



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

43<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION

---

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

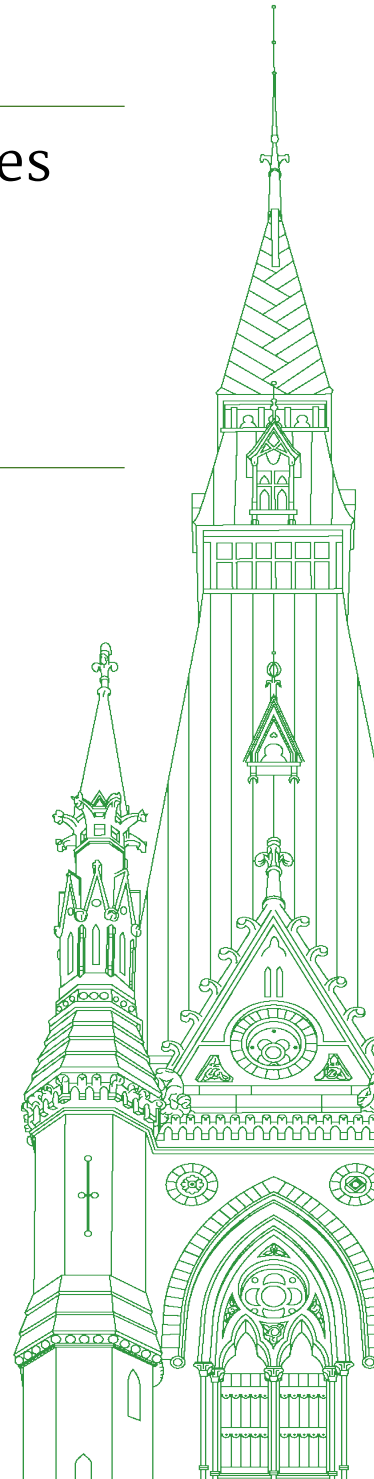
TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 021**

Le mardi 9 mars 2021

---

Présidente : Mme Sherry Romanado





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

Le mardi 9 mars 2021

• (1110)

[Français]

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

[Traduction]

Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 21<sup>e</sup> réunion du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule dans un format hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 25 janvier 2021. Les délibérations seront affichées sur le site Web de la Chambre des communes, et la diffusion Web montrera toujours la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité.

Pour assurer le bon déroulement de la séance, j'aimerais énoncer quelques règles à suivre.

Les membres du Comité et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Vous avez le choix, au bas de votre écran, entre le parquet, l'anglais ou le français.

Avant de prendre la parole, veuillez attendre que je vous nomme. Si vous participez à la réunion par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro.

Je vous rappelle que toutes les observations des membres et des témoins doivent être adressées à la présidence. Lorsque vous n'avez pas la parole, nous vous demandons de désactiver votre micro.

Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même ferons notre possible pour conserver l'ordre d'intervention de tous les membres.

Comme d'habitude, je brandirai un carton jaune 30 secondes avant la fin de votre temps de parole et un carton rouge lorsque votre temps sera écoulé. Je vous saurais gré de respecter le temps de parole qui vous est attribué pour que tout le monde ait l'occasion de poser des questions.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 5 novembre dernier, le Comité se réunit aujourd'hui pour entamer son étude du développement et du soutien de l'industrie aérospatiale

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins.

[Français]

D'Aéro Montréal, nous accueillons Suzanne Benoît, la présidente-directrice générale.

[Traduction]

Nous accueillons aujourd'hui M. Mike Mueller, président par intérim et chef de la direction de l'Association des industries aérospatiales du Canada, Mme Kimberley Van Vliet, directrice des besoins aérospatiaux de l'Alberta Aviation Council.

[Français]

De l'Association Internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, nous accueillons David Chartrand, le coordonnateur québécois.

[Traduction]

Nous avons enfin M. Mike Greenley, président-directeur général de MDA.

Chaque témoin disposera de six minutes pour nous présenter son exposé préliminaire, après quoi nous aurons deux périodes de questions et de réponses.

Avant la présentation des exposés préliminaires, je tiens à inviter députés et témoins à ne pas échanger entre eux. Il s'agit ici de faciliter la tâche des interprètes.

Cela dit, nous allons commencer par entendre l'exposé préliminaire d'Aéro Montréal.

[Français]

Madame Benoît, vous avez la parole pour six minutes.

**Mme Suzanne Benoît (présidente-directrice générale, Aéro Montréal):** Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, bonjour.

Je suis très heureuse de me retrouver aujourd'hui devant vous au nom des membres de la grappe aérospatiale du Québec. Nous vous sommes très reconnaissants de cette invitation et de l'intérêt que vous portez à notre industrie.

Comme vous le savez, l'industrie aérospatiale mondiale a été heurtée de plein fouet par la crise actuelle. Le récent rapport du Conseil sur la stratégie industrielle du Canada cite d'ailleurs l'aérospatiale comme l'un des secteurs les plus touchés par la pandémie au pays et nécessitant de toute urgence des mesures ciblées de la part du gouvernement fédéral.

Depuis maintenant un an, la grande majorité de la flotte d'avions mondiale est immobilisée au sol en raison de la chute vertigineuse du trafic aérien causée par la fermeture des frontières. Par conséquent, des milliers de travailleurs de l'aérospatiale se retrouvent maintenant sans emploi et des centaines d'entreprises canadiennes luttent pour leur survie.

