

M. Kevin Howlette: Premièrement, la maintenance de nos appareils régionaux est effectuée au Canada.

Deuxièmement, la flotte d'avions à fuselage étroit est entretenue principalement aux États-Unis. Pour ce qui est des gros porteurs, monsieur, une partie du travail de maintenance se fait en Asie et une autre, en Israël.

Maintenant, pour ce qui est d'essayer d'établir un pourcentage, dans le cas de nos appareils régionaux, j'ignore quel pourcentage ils représentent dans notre flotte totale. Les avions Embraer sont entretenus à Trois-Rivières; je dirais donc qu'ils constituent probablement 75 à 80 % de notre flotte.

M. Vance Badawey: Poussons plus loin l'analyse. Dans le cas de vos avions à fuselage étroit, qui sont entretenus aux États-Unis, et de vos gros porteurs, qui sont entretenus en Asie et en Israël, vous avez évidemment impartis ces services au moyen d'un processus d'appel d'offres dans le cadre duquel vous avez comparé les prix des entreprises au Canada avec les prix des entreprises aux États-Unis pour les avions à fuselage étroit et des entreprises en Asie et en Israël pour les gros porteurs...

M. Kevin Howlette: Puis-je apporter un rectificatif? Je tiens simplement à dire que nous lançons des appels d'offres à l'échelle internationale. Je ne saurais vous dire ce que les fournisseurs canadiens soumissionnent et, d'ailleurs, je ne sais même pas s'il existe une organisation qui puisse le savoir. Je ne connais pas cette information.

M. Vance Badawey: Vous n'avez donc pas de processus qui vous permette de comparer les prix.

M. Kevin Howlette: Au contraire, nous en avons un. Nous disposons certes d'un processus.

M. Vance Badawey: C'est ce que je veux savoir. Je veux connaître la différence nette par rapport aux contrats qui ont été attribués à des fournisseurs aux États-Unis, dans le cas des avions à fuselage étroit, et à des fournisseurs en Asie et en Israël, dans le cas des gros porteurs. Je veux savoir qui a reçu les contrats, quels étaient les coûts et quel était le prix comparable demandé par les fournisseurs canadiens.

M. Kevin Howlette: Cela varierait selon le contrat, le type d'avion et la demande de services. Les moteurs sont une chose, les composants en sont une autre, de même que les roues, les pneus et les freins. La liste est longue.

M. Vance Badawey: Est-il possible que votre équipe prenne cette liste interminable et sorte sa calculatrice pour additionner le tout dans le but de déterminer les contrats qui ont été attribués à des entreprises à l'étranger comparativement à ce qu'on a soumissionné?

M. Kevin Howlette: Si les fournisseurs canadiens soumissionnent, je suppose que cela pourrait se faire.

M. Vance Badawey: C'est de bonne guerre. Merci.

C'était le deuxième renseignement que je voulais obtenir.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Iacono, très brièvement.

M. Angelo Iacono: La compétitivité consiste-t-elle vraiment à trouver des salaires plus bas pour les employés de maintenance?

M. Kevin Howlette: Pas du tout. Ce n'est pas le facteur exclusif. Ce serait un des éléments; l'autre serait le délai d'exécution, puisque le retrait d'un bien du réseau en vue de l'entretenir est une proposition coûteuse. Un autre facteur, c'est la qualité du travail, les normes et tout le reste.

M. Angelo Iacono: Si le syndicat proposait de diminuer les salaires de ces travailleurs, envisageriez-vous de maintenir plus d'emplois au Canada? Cela pourrait-il être un facteur favorable?

M. Kevin Howlette: Je ne veux pas répondre de façon péjorative, mais c'est une discussion que nous avons déjà eue avec les syndicats. Je suppose que ce serait un des facteurs à prendre en considération.

La présidente: Merci beaucoup. Votre temps est écoulé.

Messieurs, merci infiniment d'avoir été des nôtres et d'avoir contribué aux délibérations du Comité. Nous vous en sommes reconnaissants.

M. Daniel Blaikie: J'invoque le Règlement...

La présidente: Excusez-moi. Allez-y, monsieur Blaikie.

M. Daniel Blaikie: Je sais que je ne suis pas un membre permanent du Comité et, manifestement, je suis habitué à une attribution de temps plus généreuse, mais je crois que la coutume veut que le NPD ait droit aux deux ou trois dernières minutes, selon le Comité, après les autres intervenants.

La présidente: Non, ce n'est pas ainsi... En fait, les intervenants suivants sont censés être les conservateurs, après quoi nous passerions au NPD. Comme notre temps est limité, en raison des pressions que le Comité subit aujourd'hui, et étant donné le vote, je pense qu'il est temps de mettre fin à cette partie de notre séance pour que nous puissions entendre nos autres témoins.

Le Comité est-il d'accord, seulement du point de vue du temps? Ce serait bien si le temps ne nous manquait pas, mais nous essayons de nous y adapter.

Merci infiniment, messieurs. Si vous voulez bien sortir de la pièce, nous pourrions prendre quelques minutes pour permettre aux prochains témoins de prendre place.

• (1720)

(Pause)

• (1725)

La présidente: Nous reprenons la séance.

Aux trois témoins qui sont devant nous, je vous demanderais, messieurs, de vous présenter et d'indiquer le nom de votre association au début de votre exposé. Qui voudrait commencer?

M. David Chartrand (coordonnateur pour le Québec, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada): Est-ce qu'on suit l'ordre qui nous a été donné?

La présidente: Oui, comme vous préférez, messieurs.

M. David Chartrand: D'accord, je crois que nous étions les premiers selon l'ordre présenté.

La présidente: Veuillez indiquer votre nom et celui de votre association, s'il vous plaît.

[Français]

M. Jean Poirier (porte-parole officiel, Association des anciens travailleurs des centres de révision d'Air Canada): Madame la présidente et membres du comité, je vous remercie de cette invitation, et ce, au nom des 2 600 travailleurs canadiens et leurs familles ayant vécu la fermeture illégale des centres de révision d'Air Canada en mars 2012.

Je suis Jean Poirier, porte-parole officiel de l'Association. Je suis ici aujourd'hui pour vous convaincre de ne pas donner suite au projet de loi C-10, qui rend légal ce qui est illégal et, surtout, pour vous sensibiliser à l'importance de ne pas se débarrasser d'un secteur de pointe qui fait l'envie de bien des pays étrangers, soit celui de la révision générale des aéronefs.

Depuis quatre ans, 355 aéronefs d'Air Canada sont réparés illégalement à l'extérieur du pays. Les centres de révision d'Air Canada étaient générateurs de profits avant la vente de cette compagnie à Aveos en 2007 et avant que d'anciens gestionnaires de la Corporation Nortel Networks Limitée et des investisseurs des fonds de placement américains KKR et Sageview Capital en prennent possession.

Ces travailleurs, mis à la rue depuis 2012, sont les mêmes travailleurs qui généraient des profits en 2007. La seule chose qui a changé lors des années d'Aveos aura été le changement de direction et d'actionnaires qui ne connaissent rien à cette industrie, ainsi que la volonté d'Air Canada de transférer ce travail à l'étranger. Ces gens ont détruit ce secteur de pointe au pays. Les travailleurs, quant à eux, sont restés les mêmes. Ce sont des travailleurs ayant une expertise reconnue, du bon vouloir et, surtout, la passion de travailler dans le domaine de l'aviation. Sachez-le, pour ceux qui choisissent de devenir des techniciens aéronautiques, ce n'est pas seulement un travail qu'ils recherchent, mais surtout la chance de travailler dans un domaine qui les passionne. Allez interroger les étudiants et ils vous diront que la raison pour laquelle ils ont choisi ce métier, c'est pour la passion des avions. Demandez-leur pourquoi ils l'abandonneront, ils vous répondront sans doute que c'est en raison de la volonté gouvernementale de transférer ces emplois. Vous lancez tout un message à nos jeunes!

Après la fermeture d'Aveos en 2012, deux compagnies sont venues s'établir dans la région de Montréal et ont repris certaines divisions d'Aveos. Ces deux compagnies sont rentables et emploient d'anciens travailleurs d'Aveos sans même avoir de contrats avec Air Canada. Ces sociétés ont su se servir de l'expertise de nos travailleurs afin de créer une entreprise rentable et profitable avec des contrats de l'extérieur.

Aujourd'hui, 2 600 travailleurs ont payé de leur vie, de leur bien-être familial et de leur situation financière cette illégalité. Les gouvernements fédéral et provincial ont également été privés des taxes et d'impôts de ces travailleurs. Si le maintien d'emplois spécialisés au pays était important pour le gouvernement fédéral en 1988, en quoi ce maintien ne l'est-il plus aujourd'hui, alors que la

croissance économique du Canada et du Québec va en diminuant jour après jour? C'est l'argent des contribuables qui a bâti Air Canada. Ce sont les impôts de travailleurs comme eux qui contribuent à notre richesse collective et, aujourd'hui, le projet de loi C-10 envoie promener tous ces contribuables. Pour le bien de qui? Pour le bien des actionnaires d'Air Canada qui s'en sont mis plein les poches lors du démantèlement de cette compagnie et qui aujourd'hui, malgré deux jugements clairs de la cour, seront absous de leurs fautes.

Malgré notre lutte pour nous faire entendre, nous avons quand même tendu l'oreille et écouté vos propos. Vous avez déclaré que le secteur de l'aéronautique était un élément clé de notre croissance économique au pays, que nous devons absolument trouver le moyen d'offrir un service de révision générale compétitif à Air Canada et que cette compagnie ne désirait point redevenir un fournisseur de services d'entretien. Vous avez présentement entre les mains un mémoire indiquant un plan créateur d'emplois qui répond à ces trois critères. La solution, vous l'avez entre les mains.