Notre industrie travaille pourtant à proposer plusieurs mesures pour permettre une reprise des activités, comme l'ont fait et le font encore plusieurs autres pays. Les premiers dirigeants de notre secteur se sont d'ailleurs mobilisés comme jamais et ont mis sur pied en mai dernier un comité pour accélérer la sortie de crise, l'Alliance pour la relance en aérospatiale. Il s'agit d'un comité stratégique du conseil d'administration d'Aéro Montréal, qui a notamment permis d'élaborer, au cours des derniers mois, un plan d'action concret, exploitable et adapté aux besoins de l'industrie.

Le gouvernement doit se positionner rapidement, car chaque jour compte. Nous constatons déjà dans les compagnies aériennes une baisse de près de 60 % du besoin en avions neufs et prévoyons un retour aux cadences de production d'avant-crise en 2024-2025 seulement.

Avant la crise, l'industrie aérospatiale mondiale avait atteint des niveaux inégalés. Pour répondre à la demande, plusieurs entreprises se sont endettées pour suivre les augmentations de cadence d'avant la crise. Elles ont fait l'acquisition de nouveaux équipements, investi dans l'automatisation pour augmenter leur productivité ou encore agrandi leurs usines. Ces entreprises subissent maintenant jusqu'à 50 % de baisse d'activité.

De nombreuses PME font maintenant face à des enjeux de liquidités à la suite de ces investissements en capital, mais aussi de la modification des modalités de paiement initiée pendant la crise par nombreux donneurs d'ordres, qui eux aussi peinent à traverser cette crise.

La prolongation de la Subvention salariale d'urgence du Canada jusqu'à la sortie de crise prévue en 2024 pour notre secteur permettrait de maintenir en poste les personnes qualifiées du secteur et d'ainsi alléger la pression sur la trésorerie des entreprises.

Il faut également freiner l'exode des travailleurs vers d'autres endroits dans le monde qui bénéficient de l'engagement des gouvernements ou encore vers d'autres industries moins touchées par la crise.

La pénurie de main-d'œuvre d'avant la crise sera toujours présente lorsque le secteur sera rétabli. Il est donc crucial de maintenir en poste les travailleurs au sein des entreprises.

Les quelques nations qui possèdent une industrie aérospatiale soutiennent leur secteur stratégique parce qu'elles savent que l'exportation de produits de haute technologie crée des emplois et de la richesse. C'est pourquoi elles mettent en avant des politiques industrielles énergiques pour assurer sa croissance.

Pour faire face à la crise, la France a investi 26 milliards de dollars dans son secteur aérospatial, les États-Unis, 80 milliards de dollars et l'Allemagne, près de 10 milliards de dollars. Au Canada, nous attendons toujours cette aide ciblée qui tarde à venir. Que fera le Canada pour soutenir ce pilier de notre économie?

L'industrie aérospatiale est pourtant stratégique et névralgique pour l'économie. À elle seule, elle génère des revenus totaux de 34 milliards de dollars et contribue pour 28 milliards de dollars au PIB du Canada. Elle représente 235 000 emplois directs, indirects et induits, dont plus de 43 400 au Québec, et regroupe des centaines de PME et de grandes entreprises. Plus de 1,4 milliard de dollars sont investis en recherche-développement chaque année. Le secteur exporte plus de 80 % de sa production, ce qui contribue à la richesse collective du Canada. Il est donc primordial d'investir maintenant pour conserver notre industrie et stopper son recul.

Dans les années 1980, le Canada occupait la 5<sup>e</sup> place en importance sur l'échiquier aérospatial mondial. Aujourd'hui, nous tombons en 9<sup>e</sup> place et, si rien n'est fait, cela pourrait signifier pour nous qu'il faut carrément sortir de la course.

• (1115)

Le Canada s'est fixé des objectifs très clairs pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre, et la transformation de l'industrie aérospatiale jouera un rôle crucial dans l'atteinte de ces objectifs.

Un grand nombre d'initiatives menées par nos entreprises d'un bout à l'autre du Canada sont déjà en cours d'élaboration. Mentionnons la conception de nouveaux moteurs à faibles émissions, comme les moteurs à propulsion hybride, électrique ou à hydrogène.

Tous ces projets de rupture technologique s'inscrivent dans une stratégie à long terme et nécessitent une transformation profonde. Nous avons la chance, ici, au Canada, de disposer de nombreux atouts opérationnels et technologiques et de gents qualifiés pour contribuer à une relance plus verte.

Pour soutenir l'industrie aérospatiale et assurer sa viabilité à long terme, le gouvernement fédéral doit devenir notre partenaire stratégique et mettre en place rapidement une stratégie nationale intégrée pour l'aérospatiale. Cette stratégie, assortie d'un financement compétitif, permettrait aux entreprises canadiennes de concurrencer d'autres pays à armes égales.

En contribuant aux efforts de développement de l'industrie, le gouvernement canadien permettra à notre pays de continuer à se distinguer partout au monde. Les faits sont clairs: appuyer l'industrie aérospatiale est un investissement rentable pour le Canada.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, je vous remercie à l'avance de votre soutien et de votre attention.

**La présidente:** Merci beaucoup, madame Benoît.

[Traduction]

Notre prochain témoin est M. Mueller.

Vous avez la parole pour six minutes.

**M. Mike Mueller (président par intérim et chef de la direction, Association des industries aérospatiales du Canada):** Merci, madame la présidente, et bonjour à tous.

Je suis ravi d'être parmi vous aujourd'hui pour vous communiquer la vision que l'Association des industries aérospatiales du Canada, l'AIAC, a de l'avenir de notre industrie. Je suis aussi enchanté que Mme Benoît d'Aéro Montréal soit avec nous, car nos deux associations ont des membres en commun et nous sommes habitués à collaborer très étroitement avec Aéro Montréal.