Aujourd'hui, chers parlementaires, nous nous adressons à vous en tant qu'êtres humains désirant plus que tout au monde rétablir une relation gagnante pour tous. Nous désirons retrouver nos emplois, nous désirons qu'Air Canada soit compétitive, nous désirons que l'économie du Canada et du Québec reprenne de sa vigueur dans un milieu où nous sommes les meilleurs, soit l'aéronautique. J'aimerais que vous reveniez à la base de votre engagement politique, soit celui qui consiste à servir l'État et la population du Canada, et non à servir les intérêts d'actionnaires pour qui le développement économique de notre pays passe en second lieu. Leur principal intérêt est l'argent, alors que le vôtre se doit d'être le bien-être et la croissance de votre collectivité.

Imaginez qu'une entreprise publique payée par les contribuables, devenue par la suite privée afin de croître et de prendre de l'expansion, se débarrasse de 2 600 emplois illégalement, et ce, avec votre aide. Imaginez que cette entreprise soit dans votre comté et que vos propres concitoyens perdent leurs emplois. Ce sont vos amis, vos parents, vos bénévoles, vos voisins. Imaginez maintenant que ceci est un mauvais rêve et qu'une solution est à notre portée et que cette solution ne se réalisera que si nous travaillons tous ensemble à sa réussite.

• (1730)

Pour conclure, je terminerai avec quelques mots de Franklin D. Roosevelt, qui a déclaré que la démocratie n'est pas en sécurité lorsque les gens tolèrent la croissance du pouvoir des entreprises privées jusqu'au point où ce pouvoir devient plus fort que l'État démocratique.

Madame la présidente et membres de ce comité, je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Poirier.

Monsieur Cadieux, aimeriez-vous être le suivant?

[Français]

M. Serge Cadieux (secrétaire général, Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec): Merci, madame la présidente.

Je suis Serge Cadieux, secrétaire général de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec.

La FTQ est une centrale syndicale qui compte 600 000 membres au Québec, dont plus de 20 000 travailleurs et travailleuses du secteur de l'aérospatiale. Ils travaillent tant dans la fabrication et l'entretien des aéronefs que dans leurs composantes. Ils agissent comme agents de bord, pilotes ou travaillent dans les aéroports.

La FTQ est récemment intervenue dans ce dossier auprès de la Cour supérieure du Québec contre Air Canada au sujet de l'entretien et de la révision de ses avions. Notre demande en injonction était le seul recours possible pour forcer Air Canada à se conformer à ses obligations légales et à respecter le jugement unanime rendu par la Cour d'appel du Québec.

Et voilà que, de façon imprévue, le gouvernement fédéral dépose le projet de loi C-10. C'est pourquoi nous sommes aujourd'hui devant vous pour vous demander de choisir les emplois et la bonne santé de l'ensemble de l'industrie aérospatiale plutôt que de choisir ce mauvais projet de loi C-10.

Le Québec tout entier comprend aujourd'hui pour quelle raison la compagnie Boeing est soutenue par le gouvernement fédéral américain et qu'Airbus l'est par les gouvernements européens. Les gens comprennent que Bombardier ne peut être un joueur international sans de solides soutiens étatiques. Ils comprennent que l'aérospatiale n'est pas une industrie ordinaire. Elle est stratégique. Une filière industrielle peut être stratégique pour beaucoup de raisons valables, comme la sécurité nationale, l'impact sur l'économie ou l'emploi. Le Canada a bien compris cela en soutenant son industrie automobile.

De la même manière, il faut comprendre que la lente disparition de l'expertise canadienne en entretien lourd d'aéronefs représente un recul pour une industrie stratégique, un recul qui se fera tragiquement sur le dos de milliers de travailleurs et de travailleuses dont les emplois seront exportés ou rendus précaires. En effet, c'est ce dont il est réellement question avec le projet de loi C-10. En proposant de modifier l'article 1 et l'article 6 de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada afin de lever l'obligation qui est faite à la compagnie d'effectuer l'entretien et la révision de sa flotte d'avions sur le territoire de Montréal, de Winnipeg et de Mississauga, le gouvernement donne raison à Air Canada, qui a déjà délocalisé 2 600 emplois d'entretien lourd de la compagnie Aveos.

Mais il y a plus encore. Cela met en péril les 2 500 emplois restants au pays dans le domaine de l'entretien des aéronefs. Pour faire leur travail, les députés devraient demander à Air Canada où sont passés les 2 600 emplois d'Aveos. Pour quelle raison ces emplois ont-ils été exportés? L'expertise nécessaire à l'entretien de sa flotte est-elle présente sur notre territoire? Les réponses à ces questions permettraient au public d'apprendre que ces emplois ne sont pas partis en Chine ou au Honduras, mais plutôt aux États-Unis et en Israël. Il apprendrait aussi qu'ils ont été exportés pour générer de la plus-value pour les actionnaires d'Air Canada et que toute l'expertise nécessaire existe ici même au Canada. Ce Parlement, qui est investi de la mission de défendre l'intérêt du public et l'intérêt national du Canada, peut choisir de favoriser l'emploi pour des milliers de travailleurs, de travailleuses, leurs familles et leurs communautés ou bien, au contraire, choisir d'entériner les plans des actionnaires d'Air Canada et leurs intérêts. Le public doit également savoir que l'entretien et la révision des avions contribue à maintenir un bassin d'expertises important pour le développement de cette industrie.

La construction des avions et leur entretien sont des domaines liés. Personne n'imagine qu'on construise des automobiles sans avoir des

garages pour les réparer. Or, l'aérospatiale est un secteur aussi important pour le Québec que l'est l'automobile pour l'Ontario. Montréal est la troisième capitale mondiale de l'aérospatiale après Toulouse et Seattle. C'est plus de 41 000 emplois répartis dans 235 entreprises qui fournissent 2 % du PIB au Québec. La concentration de l'expertise, la multiplicité de capitaux et d'entreprises complémentaires permettent l'existence d'une grappe industrielle exceptionnelle qui doit être protégée par les pouvoirs publics. Le projet de loi C-10, en permettant l'exportation des emplois en maintenance, vient affaiblir l'un des maillons de ce joyau industriel. C'est une négligence gouvernementale que nous avons du mal à nous expliquer.

En conclusion, nous plaidons aujourd'hui devant vous pour que vous donniez une chance à l'emploi. Nous croyons qu'il est possible que l'entretien lourd des avions revienne au Canada. Nous avons l'expertise nécessaire. L'industrie aérospatiale a besoin de conserver cette expertise et nous sommes capables d'être aussi compétitifs qu'ailleurs.

• (1735)

Par conséquent, il n'y a pas lieu de changer le cadre légal actuel. Cette filière industrielle offre un rempart contre l'exportation des emplois de qualité. C'est également un choix qu'ont les législateurs canadiens de favoriser les emplois plutôt que les actionnaires. On ne peut reprocher aux dirigeants d'Air Canada de faire les efforts nécessaires pour donner le rendement réclamé par leurs actionnaires, mais on peut certainement reprocher à notre gouvernement et à notre Parlement de ne pas veiller adéquatement aux intérêts de la majorité.

La volonté de préserver des centres d'entretien et de révision de la flotte d'Air Canada dans certaines villes désignées répond à des impératifs de géopolitique nationale et à une volonté d'assurer le caractère canadien de la compagnie en l'ancrant physiquement dans certaines régions du pays.

En adoptant le projet de loi C-10, le Parlement enverrait le message que tout ce qui importe est de créer de la croissance et de la richesse, même si cela se fait au détriment des emplois, des impératifs de géopolitique nationale et du caractère canadien mentionné dans le texte original de la loi.

La FTQ remercie le comité de lui avoir permis de comparaître aujourd'hui.

• (1740)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Cadieux.

Nous passons maintenant à l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, représentée par MM. Chartrand et Hospes.

Lequel de vous deux aimerait prendre la parole?

M. Fred Hospes (président-directeur général, District du transport 140, Richmond, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada): Nous prendrons la parole tous les deux.

Bonjour. Je m'appelle Fred Hospes, et je suis le président-directeur général du District 140 des transports de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, ou AIMTA. Je suis accompagné aujourd'hui de Dave Chartrand, coordonnateur de l'AIMTA pour le Québec.

Nous tenons à remercier le Comité de nous donner l'occasion de vous présenter notre point de vue sur le projet de loi C-10.

L'AIMTA est le plus grand syndicat d'Air Canada et elle représente environ 8 000 travailleurs. Lorsqu'Air Canada a été privatisée en 1988 par l'adoption de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, nous craignons déjà que le transporteur démenage ses activités d'entretien et de révision générale à l'extérieur du Canada. Le gouvernement progressiste-conservateur de l'époque avait réagi par une mesure législative qui obligeait Air Canada à maintenir des centres d'entretien et de révision générale à Montréal, Mississauga et Winnipeg. De plus, à l'époque, le gouvernement et Air Canada avaient publiquement déclaré que la loi garantirait que le nombre d'emplois liés à l'entretien lourd et à la révision générale d'avions serait maintenu, voire augmenté, dans ces collectivités.

Après la faillite d'Aveos en 2012, Air Canada a déménagé une majorité de ses activités d'entretien lourd et de révision générale d'avions à l'extérieur du Canada. Ne vous y trompez pas: nous représentons toujours les 2 600 travailleurs d'Aveos ayant perdu leur emploi.

Le dépôt du projet de loi C-10 nous préoccupe au plus haut point. En particulier, le paragraphe 6(4) du projet de loi autorise expressément Air Canada à « modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ces activités » d'entretien d'aéronefs « ainsi que le niveau d'emploi rattaché à ces activités ».

[Français]

M. David Chartrand: Bonjour et merci.

Je m'appelle David Chartrand, coordonnateur pour le Québec à l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada.

Comme mon collègue l'a mentionné plus tôt, le dépôt du projet de loi C-10 nous préoccupe au plus haut point. C'est le cas, en particulier, au sujet de l'article 2 de ce projet de loi, qui autorise expressément Air Canada à modifier le type ou le volume d'une ou plusieurs de ses activités dans chacune des provinces, ainsi que le niveau d'emplois rattaché à ses activités. Le fait que le gouvernement libéral ait déposé ce projet de loi en l'absence de consultations publiques dans une évidente tentative de rendre sans objet les décisions judiciaires rendues récemment au Québec est particulièrement troublant.

Les libéraux tentent maintenant de faire adopter le projet de loi C-10 à toute vapeur. Simplement dit, le projet de loi C-10 permettrait à Air Canada de déménager la totalité de ses activités d'entretien et de révision générale à l'étranger. Cela minerait l'ensemble du secteur canadien de l'entretien des avions et de l'aérospatiale et éliminerait des milliers de bons emplois hautement qualifiés dans un secteur technologique de pointe ici au Canada, et ce, pendant des décennies à venir.

À l'heure actuelle, le libellé du projet de loi est trop vague. Il élimine tout pouvoir d'influence qu'aurait un gouvernement pour tenter de maintenir les emplois de cette industrie ici au Canada. En vertu de la loi actuellement en vigueur, Air Canada a dégagé des profits de 53 millions de dollars en 2012, 350 millions de dollars en 2013, 531 millions de dollars en 2014, de 1,22 milliard de dollars en 2015 et de 101 millions de dollars au terme du premier quart de 2016.

Ce projet de loi permet à Air Canada d'axer tous ses efforts sur une course vers le bas, sans égard à la protection des emplois d'une industrie pour de futures générations de Canadiens.

• (1745)

[Traduction]

M. Fred Hospes: Le projet de loi permet à Air Canada d'axer tous ses efforts sur une course vers le bas sans égard à la protection des emplois d'une industrie pour de futures générations de Canadiens. C'est à se demander si le gouvernement, en déposant ce projet de loi, a décidé d'abandonner le secteur canadien de l'aviation. Nous nous demandons si le gouvernement a décidé d'abandonner les bons emplois que ce secteur peut offrir au Canada. Nous nous demandons si le gouvernement accorde plus d'importance aux profits des entreprises qu'aux bons emplois.

Nous pressons le Comité de renvoyer le projet de loi C-10 à la Chambre des communes avec les recommandations suivantes.

Premièrement, nous recommandons que le nouveau paragraphe 6 (4) sur les activités d'entretien soit retiré du projet de loi et, deuxièmement, nous demandons le maintien des emplois de cette industrie au Canada. Aussi, nous invitons le gouvernement à continuer d'investir dans l'industrie de l'entretien, de la réparation et de la révision et d'y apporter son soutien.

En conclusion, nous demandons au Comité de présenter et d'appuyer ces recommandations.

[Français]

M. David Chartrand: Nous demandons au comité de renvoyer le projet de loi C-10 à la Chambre des communes avec les recommandations suivantes.

Le nouvel alinéa 4, qui porte sur les activités d'entretien, doit être retiré du projet de loi. Nous demandons le maintien des emplois de cette industrie au Canada. Nous demandons aussi que le gouvernement continue d'investir dans l'industrie canadienne de l'entretien, de la réparation et de la révision et continue d'y apporter son soutien.

En conclusion, nous demandons au comité de présenter et d'appuyer ces recommandations.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup. Nous vous en sommes reconnaissants.

Comme il est 17 h 45, plaît-il au Comité de rester encore six ou sept minutes?

Madame Block, vous êtes la première intervenante. Aimerez-vous poser vos questions tout de suite?

M. Vance Badawey: Les lumières clignotent. Nous devons y aller.

La présidente: Nous pourrions rester encore six ou sept minutes, si le Comité le veut bien. Les députés sont-ils d'accord?

Madame Block, voulez-vous commencer? Il nous reste assez de temps pour une intervention, si vous le souhaitez. Sinon, nous pouvons la reporter à plus tard.

Mme Kelly Block: Merci, madame la présidente et chers collègues, d'avoir accepté d'entendre une dernière intervention avant de devoir y aller.

Je tiens également à remercier les témoins d'être des nôtres aujourd'hui. Je sais que nous devons partir pour des raisons indépendantes de notre volonté, car nous devons nous occuper des motions dont la Chambre est saisie, mais je vous remercie de votre patience à cet égard.

Comme première question — et je vous invite tous à y répondre —, avez-vous rencontré le ministre Garneau ou sa secrétaire parlementaire, avant ou après le dépôt du projet de loi, afin de discuter des conséquences de cette mesure législative.

M. David Chartrand: J'aimerais répondre à cela.

Depuis l'élection du gouvernement libéral, nous avons envoyé des lettres au ministre des Transports et nous avons tenté d'entrer en contact avec lui à maintes occasions. Nous avons également envoyé 90 lettres à différents députés pour leur dire qu'il était important pour nous de les rencontrer, étant donné que nous savions ce qui s'en venait. Nous leur avons dit que ces mesures législatives allaient être imposées, que le gouvernement allait tenter de modifier la loi et de donner cette latitude à Air Canada.

Alors, nous avons entrepris ce lobbying il y a bien longtemps afin de tenter de faire comprendre au gouvernement que ces emplois sont importants pour nous. Et ce n'est pas tout. Nous avons aussi essayé d'entrer en contact avec le ministre lors de la certification de l'avion de la série C de Bombardier, un événement auquel nous avons assisté puisque nous représentons aussi les employés de Bombardier. J'ai été en mesure de lui parler quelques minutes et de lui demander si nous pouvions discuter de cela ultérieurement. Il m'a répondu qu'il n'y voyait pas d'objection et que la chose pouvait se faire. Il n'a cependant jamais donné de suite à cela.

Je suis aussi vice-président de la Fédération des travailleurs du Québec, et nous avons tenté à maintes reprises d'obtenir un entretien avec le ministre des Transports, mais il a chaque fois répondu que cela ne lui était pas possible. La semaine dernière, nous avons réussi à avoir un entretien avec son chef de cabinet, mais nous n'avons jamais pu avoir une vraie discussion avec le ministre Garneau.

[Français]

M. Serge Cadieux: C'est la même chose pour nous à la FTQ.

Nous avons demandé à trois reprises au bureau de M. Garneau si ce dernier pouvait nous rencontrer, que ce soit dans sa circonscription ou ici, à Ottawa. Il n'a jamais eu le temps de nous rencontrer. Nous avons insisté sur le fait que cette industrie est importante pour le Québec. Étant lui-même un député du Québec, il devrait porter une attention particulière à ce dossier, d'autant plus qu'il avait fait des interventions publiques lors de la fermeture d'Aveos. En effet, il condamnait le gouvernement conservateur pour ne pas avoir fait respecter la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Nous n'avons eu qu'une seule rencontre avec son chef de cabinet, qui s'est contenté de nous écouter. Malheureusement, il n'a donné aucune réponse aux questions qu'on lui posait.

● (1750)

M. Jean Poirier: Gilbert McMullen, Mario Longo et moi avons eu la chance de rencontrer le ministre Garneau à la fin du mois de novembre. Nous avons passé une heure avec lui. Il nous a alors dit clairement que le dossier était présentement devant les tribunaux et qu'il se rappelait bien qu'il nous soutenait en 2012. Nous lui avions même remis les déclarations des députés Marlene Jennings, Stéphane Dion et Justin Trudeau, le premier ministre actuel. Nous étions heureux qu'un gouvernement libéral soit en place, un gouvernement qui acceptait ce fait et qui nous appuyait à l'époque. Par la suite, étant donné qu'il venait de commencer son mandat, il nous a simplement dit que le dossier était devant les tribunaux et qu'il allait attendre de voir si Air Canada allait porter le dossier devant la Cour suprême. Il nous a dit qu'il allait communiquer avec nous à cet égard. Nous sommes sortis très heureux de cette rencontre. Au moins, des gens allaient s'occuper du dossier. Par la

suite, la porte s'est tout simplement fermée. Nous avons demandé d'avoir d'autres rencontres, mais cela ne s'est pas concrétisé.

Aujourd'hui, nous sommes devant vous et devant un projet de loi qui ne devrait pas exister. La loi est claire. Nous avons gagné deux fois en Cour supérieure et en Cour d'appel. Il y a eu un jugement unanime de cinq juges. Il y a 400 aéronefs qui se trouvent à l'extérieur du pays.

Nous sommes dans un mode proactif. Nous voulons établir un plan avec vous, avec le gouvernement du Québec et avec Air Canada afin que tout ce dossier se règle à la satisfaction de tout le monde pour l'économie du Québec et du Canada.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Certains d'entre vous ont donc été surpris de voir que ce projet de loi a été la première mesure législative présentée par le ministre Garneau. D'autres en auront cependant pressenti la venue.

J'aimerais passer à une autre question. Étant donné votre grande préoccupation à l'égard du paragraphe 1(2), où l'on dit que la société peut « modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ces activités » d'entretien, quelle est selon vous l'intention de ce projet de loi, et quels en seront les résultats?

M. Fred Hospes: Ce qui est problématique avec ce paragraphe, c'est qu'on y dit que la société « peut » supprimer ces activités dans ces provinces et modifier le type ou le volume de l'une ou de plusieurs de ces activités dans chacune de ces provinces, ainsi que le niveau d'emploi rattaché à ces activités.

L'emploi du mot « peut » est l'un des problèmes. En tant que représentant des employés d'Air Canada, je peux vous assurer qu'un mot comme celui-là peut avoir un sens différent de celui que certains d'entre nous lui donnent. Je me suis retrouvé à maintes reprises à la table des négociations avec Air Canada. C'est le type de mot qu'elle utilise, et il n'y a aucune garantie que les centres d'excellence dont elle parle seront créés puisque cela n'est rien d'autre qu'une possibilité.

Nous considérons que l'emploi de ce « peut » est très problématique. Il faudrait plutôt dire « doit ».

La présidente: Je m'excuse, madame Block, votre temps est écoulé.

Étant donné l'endroit où nous devons nous rendre, je crois que nous devrions maintenant suspendre la séance.