Nous sommes sensibles à l'intérêt que vous portez à notre industrie et à votre volonté de collaborer avec nous pour affronter les défis auxquels nous sommes confrontés. Nous savons que nous ne sommes pas seuls dans cette bataille. L'ensemble de notre écosystème de l'aérospatiale ressent les pressions qui s'exercent sur lui et est désireux d'y réagir en partenariat avec le gouvernement.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, nous mesurons bien l'énormité des défis économiques et sociaux que ce gouvernement et les parlementaires que vous êtes doivent affronter face à la pandémie.

Les membres de l'AIAC font partie des communautés que vous représentez et font tout en leur pouvoir pour protéger les 235 000 emplois que notre secteur d'activité a générés, mais la tâche a été rude.

Il y a maintenant plus de 60 ans que les leaders politiques canadiens de l'époque ont mis sur pied un partenariat avec l'industrie pour doter notre pays d'un secteur de l'aérospatiale, qui est depuis devenu un leader mondial. Les dirigeants politiques et du milieu des affaires de l'époque ont fait preuve de perspicacité et de détermination. Notre tour est maintenant venu de faire preuve plus que jamais du même niveau d'engagement que depuis cette époque alors que nous sommes maintenant aux prises avec les répercussions de la COVID-19 sur l'économie.

Peut-être avez-vous vu cette simple publicité parue dans *The Hill Times* demandant au gouvernement de se porter à la défense de notre secteur comme l'ont déjà fait ceux de tous nos concurrents étrangers. J'entends par là collaborer avec l'industrie canadienne pour définir une stratégie sectorielle à long terme et dynamique.

Nombre d'entre vous se disent sans doute que cela doit être facile à faire, et nous sommes d'accord. Cela fait toutefois maintenant plus de quatre ans que nous demandons au gouvernement d'élaborer une telle stratégie.

Permettez-moi de vous décrire à grands traits le contexte.

Nos membres génèrent plus de 95 % de l'activité aérospatiale au Canada, aussi bien dans les secteurs de l'aviation civile que de la défense et de l'espace. Cela fait maintenant des décennies que notre secteur a contribué à la prospérité du Canada, qu'il a généré près de 235 000 emplois et qu'il a contribué à l'économie nationale avec un chiffre d'affaires annuel dépassant les 28 milliards de dollars. Ce n'est pas un accident. Quasiment tous les aspects de notre quotidien sont touchés par les innovations et les technologies mises au point à l'initiative de notre secteur d'activité.

Nos leaders politiques d'hier savaient que les investissements génèreraient d'importants dividendes, et l'histoire leur a donné raison. Ces investissements ont permis au Canada, avec le temps, de se doter du cinquième plus important secteur de l'aérospatiale dans le monde, une vraie source de fierté pour les Canadiens.

Toutefois, au cours des dernières années, cette vision semble s'être brouillée et l'état des investissements et des mécanismes de soutien s'est dégradé, tout comme la position de l'aérospatiale canadienne dans le monde. Cette tendance a commencé à se manifester avant l'apparition de la COVID-19, et les défis auxquels nous sommes maintenant confrontés se sont nettement aggravés. Le secteur canadien de l'aérospatiale ne cesse de reculer, et il a un besoin urgent d'aide.

Cela signifie que notre main-d'œuvre hautement compétente, les talents considérables dont nous disposons et nos emplois bien rémunérés sont tous en danger. Sachez toutefois que cela fait des années que nous sommes conscients de ces problèmes et que nous avons commencé à nous attaquer aux tâches les plus difficiles. Nous avons jeté les bases de la stratégie sectorielle dont nous avons besoin dans notre document intitulé *Vision 2025*, dans lequel nous avons tracé la voie à suivre pour que le Canada devienne à nouveau un leader dans le monde de l'aérospatiale. Cette voie doit nous permettre de consolider nos points forts et d'en tirer tout le parti possible. Guidée par l'industrie, elle définit une vision d'un secteur de

l'aérospatiale revitalisé à même de générer des retombées importantes pour notre économie nationale.

Lorsque nous avons publié notre feuille de route, nous avons demandé au gouvernement de se joindre à nous et de renouveler l'engagement global du Canada à atteindre un leadership mondial dans le domaine de l'aérospatiale. Nous avons souligné les priorités et formulé des recommandations détaillées, mais, à notre grande déception, nous avons observé qu'aucune mesure concrète n'a été prise et ce n'est toujours pas le cas. La pandémie actuelle n'a fait qu'intensifier les défis auxquels nous sommes confrontés.

Le renouvellement du partenariat entre notre secteur d'activité et le gouvernement est essentiel pour protéger les 235 000 emplois très qualifiés et bien rémunérés que ce secteur a générés, des emplois situés dans vos circonscriptions partout au pays. Nous ne pouvons les protéger seuls. Nous avons besoin de partenaires de tous les partis représentés au Parlement pour venir à bout des défis auxquels nous faisons face et tirer tout le parti possible des débouchés qui s'offriront à nous à l'avenir.

D'autres pays, qui sont nos concurrents, en ont pris conscience. Je ne sais comment vous convaincre de la gravité de la situation. Les pays qui nous font concurrence prennent des mesures pour que leur secteur de l'aérospatiale devienne à l'avenir des leaders dans ce domaine hautement concurrentiel. Ils visent aussi à protéger les bonnes rémunérations de leurs emplois. Ils doublent la mise avec de nouveaux partenariats de financement, et nous avons besoin des mêmes mesures. Ils savent que la réussite des industries de l'aérospatiale dépend de solides partenariats regroupant le gouvernement et l'industrie.