Messieurs, je vais vous demander de rester ici. Nous allons revenir. Le Comité a beaucoup de questions à vous poser, et nous aimerions que vous restiez. Nous nous excusons de ce contretemps.

Je vais maintenant suspendre la séance.

● (1750)

(Pause)

● (1850)

La présidente: Je déclare à nouveau la séance ouverte.

Merci à tous d'avoir attendu.

Je salue l'endurance de mes collègues, et je les remercie d'être revenus afin que nous puissions poursuivre nos travaux et tenir une audience équitable.

Nous allons passer à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Je suis convaincu d'avoir reçu les machinistes dans mon bureau. J'ai bien l'impression que c'était hier ou le jour d'avant, probablement en prévision de la présente séance.

Lorsqu'il est question de bons emplois bien rémunérés, d'emplois durables qui permettent de faire vivre des familles, il y a deux points de vue à considérer: le vôtre et celui des entreprises avec lesquelles vous travaillez.

La question que je veux vous poser, messieurs, est la suivante: où sont vos entreprises? Pourquoi ne sont-elles pas ici à nous parler des affaires qu'elles pourraient faire ou des affaires qu'elles voudraient faire?

M. David Chartrand: Selon moi, toute entreprise qui pourrait obtenir un marché avec Air Canada ne serait pas vue d'un bon œil en venant ici pour parler en mal de ce qu'Air Canada a l'intention de faire. Air Canada veut que ce projet de loi soit adopté, et je crois qu'aucun employeur désireux de se faire donner du travail ne serait à l'aise de venir ici pour décrire les intentions de la société qui peut lui donner ces contrats. Pour nous, c'est aussi simple que cela.

M. Ken Hardie: Dans ce cas, quelle évaluation faites-vous de la compétitivité des entreprises qui ont survécu à Aveos?

M. David Chartrand: Ce que j'en dis, c'est que le Canada peut être concurrentiel. Je n'ai entendu personne dire le contraire, même au cours des témoignages des deux personnes qui étaient là avant nous. Personne n'a dit que nous ne pouvions pas être concurrentiels. Voilà pour ça.

Ensuite, Air Canada a dit que l'entretien comptait pour 15 % de ses coûts, et cela inclut tout le travail qui se fait. Sur le prix d'un billet d'avion, 50 % sont des taxes, des frais d'administration et toutes sortes d'autres frais. Les coûts d'entretien représentent une petite portion des énormes profits dont on nous a parlé tout à l'heure.

M. Ken Hardie: Alors, la question est: pourquoi, selon vous, Air Canada ne choisit-elle pas de confier une plus grande partie de son entretien lourd aux entreprises et aux travailleurs qui sont ici, au Canada?

[Français]

M. Jean Poirier: Si je peux me permettre d'intervenir, madame la présidente, je dirais ceci.

Monsieur Hardie, si vous voulez parler de compétitivité, parlons-en.

En 2007, quand les Services techniques d'Air Canada ont été vendus, Air Canada était rentable. On les a vendus pour plus de 925 milliards de dollars à deux consortiums: KKR et Sageview Capital, soit des anciens gestionnaires de Nortel Networks Corporation. J'étais là. Je travaillais dans les hangars avec les travailleurs qui sont ici présents.

Or, la gestion n'a pas réussi à conserver ces services. Pourquoi? À cause de mauvaises manoeuvres, comme par exemple le déménagement dans des bâtiments de Nortel Networks, qui a coûté plusieurs dizaines de millions de dollars et qui a été un flop sur le plan informatique.

[Traduction]

M. Ken Hardie: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur, je ne veux pas vous interrompre. J'aimerais simplement que vous me donniez une idée de la réponse.

Il y a encore des entreprises dans le secteur de l'entretien lourd à l'heure où l'on se parle. Pourquoi Air Canada choisit-elle de ne pas faire affaire avec ces entreprises?

M. Fred Hospes: Je voudrais répondre à cette question.

À l'heure actuelle, nous représentons deux sociétés. Nous représentons les travailleurs de A J Walter — une filiale dont Aveos

s'est départi durant la faillite — et de Lockheed Martin. Nous venons tout juste de terminer des négociations avec ces deux sociétés.

A J Walter est active ici, au Canada, et a même réussi cette année à réaliser un modeste profit. Bien que Lockheed Martin n'ait pas réalisé de profits, elle est concurrentielle et elle peut tenir tête à ses compétiteurs d'ici, au Canada, en ce qui concerne l'entretien des moteurs.

• (1855)

M. Ken Hardie: Ce qui nous ramène à ma question.

Pourquoi Air Canada ne fait-elle pas affaire avec ces entreprises? Quelle est votre impression à ce sujet?

M. Fred Hospes: Je ne comprends pas pourquoi elle ne fait pas affaire avec ces entreprises. Je sais qu'elle confie une très petite partie de ses travaux — les glissières d'évacuation seulement — à A J Walter.

Autant que je sache, la société Lockheed Martin ne fait aucun entretien sur les moteurs des appareils d'Air Canada, mais elle le pourrait. Elle a la capacité de le faire.

M. Ken Hardie: Qu'en est-il des compétiteurs d'Air Canada, comme WestJet ou Porter? Ont-ils recours à ces entreprises ou délocalisent-ils les emplois, comme Air Canada veut le faire?

M. Fred Hospes: Je ne peux pas parler de cela.

[Français]

M. Jean Poirier: On évolue dans un secteur compétitif.

Vous avez un plan présentement pour répondre à cette compétitivité. Air Canada a publié le *Wall of Fame* des meilleurs centres d'entretien et de réparation au monde, c'est-à-dire là où il faut que l'entretien soit fait. On parle de Lufthansa Technik et d'Air France-KLM. Ces entreprises sont rattachées à une ligne aérienne.

Air Canada a pris une décision d'affaires en vue de se débarrasser de ces activités et elle l'a fait illégalement selon la loi. C'est une chose. Les hangars d'avion sont présentement vides pour ce qui est de l'entretien général qui pourrait être fait. Air Canada triplait ses prix à Aveos afin que cette dernière déménage. La même chose est arrivée pour les composantes.

Aujourd'hui, la seule chose qui reste à faire est de reprendre les activités dans les hangars près de là où les avions atterrissent. Cela va répondre à votre question, à savoir pourquoi A. J. Walter Aviation et Lockheed Martin n'ont pas de contrat. Le centre névralgique, c'est le hangar. On parle d'un 767 qui entre dans un hangar.

J'essaie juste de répondre à votre question, mais vous ne me laissez pas terminer.

[Traduction]

La présidente: Votre temps est écoulé. Nous tâcherons d'aborder cela dans la réponse qui sera donnée à une autre question.

Monsieur Blaikie.

M. Daniel Blaikie: Merci, messieurs, de votre patience.

Lorsque j'ai rencontré les machinistes à Winnipeg et que je leur ai demandé si le gouvernement fédéral les avait consultés avant le dépôt du projet de loi C-10, la réponse a été un « non » catégorique. Je crois que ce que vous nous dites aujourd'hui, c'est un « non » catégorique. Le ministre est passé devant le Comité mardi dernier. Il a dit qu'il n'avait pas parlé de cela avec Air Canada avant de présenter le projet de loi. Aujourd'hui, nous avons entendu Air Canada rétorquer qu'elle avait eu d'importants pourparlers avec le gouvernement à propos de ce projet de loi. C'est une décision importante pour l'industrie aérospatiale au Canada, mais il semble n'y avoir eu aucune consultation.

Pouvez-vous nous expliquer ce que cela signifie quant à la capacité du gouvernement de faire en sorte que ce type de travail se fasse au Canada à l'avenir?

M. Fred Hospes: Aucun des marchés prévus avec Air Canada relativement aux centres d'excellence n'a encore été signé. Lorsque la société parle du centre d'excellence de Winnipeg, je m'inquiète, car le type de travail qui se fait là-bas est différent de celui qu'on y faisait avant qu'Aveos ne mette fin à ses activités.

Le travail dont parle Air Canada a trait à la société Hope Aero Propeller. Nous ne savons pas ce qu'Air Canada a l'intention de faire avec Hope Aero Propeller dans ce hangar de Winnipeg. Elle parle d'un travail de base aérienne, c'est-à-dire d'emplois peu spécialisés. Il ne s'agit pas des emplois de haute technologie qu'il y avait lorsqu'elle procédait à la remise en état de ses appareils. Essentiellement, on y répare les cuisines. En ce qui concerne Cargojet, nous n'avons pas la moindre idée de ce que la société entend faire. Personne n'a dit quoi que ce soit à ce sujet, ni Air Canada ni le gouvernement manitobain ni le gouvernement fédéral.

M. David Chartrand: J'aimerais aussi répondre à cette question. Nous avons cette entreprise qui affirme qu'elle travaillera à la création d'un centre d'excellence. Or, pourquoi le ferait-elle si elle n'arrive pas à être concurrentielle en matière d'entretien? C'est la question qu'il faut se poser. Elle dit qu'elle va créer un centre d'excellence en sol canadien, et que ce centre aura du travail s'il est concurrentiel. Ce sont les mots exacts qui ont été utilisés: « s'il est concurrentiel ».

Ainsi, le centre d'excellence que la société entend créer pour réparer, entretenir et remettre en état les appareils de la série C devra être concurrentiel. Nous sommes concurrentiels. Tout est en dollars américains. Les travailleurs d'ici sont payés en dollars canadiens, alors nous avons dès le départ un avantage de 20 %. Je ne vois pas pourquoi Air Canada créerait un centre d'excellence ici si ce dernier n'était pas concurrentiel. Je ne comprends même pas pourquoi elle y songerait.

● (1900)

M. Daniel Blaikie: Malgré le fait que le gouvernement soutient qu'il n'y a eu aucune entente avec Air Canada ou Bombardier, et compte tenu du témoignage que le ministre nous a livré l'autre jour, je crois qu'il est juste de dire que le gouvernement cherche à obtenir une certaine reconnaissance pour les emplois qui seront créés à l'extérieur de ces centres d'excellence. Nous devrions comprendre qu'il s'agit d'une nouvelle formidable pour les travailleurs; nous devrions nous en réjouir, et applaudir cet arrangement.

Le fait de perdre cette loi et de ne pas être en mesure de soutenir cette cause qui était devant les tribunaux, de ne pas être en mesure de la défendre jusqu'en Cour suprême — ce qui aurait été une victoire —, qu'est-ce que cela signifie pour les travailleurs du Canada?

M. David Chartrand: Cela signifie que nous devons croire en la bonne foi d'une société qui, pendant quatre ans, n'a pas respecté la loi, et qui n'a jusqu'ici rien signé. Quelqu'un a dit tout à l'heure qu'il n'y avait eu aucune signature. On a parlé d'une possibilité de 1 300 emplois. J'ai pour ma part certaines réserves quant à cette possibilité de 1 300 emplois, car la loi dit qu'il devrait y en avoir 2 600, et que cette loi n'est pas respectée.

J'aimerais que cela soit dans le projet de loi que vous présentez. Pourquoi, si l'on s'attend à ce que cela crée des emplois... Il n'est dit nulle part que des emplois seront créés. Pourquoi le projet de loi ne dit-il pas qu'il y aura 1 300 emplois? S'il y a une chose qui est claire dans la loi actuelle — et deux tribunaux se sont déjà prononcés à cet égard —, c'est que ces emplois devraient être là. La seule chose que ce projet de loi accomplira c'est de faire en sorte que la loi ne soit pas claire. On saura désormais que le travail peut continuer à se faire à l'extérieur du Canada et qu'il est possible d'envoyer encore plus de travail à l'extérieur. C'est la seule clarification que ce projet de loi apportera.

M. Fred Hospes: J'aimerais ajouter quelque chose à cela, si vous me le permettez.

Pour revenir à votre question au sujet de ce projet de loi, vous constaterez que tout le travail dont il est question n'est pas celui d'Air Canada, qu'il fût au Québec ou à Montréal. Aucun des travaux dont Air Canada a parlé tout à l'heure ne relève de lui.

[Français]

M. Jean Poirier: En matière de centres d'excellence, il faut qu'on cesse de jeter aux gens de la poudre aux yeux. Au Manitoba, Air Canada va louer des hangars qu'elle va louer par la suite à Cargojet. C'est un peu comme si on louait nos hangars de Montréal à Air Inuit. Cela ne veut rien dire. Arrêtons de parler d'un centre d'excellence à Winnipeg. Ce n'en est pas un.

D'autre part, on parle d'emplois à Montréal, mais à quelle date? En 2019? Nous aurons alors des avions neufs et, en 2025, il y aura peut-être un autre changement législatif. Si Air Canada a été incapable de respecter la loi qui la régit, pensez-vous qu'elle va respecter un contrat? La compagnie ne veut pas s'occuper de l'entretien.

Nous parlons depuis un moment de compétitivité. Je vais vous soumettre des chiffres concrets à cet égard.

De nos jours, l'entretien d'un Boeing 767, qui dure 30 jours, coûte 1,3 million de dollars. Nous ne parlons pas ici d'équipement spécialisé, mais bien de main-d'oeuvre. Il faut une équipe de 80 personnes pour effectuer la vérification d'une durée de 30 jours d'un 767. Cela va rapporter 1,3 million de dollars à l'entreprise qui s'en occupe. Si nous faisons un calcul rapide, cela représente un coût annuel par travailleur de 195 000 \$. Prenez plutôt un salaire de 60 000 \$ par année, à 30 \$ l'heure...

[Traduction]

La présidente: Je m'excuse, monsieur, je dois... Mes excuses. Je dois vous interrompre...

[Français]

M. Jean Poirier: Madame la présidente, je ne suis jamais en mesure de terminer une phrase.

[Traduction]

La présidente: Mes excuses. Je dois vous interrompre. J'ai essayé de vous donner assez de temps pour aller au bout de votre idée. Vous aurez peut-être l'occasion de poursuivre dans le cadre d'une de vos autres réponses.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Merci. Je vais partager mon temps avec d'autres.

Messieurs, merci d'être ici aujourd'hui et de nous faire part de vos préoccupations.

J'ai entendu ce que vous aviez à dire au sujet des profits de milliards de dollars, et je m'excuse si ma question peut vous sembler sotte, mais permettez-moi d'abord de poser une hypothèse. Qu'arriverait-il si Air Canada ne réussissait pas en tant qu'entreprise pour quelque raison que ce soit comme, par exemple, le fait de ne pas être concurrentielle? Pouvez-vous nous donner votre point de vue là-dessus? Dans quelle position cela vous laisserait-il?

[Français]

M. Jean Poirier: Ce n'est pas vrai qu'Air Canada n'était pas concurrentielle dans les domaines de l'entretien et de la révision générale. Je peux vous fournir les copies de tous les communiqués de presse au sujet des profits qu'elle a réalisés avec la vente d'Air Canada Technical Service. On parle de 1 milliard de dollars. Cette compagnie était rentable.

Vous avez actuellement un plan devant vous et ce serait pertinent d'en parler. Nous désirons relancer l'entreprise, mais nous avons besoin de votre aide. Nous avons besoin du gouvernement du Canada. Je ne vous parle même pas d'argent. Je vous parle simplement de reprendre les hangars et de nous permettre d'y retourner travailler. Nous voulons démarrer un projet. Je suis entouré de professionnels qui me soutiennent. Si les gouvernements du Canada et du Québec décident de nous appuyer, nous allons réussir à le réaliser.

•(1905)

[Traduction]

M. Gagan Sikand: Je m'excuse de vous interrompre. Je ne voulais pas dire si Air Canada n'était pas concurrentielle sur le plan de l'entretien. Supposons qu'elle l'est et que ce soit d'autres facteurs qui causent sa perte. Quel serait alors votre plan d'action? Quelles seraient vos prochaines démarches si Air Canada...

[Français]

M. Serge Cadieux: Il est important de savoir qu'au cours des dix dernières années, Air Canada a déjà demandé à deux reprises à ses employés de faire des sacrifices. Elle s'est placée sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Les travailleurs ont fait des sacrifices lorsque les régimes de retraite ont été rouverts. Les filiales d'Air Canada ont négocié des doubles échelles de salaire. Les salaires payés actuellement aux nouveaux employés d'Air Canada, d'Air Canada rouge et de Jazz Air sont de beaucoup inférieurs à ceux des anciens salariés.

Ce qui est en jeu présentement et ce que vous devez savoir, c'est qu'on a perdu 2 600 emplois au Canada parce qu'Air Canada a décidé, comme je le disais plus tôt, de délocaliser des emplois, et ce, non pas vers la Chine, mais vers les États-Unis. Or les travailleurs américains ne sont pas payés moins cher que les travailleurs canadiens. La main-d'oeuvre n'y est pas moins coûteuse.

Plus tôt, le représentant d'Air Canada a refusé de répondre à des questions que vous lui aviez posées, entre autres celle visant à savoir si la compagnie était prête à garantir que les 2 400 emplois d'entretien qui sont localisés ici vont continuer de l'être. On ne vous répond pas de façon affirmative, parce que si le projet de loi est adopté, il n'y aura plus d'emplois d'entretien à Air Canada d'ici deux ans. Il faudra simplement qu'un employé d'Air Canada vérifie les pneus des avions pour que les exigences du projet de loi C-10 soient considérées comme étant respectées.

Vous devez être conscients de cela. Vous êtes élus par les Canadiens et les Canadiennes pour qu'ils puissent faire vivre leur famille, mais vous acceptez d'exporter à l'étranger des emplois bien rémunérés. En fait, ils ne sont pas si bien rémunérés que cela. Il faut se remettre dans le contexte.

Pourquoi, en 1988, quand Air Canada a été privatisée, les parlementaires ont-ils demandé des garanties quant au maintien des emplois au Canada? Les choses n'ont pas changé. Les autres transporteurs mondiaux subventionnent leur industrie aérospatiale. Ils sont des partenaires, parce qu'ils veulent que les bons emplois demeurent sur leur territoire.

Pourquoi le Canada ne fait-il pas la même chose?

[Traduction]

M. Gagan Sikand: Merci de votre réponse. Je vais m'arrêter là, car je partage mon temps avec mes collègues.

La présidente: Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Messieurs, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Je vais vous poser une question très directe et très simple. J'aimerais que, dans votre réponse, vous ne repreniez pas ce que vous avez dit déjà, notamment au sujet des pertes d'emplois.

Étant donné qu'Air Canada est une compagnie du secteur privé, pourquoi devrait-elle fonctionner dans des conditions différentes de celles de ses concurrentes, notamment WestJet?

M. Gilbert McMullen (président, Association des anciens travailleurs des centres de révision d'air Canada): Avant d'être privatisée, la compagnie Air Canada avait toujours été considérée comme étant le transporteur national. À preuve, aussitôt qu'il y a des conflits de travail, Air Canada est la seule compagnie qui obtient des lois spéciales de la part du gouvernement pour faire en sorte que les employés retournent au travail. On peut dire qu'elle est considérée comme un service essentiel. Quand la compagnie a été privatisée en 1988, des obligations ont été établies.

Pour l'économie, il est très important que ces emplois restent ici. Je suis désolé, mais j'ai un peu perdu le fil de ma pensée.

M. Serge Cadieux: J'aimerais ajouter qu'en 2008, lors de la crise de l'automobile, le gouvernement a décidé d'investir 13,9 milliards de dollars dans General Motors. Pourtant, General Motors n'est pas une entreprise publique. C'est une compagnie privée. Pourquoi cela a-t-il été fait? C'est parce qu'on voulait maintenir ces emplois au Canada. Tous les gouvernements le font. Si vous ne voyez pas les choses de cette façon, cela revient à dire qu'on peut délocaliser l'ensemble des emplois du territoire canadien parce qu'on peut faire faire le travail en Chine pour 1 \$ l'heure. C'est n'est pas cela, un système économique.