La question que nous vous posons est: « Qu'est-ce que le Canada attend pour agir? »

Nous sommes l'une des rares industries pour lesquelles le gouvernement ne s'est pas doté d'une stratégie. Le résultat est que nous n'avons pu saisir des débouchés et que cela va continuer. Nous avons une réputation mondiale d'innovations à la toute pointe de la technologie, d'une main-d'œuvre hautement compétente qui faisait l'envie du monde et d'une chaîne d'approvisionnement à l'efficacité inégalée.

Avec une intensité des exportations dépassant les 80 %, le secteur de l'aérospatiale, et en particulier son sous-secteur de l'espace, sont parfaitement adaptés pour contribuer à la relance économique du Canada. Ce sont des domaines d'activité qui offrent quantité de débouchés non exploités, y compris pour la création d'emplois de haut niveau, la mise au point d'innovations et l'exercice du leadership quand on vise une aviation verte, une priorité déclarée du gouvernement, mais nous avons besoin d'un plan et de programmes pour concrétiser ces possibilités.

Comme je l'ai déjà dit, nos concurrents ne restent pas les bras croisés. Ils prennent en compte tous ces éléments et mettent en œuvre des stratégies et des mécanismes de soutien pour l'industrie, alors que le Canada ne bouge pas.

• (1120)

Pour conclure mes commentaires, je vous invite à prendre en compte la nature stratégique de cette industrie. Veuillez à ce que les Canadiens puissent continuer à être fiers de leur industrie aérospatiale d'un océan à l'autre, que le Canada continue à être un leader en R-D et en formation, et que, plus important encore, nous protégeons nos travailleurs qualifiés et nos emplois bien rémunérés partout au pays. Je dois vous préciser que l'écrasante majorité des entreprises du secteur aérospatial sont de petites entreprises.

Ne soyons pas naïfs. Veillons à ne pas perdre nos talents. Le principal avantage concurrentiel du Canada a été sa main-d'œuvre qualifiée, et nous la perdons sous les assauts de la COVID-19. Il ne faut pas non plus négliger le fait que le marché mondial de l'aérospatiale fait l'objet d'une concurrence féroce. Lorsque nous perdons nos emplois, nous ne les récupérons pas.

Au nom de notre industrie, je vous demande à tous, avec insistance, de poursuivre la tradition et de nous épauler. Il faut assurer à l'avenir la croissance de ce secteur d'activité, protéger son héritage et ses emplois.

Je vous remercie du temps que vous m'avez consacré.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant écouter Mme Van Vliet.

Vous disposez, madame, de six minutes.

**Mme Kimberley Van Vliet (directrice des besoins aérospatiaux, Alberta Aviation Council):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie également les membres de ce comité permanent de me permettre de m'adresser à eux aujourd'hui.

Je m'appelle Kimberley Van Vliet, et je suis la directrice des secteurs aviation, aérospatiale et logistique d'Invest Alberta. Je suis également la fondatrice et directrice générale de WāVv and ConvergeX, une société de conseils stratégiques et un forum mondial de discussions qui s'intéresse tout particulièrement aux transferts de technologie dans toute une gamme de secteurs d'activité, dont celui de l'aérospatiale.

Aujourd'hui, je m'adresse à vous à titre de directrice des besoins aérospatiaux de l'Alberta Aviation Council, un organisme qui a pour mission de servir de catalyseur pour la croissance de l'industrie et de porte-parole des intérêts du secteur de l'aviation en Alberta. Vous avez sûrement déjà entendu dire que le secteur de l'aérospatiale coiffe un certain nombre d'industries. C'est un moteur qui propulse la croissance économique et les investissements dont nous avons désespérément besoin pour créer et soutenir des emplois pour la classe moyenne dans les communautés de toutes les régions du Canada pour rebâtir en mieux leur économie.

Nous faisons face à une occasion unique de consolider notre nation, comme ce fut le cas avec la construction de l'autoroute Transcanadienne. Il nous faut saisir cette occasion et nous doter d'un centre canadien d'excellence pour la recherche et la formation dans les domaines de l'aérospatiale et de l'aviation. Celui-ci aurait le mandat d'attirer les investissements directs étrangers pour intégrer toutes les activités visant un développement nordique durable et responsable en une sorte de grappe, d'accélérer la reconnaissance de la souveraineté du Canada sur l'Arctique et de permettre le développement de la classe moyenne canadienne grâce à des emplois et à des formations dans le secteur manufacturier pour les peuples au-

tochtones, les jeunes et les femmes. Cette initiative fournira également aux Canadiens de toutes les régions des occasions de transition vers l'emploi et de développement des exportations.

C'est là une occasion parfaite pour nous. Alors que la circulation des pétroliers dans l'Arctique augmente et que nombre de pays et d'activités exercent des pressions sur l'Arctique, que les incursions dans les eaux territoriales et dans l'espace aérien du Canada ne cessent d'augmenter, les difficultés à faire reconnaître la souveraineté du Canada sur l'Arctique augmentent de façon exponentielle.

Nous sommes également confrontés aux difficultés que présentera la relance de notre économie après la pandémie, alors que nous avons enregistré des pertes d'emplois et des disparitions d'entreprises comme jamais auparavant. Les femmes ont été l'un des groupes les plus touchés. La Banque Royale du Canada a prévenu dans un rapport que les femmes qui ont perdu leur emploi durant la pandémie mettront davantage de temps à en retrouver un que les hommes, et ce phénomène est encore amplifié dans les communautés autochtones.

Les répercussions de la COVID sur l'économie et l'obligation croissante de s'attaquer aux changements climatiques exercent d'intenses pressions sur nos industries, et même encore plus sur celles du secteur de l'aviation et de l'aérospatiale du Canada. Or, il est toujours possible, face à l'adversité, de développer la main-d'œuvre de demain, de remettre les Canadiens au travail et de développer des secteurs d'activité qui offriront des emplois d'avenir. Il nous reste à inventer les innombrables technologies qui faciliteront les développements à venir et l'exploration de nouveaux marchés. Nous pouvons aussi compter sur les Canadiens qui sont prêts à rebâtir en mieux.