•(1910)

M. Angelo Iacono: J'aimerais bien que vous me répondiez autrement qu'en me parlant des emplois. Nous sommes au courant de la question des emplois. Nous aimerions être mis au fait d'autres détails qui pourraient nous aider...

M. Serge Cadieux: Nous représentons des employés et non des actionnaires de compagnies.

Au Canada, avant la privatisation, ce transporteur public garantissait des emplois aux travailleuses et aux travailleurs canadiens. Le gouvernement a décidé d'accepter la privatisation d'Air Canada à certaines conditions, dont celle de maintenir l'entretien des aéronefs dans trois grandes villes du pays de façon à conserver des emplois. Ce qui était vrai en 1988 l'est encore aujourd'hui.

M. David Chartrand: Je suis entièrement d'accord avec M. Cadieux, mais vous nous demandez pourquoi on imposerait une restriction à Air Canada, qui cherche à concurrencer des compagnies comme WestJet.

Je me pose une question. En ce moment, le gouvernement tarde à fournir de l'aide à Bombardier, qui est une compagnie privée, en disant — et je n'ai rien contre cela — vouloir sécuriser et garantir des emplois avant de lui donner de l'argent. C'est ce que dit le gouvernement.

Par ailleurs, Air Canada est aussi une compagnie privée. Il y a une garantie d'emplois dans une loi et, maintenant, on veut l'enlever. Je ne comprends pas cela.

En ce qui a trait à la concurrence avec les autres compagnies, Air Canada parle souvent du fait que celle-ci provient de la Chine et d'autres pays. Si on consulte l'Organisation de l'aviation civile internationale, on peut constater qu'au-delà de 60 % des transporteurs sont des compagnies publiques à plus de 50 %.

[Traduction]

La présidente: Je vais devoir vous interrompre. Nous avons déjà pris une minute du temps imparti à M. Badawey. J'essaie d'être indulgente afin de permettre à nos machinistes d'exprimer les choses importantes qu'ils ont à dire. Je n'essaie pas de donner plus de temps à qui que ce soit. Je tiens seulement à m'assurer que vous pouvez faire valoir vos opinions.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, et ne vous en faites pas. Je crois que nous sommes tous dans le même état d'esprit, que nous suivons tous le même fil de pensées. Je veux poursuivre sur la même voie, car je pense qu'il est important d'arriver à des solutions. C'est d'ailleurs ce que nous essayons de faire, c'est-à-dire de vous amener à nous dire ce que nous pouvons faire. Nous sommes tous sur la même longueur d'onde. Nous essayons tous d'obtenir le même résultat.

Cela dit, il y a plus que ce dont nous discutons aujourd'hui. La question est aussi d'essayer de faire en sorte que l'industrie soit viable afin que vous puissiez décrocher des contrats de 5 ou 10 ans et que vous soyez encore là dans 25, 30 ou 50 ans. Alors, essayons de réfléchir en fonction de la viabilité et demandons-nous ce que nous devons faire pour concrétiser cette viabilité. Comment pouvons-nous y parvenir?

Ma première question est la suivante: quatre ans après la faillite d'Aveos, quelle est selon vous la situation de la formation et du recrutement dans le secteur de l'entretien d'aéronefs?

M. David Chartrand: Je peux vous parler de la situation au Québec, mais pas dans le reste du Canada. Cela dit, je sais que les deux témoins d'hier vous ont signalé que bien des gens étaient formés dans l'Ouest. Je peux vous dire que, à l'heure actuelle, il y a environ 600 personnes dans les écoles qui espèrent obtenir une partie de ces emplois, et si ceux-ci ne sont pas là quand ils finiront leurs études, nous commencerons à avoir des problèmes.

M. Vance Badawey: En somme, ces personnes sont toujours en formation aujourd'hui?

M. David Chartrand: Oui, nous nous attendons à avoir des diplômés.

M. Vance Badawey: D'accord. Merci.

Estimez-vous que le secteur actuel de l'entretien des aéronefs est en plein essor, en stagnation ou en déclin?

M. David Chartrand: Il est en plein essor partout dans le monde, mais nous ne participons pas suffisamment à cette croissance. Il n'est pas en plein essor chez nous.

M. Vance Badawey: Alors pour en revenir à ma question, quelle est sa situation du secteur au Canada?

M. David Chartrand: Il n'est pas en plein essor.

M. Vance Badawey: Est-il à la baisse, stagnant ou plafonné?

M. David Chartrand: Hier, on vous a dit que c'était le cas dans certains secteurs mais, dans l'ensemble, nous n'en faisons pas autant que nous avons l'habitude de le faire.

M. Vance Badawey: Est-il en déclin ou plafonné? Que fait-il?

M. David Chartrand: Je n'ai pas les statistiques exactes, mais je peux vous dire que nous n'avons pas autant d'emplois qu'avant.

M. Vance Badawey: Alors il n'est pas en plein essor.

J'ai une autre question et je veux aller un peu plus loin maintenant.

En réponse à certaines des questions que j'ai posées plus tôt, j'ai eu l'impression en lisant certains messages, entre autres, d'Air Canada que pour certains des contrats accordés, les soumissions ne venaient pas d'entreprises d'entretien canadiennes. Pourquoi?

M. David Chartrand: Je dirais simplement que je ne pense pas que c'est ce que j'ai compris. J'ai cru comprendre qu'ils ne savaient pas qui avait présenté une soumission.

M. Vance Badawey: On m'a carrément dit que pour certains contrats, les soumissions n'avaient pas été faites par des entreprises canadiennes. Pourquoi donc?

M. Fred Hospes: Il y a des entreprises canadiennes qui sont intéressées à présenter une soumission pour une partie de ces contrats. Elles n'ont pas eu la possibilité de le faire, mais des sociétés comme Premier sont intéressées à faire une partie de ce travail.

J'aimerais aussi parler d'un autre point relatif à votre question concernant la croissance de l'industrie. Il n'y a eu aucune croissance dans le secteur de la révision. Il faut que cela soit bien clair.

• (1915)

M. Vance Badawey: Revenons à la dernière question. Pourquoi ces entreprises n'ont-elles pas présenté de soumissions pour décrocher ces contrats?

M. David Chartrand: Certaines de ces entreprises présentent des soumissions. On vous l'a carrément dit, mais si nous nous fions aux renseignements que nous avons, nous croyons comprendre qu'une partie de ces entreprises ont présenté des soumissions pour pouvoir faire ce travail.

M. Vance Badawey: Pour en revenir à la question, en ce qui concerne les contrats pour lesquels aucune entreprise canadienne n'a présenté de soumission, y a-t-il une raison pour laquelle elles ne l'ont pas fait?

Je ne sais pas. Je pose la question. J'aimerais savoir pourquoi. Est-ce une question de main-d'oeuvre? Est-ce...?

[Français]

M. Jean Poirier: Parlons des entreprises de révision générale.

Au Québec, on s'est concentré surtout sur la réparation de composantes, mais le centre névralgique est le hangar d'avions.

Présentement, Premier Aviation a une petite base. Nous demandons de devenir aussi compétitifs qu'Air France, KLM Royal Dutch Airlines et Lufthansa, ce qui représente le mur de la renommée pour Air Canada. Tout simplement, nous demandons au gouvernement d'être un arbitre en ce qui a trait aux coûts. Nous sommes prêts à redémarrer une telle entreprise. Toutefois, nous demandons au gouvernement d'accepter de regarder ce qui se fait en France, et ce, non pas par des filiales étrangères au Costa Rica ou au El Salvador, mais par des travailleurs français qui paient des impôts en France et qui rapportent de l'argent dans les coffres de l'État.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Je comprends, et c'est ce que nous essayons de faire. Nous parlons de la même chose.

[Français]

M. Jean Poirier: Ce serait peut-être votre travail, en tant que...

[Traduction]

M. Vance Badawey: Un instant s'il vous plaît. Je reviens à la question. Pourquoi les entreprises canadiennes ne présentent-elles pas de soumissions pour décrocher certains de ces contrats?

[Français]

M. Jean Poirier: Présentement, les grands centres d'entretien, de réparation et de révision sont à l'étranger. On a fermé le plus grand de ces centres au Canada, soit Aveos. On l'a fermé et il n'existe plus. Air Canada a décidé de conclure des ententes avec ses amis de Star Alliance et de faire faire l'entretien de ses appareils à l'extérieur du pays.

Pensez-vous qu'une compagnie comme Lufthansa viendra ouvrir un hangar d'avions ici alors qu'elle peut faire travailler ses employés en Allemagne? Pensez-vous qu'Air France va faire travailler des gens ici? Non, ces compagnies vont faire travailler leurs travailleurs dans leur pays. Air Canada a pris une décision d'affaires en disant que c'était terminé.

Nous avons quelque chose à vous proposer, et vous faites partie de ce plan. Vous pourriez jouer un rôle d'arbitre en nous disant d'être aussi compétitifs qu'Air France, en nous donnant une liste de coûts et nous ferions les travaux à ces coûts. Nous sommes prêts à faire une analyse de rentabilité. Donnez-nous 12 mois et nous vous en présenterons une. En attendant, mettez de côté le projet de loi C-10.

[Traduction]

M. Vance Badawey: D'accord, donc ma dernière question se rapporte à l'argument que vous venez de présenter. Je suis ravi que vous ayez répondu ainsi à la question car, dans une certaine mesure, c'est ce que nous essayons de faire. J'ai cru comprendre que les centres d'excellence tentent de faire exactement ce que vous dites. Il est question de créer une masse critique, de donner la capacité à une entreprise, à un centre d'excellence, et ensuite d'accumuler une masse critique au fil du temps en termes d'expertise.