Nous avons la vision. Le Centre canadien d'excellence pour la recherche et la formation dans les domaines de l'aérospatiale et de l'aviation regroupe déjà des projets prêts à démarrer et à financer dans notre province. L'Alberta Aviation Council est un partisan de cette initiative, mise sur pied par de nombreuses personnes, de nombreuses communautés et de nombreux organismes pleins de bonne volonté.

Ce centre pourrait s'implanter dans la région d'Edmonton où il constituerait un point d'attraction pour l'innovation, vers lequel les entreprises convergeraient pour mettre au point de nouvelles technologies dans les domaines de l'aviation, de l'aérospatiale et de la défense en mettant l'accent sur les systèmes spatiaux et télécommandés. Cette super grappe de développement permettrait d'accélérer les recherches sur les nouvelles plateformes de systèmes télécommandés, sur la science des matériaux, sur les systèmes de propulsion, sur les carburants et sur les systèmes terrestres. Avec l'apport de notre main-d'œuvre de haut niveau dans les domaines techniques, le Canada et l'Alberta pourraient prendre la tête du recours aux nanotechnologies dans le monde, de l'intelligence artificielle et des infrastructures informatiques évoluées en aérospatiale.

Ce centre pourrait également servir de point d'attraction pour la formation dans les domaines de l'aérospatiale et de l'aviation des groupes sous représentés et permettre d'accéder aux talents de renommée mondiale de l'Alberta en ingénierie et en gestion des affaires à un moment crucial pour une région qui a été la plus fortement touchée au Canada par les ralentissements sectoriels et la pandémie mondiale.

En complément, ce centre pourrait également gérer un corridor aérien, le plus large sur terre, pour la recherche et les essais de systèmes télécommandés au-delà de la ligne d'horizon, s'étendant du sud de l'Alberta jusqu'à l'Arctique.

Les programmes de ce centre aideraient à financer et à accélérer le développement des infrastructures de la porte d'entrée de l'Arctique en Alberta et tireraient tout le parti possible des établissements de recherche albertains qui se spécialisent dans les systèmes spatiaux, les carburants respectueux de l'environnement, le carburant hydrogène, l'informatique et les matériaux de pointe, des matériaux qui sont essentiels dans la transformation mondiale vers des énergies à faible teneur en carbone.

Grâce à son emplacement unique, l'Alberta accueille sur son territoire la route de l'Alaska, un point de départ important vers les États-Unis et vers les cours d'eau navigables qui se rendent jusqu'à la baie d'Hudson. Tout en étant l'une des métropoles situées les plus au nord du monde, Edmonton dispose de la population et des infrastructures nécessaires pour contribuer à l'exploitation du Nord canadien.

Ce centre pourrait aussi contribuer aux programmes d'affirmation de la souveraineté du Canada dans l'Arctique, en reliant les quatre bases militaires de l'Alberta et le vaste corridor de vol du centre, pour accélérer les développements et essayer les plateformes de surveillance télécommandée de l'Arctique. Tout cela se traduirait par des emplois pour les Canadiens et par l'apparition de technologies qui pourraient être exportées partout dans le monde.

Nous avons à formuler des demandes en matière de politique. L'Alberta n'est pas en mesure de tout faire seule. Elle s'est dotée d'un pilier stratégique pour l'aviation et l'aérospatiale, appuyé par de nouveaux investissements, comme ceux de la nouvelle entité, Invest Alberta Corporation, et du nouveau conseil consultatif stratégique sur l'aviation, le Strategic Aviation Advisory Council, qui ont pour objectif de soutenir une initiative de cette nature.

Une telle initiative a besoin de la collaboration de tous les paliers de gouvernement, y compris du fédéral. Certaines des politiques de ce dernier pourraient d'ailleurs nuire aux investissements directs étrangers nécessaires pour développer ce centre d'excellence.

• (1125)

L'élimination des dépenses en capital du calcul des crédits d'impôt à la RS-DE a nui aux industries de fabrication de pointe, comme celles des secteurs de l'automobile et de l'aérospatiale. Une société de l'aérospatiale qui exporte ses produits partout dans le monde se doit d'engager des dépenses en capital. Nous aimerions que ces dépenses soient à nouveau prises en compte dans les calculs des crédits d'impôt.

Il faudrait réviser la Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT) pour tenter d'attirer davantage d'investissements directs étrangers dans les petites entreprises canadiennes.

Il est également essentiel de disposer d'un programme s'assurant que les Autochtones bénéficient des retombées du secteur aérospatial.

Il nous faut des politiques, mais aussi des fonds. Nous avons besoin du leadership du gouvernement fédéral. Nous avons besoin de vous.

Pour conclure, l'Alberta Aviation Council est fière de vous présenter cette initiative de centre canadien d'excellence pour la re-

cherche et la formation dans les domaines de l'aérospatiale et de l'aviation, une occasion unique de consolider notre pays.

Ce centre tirerait tout le parti possible des atouts uniques de l'Alberta. Ces retombées seraient perceptibles loin dans le Nord, contribuant à faire progresser la réconciliation en développant nos économies et nos communautés nordiques de façon responsable, et en collaboration avec les communautés autochtones. Les investissements d'aujourd'hui garantissent que le leadership canadien de demain aura des retombées à l'intérieur de nos frontières et au-delà de celles-ci, garantissant un avenir durable et sécuritaire dans toutes les régions du pays.

Je vous remercie de votre attention.

• (1130)

**Le président:** Merci beaucoup, madame Van Vliet.

[Français]

Monsieur Chartrand, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

**M. David Chartrand (coordonnateur québécois, Association internationale des machinistes et des travailleuses et travailleuses de l'aérospatiale):** Au nom des membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, l'AIMTA, je tiens tout d'abord à remercier l'ensemble des membres du Comité de nous avoir offert la possibilité de vous présenter la vision que nous avons de la situation. Nous sommes le plus important syndicat du secteur de l'aérospatiale et de l'industrie du transport aérien. Nous comptons au-delà de 55 000 membres au Canada, dont 22 000 travaillent dans les secteurs de l'aviation, de l'aérospatiale ou du transport aérien.

Les travailleurs que nous représentons travaillent dans diverses entreprises comme Bombardier, Airbus, Boeing, MTU, Magellan, Arnprior Aerospace, Safran Landing Systems, Avcorp, Rolls-Royce, Siemens, L3 et Field Aviation et nous avons de nombreux membres partout au Canada qui travaillent dans les domaines de la fabrication des pièces d'avion et de la révision et de la réparation des avions. Nos travailleurs sont présents dans toutes les régions du pays et sont fiers du travail qu'ils font, aussi bien à des fins commerciales que militaires. Étant donné la crise à laquelle est confronté actuellement le secteur de l'aérospatiale, mais qui éprouvait déjà des difficultés depuis quelques années, nous voulons soumettre à l'attention du Comité une solution à deux volets.

L'un de ces volets vise à apporter une solution à court terme pour s'attaquer aux défis imputables à la pandémie et l'autre vise une solution à long terme pour nous doter d'une industrie concurrentielle au niveau mondial.

Nous avons réalisé une étude de cas d'un modèle de financement qui réussit à soutenir les secteurs de l'aviation et de l'aérospatiale tout en mettant en place une industrie résiliente et concurrentielle pour l'avenir.

L'importance du secteur aérospatial, comme l'ont rappelé Mme Benoît et M. Muller, tient à son importante contribution à l'économie canadienne, avec un chiffre d'affaires annuel totalisant environ 28 milliards de dollars. C'est aussi un secteur dans lequel les entreprises manufacturières ont une intensité des exportations de 93 %, soit 44 % de plus que la moyenne de l'ensemble du secteur manufacturier. Le secteur de l'aérospatiale fournit également des emplois bien rémunérés, stables et syndiqués qui contribuent au bien-être des Canadiens de la classe moyenne.

Notre secteur d'activité représente une part nettement plus importante du marché canadien du travail que celui de l'automobile, puisqu'ils comptent respectivement 208 000 et 123 000 travailleurs, soit un écart de 60 %.

Toutefois, à ce jour, ce secteur d'activité n'a, dans son ensemble, bénéficié que de peu d'aides directes. À la différence de ses concurrents, le Canada semble voir dans l'aérospatiale essentiellement une source de revenus alors que ses concurrents ont estimé que le moins qu'ils pouvaient faire était de soutenir cette industrie d'une importance nationale. Le secteur de l'aérospatiale génère non seulement une valeur importante, mais c'est aussi celui qui vient en seconde position au Canada pour attirer des investissements, ce qui revient à dire que l'industrie attire des entreprises et des investissements étrangers.

Le volet fabrication de l'aérospatiale est celui qui recourt le plus à la R-D, avec des investissements dans ce domaine six fois supérieur à la moyenne du secteur manufacturier. Les travaux de R-D de l'industrie facilitent le travail de plusieurs ministères fédéraux et ont des retombées dans d'autres industries et débouchent sur des applications utiles dans la vie quotidienne.

Pour le court terme, quand on se penche sur les modalités d'aide financière à l'industrie, la difficulté pour de nombreuses entreprises est que, pour obtenir cette aide, elles doivent avoir un contrat. Cela pose un problème dans la situation actuelle du secteur de l'aviation. De nombreuses compagnies aériennes ont annulé ou suspendu des contrats, laissant les entreprises du secteur dans une situation précaire. Il faut que les entreprises qui en alimentent de plus petites, des PME, aient accès à des prêts et à des subventions pour assurer la viabilité de la chaîne d'approvisionnement canadienne, qui est solidement implantée. Les fonds disponibles doivent aussi servir à soutenir les opérations et la production et non pas à verser des primes aux dirigeants, à procéder à des rachats d'actions ou à quoi que ce soit d'autre que de maintenir la production et de conserver les emplois de tous les travailleurs.

La situation actuelle fournit aussi l'occasion de conditionner l'octroi de prêts et de subventions à l'adoption de technologies vertes, qui sont sans aucun doute l'avenir de l'aviation et de l'aérospatiale.

Un plan d'innovation dans l'aérospatiale devrait s'accompagner d'investissements directs dans l'industrie. Les recherches sur la question ont montré que, comme dans les autres secteurs de l'économie, les dépenses gouvernementales incitent les sociétés du secteur à investir elles-mêmes quatre fois le montant des aides reçues. Avec ces fonds, le gouvernement pourrait inciter à la transition vers les technologies vertes, en veillant à ce que les sociétés canadiennes, les fabricants d'équipements d'origine et les PME puissent obtenir des contrats, aussi bien commerciaux que militaires.