Cela nous ramène à ma première question concernant les ressources humaines durables. Vous disposez de la masse critique avec ces 600 employés et plus qui sont en formation et qui entreront sur le marché du travail. Vous avez la capacité de faire le travail grâce à cette masse critique, si bien que vous pouvez présenter des soumissions pour décrocher les contrats, car vous avez les ressources humaines nécessaires. Vous avez la capacité non seulement d'entretenir les biens que gère Air Canada, mais aussi ceux d'autres entreprises.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Poirier, soyez bref — donnez une réponse brève à une question ardue.

[Français]

M. Jean Poirier: J'aimerais simplement dire que des compagnies comme A.J. Walter Aviation et Lockheed Martin, qui produisent des composantes, iront là automatiquement. Elles n'iront plus ailleurs. C'est la solution et il ne vous en coûtera pas une cenne de faire cela. Vous n'avez qu'à être un arbitre pour vous assurer que les prix sont aussi compétitifs qu'ailleurs.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Je suis désolé, monsieur Badawey; c'est tout.

[Français]

M. Jean Poirier: Cela va vous coûter un peu d'argent, mais c'est une autre histoire. On en reparlera plus tard.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Poirier, je n'ai jamais vu un nouveau projet d'affaires être lancé sans argent. Honnêtement, j'ai été un peu surpris d'entendre cela.

Je suis heureux que vous soyez à nouveau ici. Vous avez été patient et je vous en remercie. Je pense que c'est important. Il y a des choses que nous devons entendre.

Un peu plus tôt, vous avez dit avoir entendu plusieurs ministres, qui étaient dans l'opposition à l'époque, vous dire toutes sortes de choses ou faire toutes sortes de promesses concernant Aveos. En mars dernier, M. Garneau a mentionné que le projet de loi C-10 était une bonne nouvelle pour l'industrie aérospatiale. D'après votre témoignage d'aujourd'hui, je comprends que ce n'est pas le cas.

Combien, parmi vous et d'autres qui êtes dans la salle, étiez présents quand M. Trudeau a fait son discours devant la Chambre des communes, sur la Colline du Parlement? Pouvez-vous vous lever?

● (1920)

M. Jean Poirier: Moi, j'y étais. Je pourrais même vous raconter une anecdote à cet égard.

M. Luc Berthold: Un instant, monsieur Poirier. Je sais que vous avez beaucoup de choses à dire.

À ce moment-là, pour les libéraux, il était important de maintenir les obligations et la qualité des activités d'entretien et cela passait par des centres ici, au Canada. Est-ce que j'interprète bien ce qui s'est passé?

M. Chartrand peut commencer à répondre et, par la suite, ce sera au tour de M. Poirier.

M. David Chartrand: C'est exactement comme vous l'avez dit.

Les propos de M. Justin Trudeau à ce moment-là étaient que la richesse de ce pays n'est pas extraite du sol, mais des bras et des têtes de ces travailleurs et travailleuses. Or aujourd'hui, le gouvernement fait complètement le contraire.

Le premier ministre, M. Garneau et M. Dion ainsi que plusieurs autres députés ont dit que la compagnie contrevenait à la loi et que le gouvernement devait la ramener à l'ordre, mais cela ne s'est pas fait. Aujourd'hui, au lieu d'amener cette compagnie à faire ce qu'elle devrait faire, le gouvernement est en train de légaliser une certaine façon de faire avec un projet de loi.

M. Serge Cadieux: Si vous me le permettez, je vais dire qu'on peut faire ce genre de débats, que c'est bon pour la galerie, mais que la vraie raison pour laquelle nous sommes ici, c'est pour indiquer que la loi avait garanti des emplois au Canada et pour sonner l'alarme parce que 2 600 de nos emplois ont été exportés à l'extérieur du pays. Si on adopte le projet de loi C-10, d'ici un an, ce sera 2 400 autres emplois qui disparaîtront. Je pense que vous devez être conscients de la situation. On vous le dit et c'est la réalité. Vous pouvez esquiver le problème si vous le voulez, mais vous serez redevables de vos actions à cet égard.

Nous sommes allés devant les tribunaux pour faire interpréter la loi. Six juges du Québec l'ont interprétée de la même façon. Nous étions rendus à l'exécution du jugement lorsque le président d'Air Canada s'est présenté devant vous pour faire des menaces en affirmant qu'il n'était pas certain qu'il donnerait un contrat à Bombardier si vous refusiez de modifier la loi. C'est du chantage éhonté. Comme gardiens de l'intérêt public, vous devez vous élever au-dessus de la partisanerie et vérifier si on perdra ou non des emplois si le projet de loi C-10 est adopté. La réponse est oui. J'espère que mes propos sont enregistrés. Si vous adoptez ce projet de loi, nous répéterons ce qui est arrivé sur toutes les tribunes lorsque nous perdrons la totalité de nos emplois.

M. Jean Poirier: Concernant M. Trudeau, nous ne lui avons pas tordu un bras pour qu'il vienne avec nous. Il est venu de sa propre initiative. À cette époque, je travaillais avec Denis Coderre sur ce dossier et c'est M. Trudeau qui est venu me voir, en disant: « Jean, je veux aller voir les travailleurs. Jean, il faut se rencontrer simplement pour aborder ce dossier ». À cette époque, il trouvait la situation ignoble.

M. Luc Berthold: Monsieur Cadieux, vous avez devancé ma prochaine question parce que vous avez bien mis le doigt sur le malaise.

Ce que je voulais dire, c'est que lorsque vient le temps de prendre des décisions qui touchent les travailleurs, il ne faut pas seulement épater la galerie, mais il faut être en mesure d'agir et de prendre les bonnes décisions.

Vous nous avez sensibilisés aux dangers des pertes d'emploi et c'est ce que j'ai retenu de vos présentations. C'est aussi ce que je retiens de votre dernière intervention et c'est exactement là où je voulais en venir. C'est la raison pour laquelle je vous disais que c'est facile pour des politiciens de faire des spectacles, mais aujourd'hui, qu'est-ce qu'on fait? J'ai retenu que le mot « peut » qu'on retrouve dans la loi vous inquiète beaucoup. Est-ce suffisant de changer uniquement le mot « peut » dans la loi ou faut-il carrément retirer le projet de loi C-10 dans sa forme actuelle? Même la ministre Anglade nous a demandé de ne pas adopter ce projet de loi. J'ai aussi retenu les propos des représentants d'Air Canada concernant Bombardier. Je pense que c'est important de connaître votre opinion pour qu'on puisse par la suite la partager à la Chambre.

M. Cadieux pourrait nous répondre et nous pourrions par la suite faire un dernier tour de table.

M. Serge Cadieux: Dans ma vie, j'ai un défaut, je suis avocat de formation. Quand on met « peut » dans un texte de loi, c'est qu'on peut le faire comme on peut ne pas le faire.

On laisse donc une discrétion totale à Air Canada de maintenir ou non les emplois. Quand j'ai vu le patinage artistique et les réponses que j'ai entendues de la part des deux représentants d'Air Canada, cela ne me rassure pas. D'autant plus que le texte de loi était clair, à savoir qu'Air Canada devait maintenir les services d'entretien dans les trois grandes villes canadiennes et qu'elle ne l'a pas fait. Là, on donne toute la liberté à Air Canada de sous-traiter ces emplois.

Si vous lisez le moindre mot entre les lignes, c'est clair que les deux représentants qui sont venus ici vous ont dit que les emplois doivent être compétitifs et que les salaires doivent être compétitifs. Quelqu'un a posé la question, à savoir si ce sont uniquement les salaires qui sont en cause et que les syndicats devraient baisser leurs demandes salariales? C'est sûr qu'ils n'ont pas dit non. L'an dernier, Air Canada a négocié une réouverture de la convention collective pour avoir deux échelles salariales. Un pilote chez Jazz gagne 38 000 \$ par année. C'est un moins bon salaire qu'un chauffeur d'autobus de la STCUM. À un moment donné, il faut que cela cesse.

• (1925)

M. David Chartrand: Pour ajouter à cela, n'oubliez pas que les travailleurs et les travailleuses ont fait de concessions de 2 milliards de dollars pour maintenir leurs emplois au Canada.

M. Jean Poirier: La politique ne devrait pas se mêler de questions juridiques.

Il y a eu deux jugements clairs et cela a pris quatre ans. Cela fait quatre ans que ces gens-là souffrent. Il y a des gens qui sont maintenant décédés. Le jugement Castonguay est clair: il s'agit de faire ou de faire faire la révision des appareils. Air Canada doit ramener ici sa flotte de 400 avions.

Présentement, nous sommes ici pour trouver une solution. Je vous ai présenté une solution. On doit simplement avoir une collaboration de votre part et du gouvernement du Québec pour ramener un secteur en aéronautique qui peut disparaître à tout jamais. Le secteur de la révision des avions, ce n'est pas le secteur de Bombardier. Bombardier, c'est la construction d'avions. C'est du secteur de la révision d'avions dont certains cherchent aujourd'hui à se débarrasser.

[Traduction]

La présidente: D'accord. Merci beaucoup.

Vous pouvez poser deux questions brèves, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'aimerais reprendre notre discussion, monsieur Poirier, et vous donner la possibilité de terminer ce que vous aviez commencé à me dire lorsque vous avez été interrompu. Si vous voulez continuer à répondre à la question que je vous ai posée tout à l'heure, libre à vous de le faire.

[Français]

M. Jean Poirier: J'en viens encore au plan que nous vous avons soumis.

Nous voulons simplement une pause, une interruption de 12 mois, au sujet de l'étude du projet de loi C-10. Nous voulons nous asseoir avec vous et en discuter. Nous voulons que vous agissiez en tant qu'arbitre dans le litige qui nous oppose à Air Canada afin que la liste de nos demandes — que je ne lirai pas, puisque vous les avez devant vous — soit connue. Nous aurons besoin de l'aide de Transports Canada. Actuellement, il y a des gens qui n'ont plus leur licence de technicien d'entretien d'aéronefs. Ce serait simple à régler.