Une banque sur le modèle de la Export-Import Bank of the United States, ou Eximbank, permettrait d'obtenir des prêts sans intérêt pour la recherche et le développement, pour les investissements en

nouvelles technologies, assurant la vitalité et la capacité concurrentielle de ces industries. Une telle banque pourrait également offrir des crédits d'impôt et d'autres formes de déductions au titre de la R-D, ce qui serait utile étant donné l'importance de la recherche dans ce sous-secteur d'activité. Un financement direct du type Eximbank pourrait offrir des garanties de fonds de roulement, des assurances-crédits à l'exportation et des prêts directs à des taux concurrentiels aux investisseurs étrangers dont les mises de fonds dépasseraient les 10 millions de dollars. L'aide financière apportée par une telle banque pourrait également être conditionnelle à ce que l'employeur assure la formation en cours d'emploi, la mise à niveau des compétences et la formation aux nouvelles technologies.

Un autre modèle d'aide est celui de la France qui a permis le financement d'Air France, d'Airbus et des principaux fournisseurs de pièces français grâce à des investissements directs du gouvernement, sous forme de subventions, de prêts et de garanties, permettant de financer également des fournisseurs plus petits de la chaîne d'approvisionnement ainsi que des PME grâce à un fonds spécial financé conjointement par le gouvernement, Airbus et par d'autres grands fabricants.

La Banque française d'investissements publics, Bpifrance, va accorder un montant total d'environ 500 millions d'euros en prêts à Airbus, Safran, Dassault Aviation, un fabricant d'avions militaires commerciaux, et à Thales.

• (1135)

Pour garantir la viabilité de l'industrie, les ministères français de la Défense et de l'Intérieur vont aussi passer des commandes additionnelles de 600 millions d'euros à Airbus.

Un aspect essentiel de ce financement est que ce plan vise à concrétiser une vision à long terme de l'industrie, à améliorer la capacité concurrentielle à venir du pays en exigeant des entreprises qu'elles réorientent leurs propres investissements dans le domaine des avions peu polluants, propulsés à l'électricité et à l'hydrogène. L'objectif est de produire un avion carboneutre d'ici 2035.

Lorsque nous avons en tête l'élaboration d'une politique industrielle à long terme, nous recommandons l'adoption d'une politique nationale s'attaquant à la fragmentation de l'industrie et favorisant la coordination entre les administrations provinciales et fédérales, ainsi qu'entre les grappes régionales qui fonctionnent indépendamment les unes des autres. Une telle politique devrait comprendre une stratégie de la main-d'œuvre pour s'attaquer aux pénuries de travailleurs compétents, qui ont été exacerbées par la pandémie à la suite des licenciements qui ont surtout touché les employés les plus jeunes, tout en incitant les travailleurs plus âgés à anticiper leurs départs en retraite.

En ce qui concerne la formation et l'éducation, nous recommandons au gouvernement fédéral de réserver des fonds à l'intention des provinces pour leurs programmes de formation et d'apprentissage, ainsi que pour les programmes du Sceau rouge.

Nous recommandons l'adoption d'une politique de grappes, reposant sur les systèmes régionaux d'innovation, qui comprendrait des modalités de soutien pour la coopération du monde universitaire et du monde industriel en matière de recherche.



En ce qui concerne la chaîne d'approvisionnements, nous recommandons d'y inclure les PME en veillant à ce qu'elles puissent obtenir des contrats. Cela devrait également s'appliquer dans le cas des contrats militaires, qui ont joué un rôle essentiel pour les entreprises de l'aérospatiale et leurs travailleurs au Canada, comme dans le cas de MTU en Colombie-Britannique.

Je vous remercie de votre attention.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Chartrand.

Je donne maintenant la parole à M. Greenley. Vous disposez, monsieur, de six minutes.

**M. Mike Greenley (président-directeur général, MDA):** Je vous remercie de me permettre de témoigner devant vous aujourd'hui. À la différence des orateurs précédents, qui s'exprimaient au nom d'une association, je suis ici le porte-parole d'une société commerciale, MDA, connue auparavant sous le nom de MacDonald, Dettwiler and Associates.

Nous sommes une entreprise canadienne oeuvrant dans les domaines de l'innovation et de l'entrepreneuriat. En 1969, M. John MacDonald, professeur à l'Université de la Colombie-Britannique et un de ses étudiants, diplômé en physique, M. Vern Dettwiler, ont créé MacDonald, Dettwiler and Associates. Leur objectif était simple. Il s'agissait de créer une société de technologie de pointe dans laquelle les diplômés en ingénierie talentueux pourraient trouver un emploi en Colombie-Britannique. C'est ainsi qu'a démarré modestement la société devenue le catalyseur de l'industrie technologique de la Colombie-Britannique, qui emploie aujourd'hui plus de 100 000 personnes dans notre province.

Au service du monde entier depuis son siège social canadien et ses bureaux internationaux, MDA est un partenaire de mission spatiale internationale et un pionnier de la robotique, des systèmes satellitaires et du renseignement géospatial, dont l'histoire est jalonnée de 52 ans de percées sur Terre et au-dessus de celle-ci. Aujourd'hui, avec plus de 2 000 employés dans toutes les régions et toutes les provinces du Canada, nous menons la charge vers des colonies lunaires viables, une meilleure observation de la Terre et la communication dans un monde hyperconnecté.

Le succès de MDA est le résultat direct de la reconnaissance précoce par le Canada, remontant à l'aube de l'ère spatiale, il y a une soixantaine d'années, qu'il allait avoir besoin d'exploiter l'espace pour répondre à ses besoins nationaux en services de télécommunications et de télédétection sur notre vaste territoire bordé d'un long littoral. Aujourd'hui, l'avantage comparatif du Canada dans ce secteur repose sur le solide écosystème spatial de notre pays, où les communautés industrielles et universitaires collaborent pour développer, construire et exploiter des systèmes spatiaux complexes, le tout à l'intérieur de nos frontières nationales. Au-delà de la fabrication, l'importance de l'espace pour la sécurité nationale, la prospérité économique et la place du Canada dans le monde ne peut être sous-estimée. L'espace a également la capacité d'inspirer la prochaine génération à poursuivre des études en sciences, technologie, ingénierie et mathématiques.