Des personnes travaillent à mes côtés pour rendre notre plan réalisable. Si nous vous soumettons un bon plan d'affaires, comme tout bon gouvernement fédéral et comme tout bon gouvernement provincial, vous allez nous aider financièrement, par exemple si nous avons besoin d'acheter de l'équipement. Nous n'avons pas besoin de beaucoup d'équipement spécialisé pour redémarrer le centre névralgique parce que A.J. Walter Aviation et Lockheed Martin nous appuient. Alors, ensemble, nous sommes capables de réussir.

Je me présente devant vous aujourd'hui afin que nous trouvions une solution. Je vous demande de suspendre l'étude du projet de loi C-10 et de discuter d'une entente.

M. Serge Cadieux: J'aimerais ajouter un élément dont il faut être conscients.

À la lecture des états financiers d'Air Canada, nous constatons qu'elle fait des profits. M. Chartrand l'a mentionné tout à l'heure. Le problème, c'est qu'Air Canada vient vous dire qu'elle veut en faire encore davantage pour satisfaire ses actionnaires. Cependant, votre travail n'est pas de satisfaire les actionnaires de cette compagnie, mais de servir l'intérêt public. Vous êtes des représentants du public.

Bien sûr, les capitalistes veulent faire plus d'argent. Je n'ai rien contre les capitalistes, mais votre devoir est de veiller à ce qu'il y ait un équilibre entre le capital et le travail. En fait, Air Canada ne se présente pas ici en disant qu'elle ne fait pas d'argent, mais plutôt quelle aimerait jouir de mêmes conditions que ses concurrents qui, eux, ne subissent aucune contrainte. Ce n'est pas de cette manière qu'il faut juger la situation. Nous partons du fait qu'Air Canada, qui est ancienne société publique, est devenue une entreprise privée mais à certaines conditions. En tant qu'entreprise privée, elle a frappé à la porte des gouvernements à deux reprises pour obtenir des subventions. Elle a frappé à la porte des syndicats pour qu'ils rouvrent leurs conventions collectives et lui permettent de faire un certain nombre de choses.

Rappelez-vous la bataille qui a eu lieu entre Canadian et Air Canada. Cette dernière a profité de subventions qui provenaient des impôts de tous les travailleurs et travailleuses du Canada. Les travailleurs, les travailleuses et la population en général ont fait des concessions pour permettre à Air Canada de survivre. En retour, Air Canada fait travailler des gens en Israël et aux États-Unis. C'est trop évident. Si vous ne vous en rendez pas compte, il y a un véritable problème.

M. Jean Poirier: Supposons que nous relançons les ateliers d'entretien demain matin. Des compagnies comme WestJet vont vouloir faire effectuer le travail ici. D'autres compagnies canadiennes le voudront également. Aujourd'hui, aucune compagnie étrangère ne viendra s'établir ici. Les compagnies étrangères préfèrent employer les gens qui vivent dans les pays où elles se trouvent.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Désolé, je dois vous interrompre — et merci; je vous sais gré de m'avoir donné ces renseignements.

Combien de temps me reste-t-il, madame la présidente?

• (1930)

Le président: Il vous reste deux minutes et demie.

M. Vance Badawey: Merveilleux.

J'ai déjà présenté deux demandes à Air Canada. Je voulais tout d'abord qu'elle me donne une réponse officielle concernant les emplois attendus en Ontario dont elle avait parlé lorsque j'ai posé cette première question. Je m'attendrai aussi à ce qu'on me donne des réponses concernant les appels d'offres qui ont été lancés. Je sais que ce sera très difficile pour cette société de le faire, car ce ne sont pas toutes les entreprises canadiennes qui lancent des appels d'offres pour tous les projets qu'elles mettent en chantier. Cependant, dans le cas des projets pour lesquels elles ont les comparaisons, je m'attendrais à ce qu'elles me fournissent l'information.

Je regarde trois secteurs, messieurs, et s'il vous plaît, n'employez pas le terme « exiger ». Cela ne passe pas. Travaillons ensemble. Nous sommes tous dans le même bateau. Nous essayons tous d'atteindre le même but, alors évitons de faire cela. Ce n'est pas le genre de chose que j'apprécie.

Je veux en revenir à la durabilité.

Les emplois font partie d'une industrie durable pour les intervenants du secteur de l'entretien. Il est important de garder ces emplois au Canada.

Il y a aussi la formation et le recyclage. Nous apprenons que 600 diplômés quittent l'école tous les ans. C'est excellent. Nous ignorons où ils finissent, par contre. Ils ne restent pas nécessairement ici au Canada, alors la première question est de savoir comment faire pour les garder au pays. Comment faire pour que ces 600 personnes formées au Canada restent dans ce secteur? La durabilité est la première partie de ma question.

La seconde partie de ma question est de savoir comment on doit s'y prendre pour que toutes ces entreprises présentent des soumissions lorsque ces appels d'offres sont lancés. Comment devons-nous faire?

Allez-y.

M. David Chartrand: En ce qui concerne la première partie de la question, je peux vous dire que certains de ces étudiants quittent l'école avec des diplômes de techniciens, et ils sont censés réparer et réviser des aéronefs. Ils sont certifiés pour le faire, mais en raison d'une pénurie d'emplois, ils font des travaux plus modestes dans d'autres sociétés. C'est la première chose.

Le deuxième point est que nous offrons une formation durable, mais nous sommes aussi dans une industrie qui a connu des vagues incroyables de mises à pied — vous l'avez sûrement vu aux nouvelles. Il y a de nombreux techniciens certifiés qui font autre chose en ce moment, car les emplois pour lesquels ils sont qualifiés n'existent plus. Or, ils devraient exister. Si la loi était appliquée, ces emplois existeraient. C'est un des problèmes.

Je ne m'inquiète pas de la main-d'oeuvre. Notre main-d'oeuvre et nos capacités ne me posent pas problème. Nous avons la réputation dans le monde entier de faire partie des meilleurs.

M. Vance Badawey: C'est bien. Alors, prenons cette réputation à l'échelle mondiale et plaçons-la dans un centre d'excellence. Ne croyez-vous pas que ce serait une bonne idée de créer ces centres d'excellence, cette masse critique, et de leur donner, par la même occasion, la possibilité de présenter une soumission pour tous les contrats qui sont offerts?

M. David Chartrand: La question qui me tracasse est que nous parlons de nous spécialiser dans l'entretien d'un seul aéronef.

M. Vance Badawey: C'est un bon argument.

M. David Chartrand: Si vous me le permettez, Air Canada compte actuellement 244 avions qui étaient normalement entretenus ici et qui le sont maintenant ailleurs.

Maintenant, nous parlons de son achat de...

M. Vance Badawey: Un instant.

Est-ce parce qu'ils sont construits ailleurs ou y a-t-il d'autres raisons?

M. David Chartrand: Pas nécessairement. Non, ce n'est pas parce qu'ils sont construits ailleurs. Il y a déjà eu des avions construits ailleurs qui étaient entretenus ici.

M. Vance Badawey: D'accord.

Ma dernière question, madame la présidente, si vous me le permettez, est la suivante: lorsque vous prenez le secteur dans son ensemble, pensez-vous qu'il y a un problème plus important qui y est rattaché, pas seulement en ce qui concerne le projet de loi C-10, mais en ce qui concerne la capacité d'assurer la viabilité de l'industrie de façon plus générale?

M. David Chartrand: Ce n'est pas seulement l'entretien, la réparation et la révision. C'est difficile quand vous n'êtes pas dans l'industrie et que vous ne comprenez pas, mais je peux vous donner un exemple clair.

Lorsque vous prenez l'entretien, la réparation et la révision, tout le monde pense qu'ils n'ont rien à voir avec la fabrication. C'est tout à fait faux. Une entreprise comme Héroux-Devtek en est un parfait exemple. Elle a commencé comme entreprise d'entretien, de réparation et de révision. Comme elle entretenait et réparait les trains d'atterrissage des aéronefs d'autres entreprises, elle avait l'habitude de les démonter, de trouver le problème, d'innover et de chercher des façons de les améliorer.

Grâce au savoir-faire qu'elle a acquis, cette entreprise fabrique maintenant des pièces sur mesure et a énormément d'influence ici, pas seulement pour ce qui est de l'entretien, de la réparation et de la révision, mais aussi de la fabrication. Nous acquérons ce savoir-faire en faisant l'entretien, la réparation et la révision. Lorsque vous démontez des choses, vous êtes à même de voir ce qui ne fonctionne

pas après tant d'heures de vol; cette méthode fait donc partie intégrante de l'industrie aérospatiale au Canada.

M. Vance Badawey: Merci, messieurs. Voilà ce que nous avons besoin d'entendre. Merci d'être aussi francs.

La présidente: Merci.

Je dois donner la parole à M. Berthold pour une courte intervention.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

Il y a dans la salle un citoyen qui aurait aimé prendre la parole. Malheureusement, nous n'avons pas le temps de l'entendre. Il m'a fait parvenir une copie de sa lettre qui est rédigée en français. Si les membres du comité sont d'accord, je demanderais au greffier de la faire traduire pour qu'ils puissent au moins prendre connaissance de son contenu. De cette façon, nous aurons tous la même information et cette personne qui est venue nous rencontrer ne sera pas privée de la possibilité de s'exprimer.

Est-ce que mes collègues sont d'accord?

[Traduction]

La présidente: Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix: D'accord.

La présidente: Merci beaucoup.

Messieurs, nous avons passé tout un après-midi.

Merci infiniment d'avoir été aussi patients avec nous. Nous vous savons gré d'être venus et d'avoir essayé de répondre aux questions des membres du Comité, qui étaient importantes, et je pense que vous avez remarquablement bien réussi à le faire aussi directement que possible.

Je dois maintenant suspendre nos travaux, car il nous reste des affaires du Comité à traiter, alors je vais vous demander de quitter la pièce aussi rapidement que possible parce que nous allons passer au huis clos.

Merci beaucoup.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>