MDA joue un rôle important en tant que donneur d'ordres pour la mise en oeuvre des programmes phares du gouvernement canadien dans le domaine spatial et comme entreprise au coeur de l'écosystème d'innovation spatiale du Canada, créant, développant et construisant des solutions au Canada, exportant ces solutions partout dans le monde et réinvestissant dans les innovations et les propriétés intellectuelles canadiennes de demain. Bon nombre des

technologies spatiales de MDA et du Canada sont de renommée mondiale. Notre technologie de robotique utilisée sur le télémanipulateur de la navette spatiale a conféré au Canada une place sur la scène mondiale dans ce domaine et est une source d'inspiration et de fierté pour les Canadiens. Notre technologie de satellites d'observation de la Terre par RADARSAT est une source majeure de connaissances sur notre planète.

MDA poursuit un certain nombre d'initiatives commerciales passionnantes, telles que notre plan de construction d'une mission commerciale de satellite d'observation de la Terre dans le prolongement de RADARSAT-2, ainsi que des travaux de technologie de pointe sur le réseau à large bande par satellite en orbite terrestre basse récemment annoncé par Télésat, Telesat Lightspeed. Nous prévoyons également tirer parti de nos travaux sur le Canadarm3, le système robotique de troisième génération de l'Agence spatiale canadienne pour la station spatiale en orbite lunaire de la NASA, dans des débouchés commerciaux dans les secteurs de l'entretien des satellites en orbite et du tourisme spatial.

En avril 2020, un groupe d'investisseurs canadiens enthousiastes, dirigé par Northern Private Capital, a rapatrié MDA en terre canadienne. Nous sommes dorénavant une société privée autonome ayant son siège social au Canada. Ensemble, nous traçons la voie vers la croissance en tant que société se consacrant uniquement aux activités relevant de l'économie spatiale en plein essor. Les pays du monde entier se positionnent rapidement et de façon décisive pour participer à la nouvelle économie spatiale, car si l'espace n'est peut-être pas la dernière frontière, c'est certainement la suivante. La valeur du marché mondial de l'espace atteint aujourd'hui plus de 420 milliards de dollars et devrait dépasser 1 billion de dollars au cours de la prochaine décennie. En 2020, malgré la pandémie, ce secteur a connu des investissements records.

Le Canada est bien placé pour jouer un rôle de leader à l'avenir si nous continuons à nous investir dans ce domaine. Le Canada et l'ensemble de la communauté spatiale entendent bien intégrer cette économie de 1 000 milliards de dollars. Pour y parvenir, il faudra cependant que le gouvernement du Canada devienne notre partenaire dans cette entreprise. Dans ce secteur mondial, le rôle du gouvernement est primordial. Il cumule en effet les rôles d'investisseur, de propriétaire, de responsable de la réglementation et de client principal.

Pour ce qui est de la relance de l'économie au lendemain de la pandémie, le gouvernement devrait transformer ce défi épique en une occasion de reconstruire en mieux, en s'appuyant sur les forces, en traçant la voie vers un avenir qui se concentre sur les domaines qui sont nos points forts et en y revendiquant la domination canadienne. L'espace est l'un de ces domaines. Chaque dollar investi dans l'espace par le gouvernement canadien a un important effet multiplicateur, puisqu'il est de deux. De plus, l'effet de ces investissements dans l'espace est quasi immédiat. Ils sont le carburant de la relance de l'économie du Canada. Ce secteur est sur le point de jouer un rôle déterminant à long terme alors que le Canada se positionne pour assurer à l'avenir notre prospérité et nous garantir le maintien d'une qualité de vie élevée.

● (1140)

Pour assurer un succès durable au secteur spatial, et pour permettre aux entreprises canadiennes de rivaliser dans une économie spatiale mondiale en rapide expansion, trois mesures seront nécessaires.

Premièrement, le gouvernement du Canada doit faire en sorte d'être le client principal des entreprises innovantes du secteur spatial.

Deuxièmement, il faut continuer d'investir dans le développement et la démonstration. Le Canada a déjà la possibilité de soutenir divers projets qui pourraient démarrer maintenant.

Troisièmement, nous avons besoin d'un plan à long terme pour le secteur spatial, qui énoncera les projets d'investissement du gouvernement et qui établira un cadre réglementaire moderne. En cette période d'instabilité économique, le secteur spatial représente une véritable lueur d'espoir. Les investissements dans l'espace rapporteront des dividendes élevés maintenant et pendant longtemps, et ils permettront au secteur d'aider le Canada à rebâtir en mieux.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons entamer la période des questions, avec M. Dreeshen pour commencer.

Vous avez la parole pour les six prochaines minutes.

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

Merci également aux témoins.

Ma première question sera pour Mme Van Vliet.

J'aimerais parler avec vous du financement consacré aux routes régionales et aux petits aéroports en Alberta, ainsi que de certaines répercussions de la COVID-19.

J'aimerais d'abord vous entendre au sujet de l'aide reçue jusqu'ici.

Est-ce qu'une aide supplémentaire est requise?

• (1145)

**Mme Kimberley Van Vliet:** Est-ce qu'une aide supplémentaire est requise? À mon avis, oui, il faut une aide supplémentaire.

Pour ce qui concerne l'aide versée jusqu'ici, je n'ai pas les chiffres exacts. Je vais vous les transmettre après la réunion.

**M. Earl Dreeshen:** Des mesures ont déjà été prises. Une de ces mesures consistait à donner à tous les aéroports, sans égard au modèle de propriété, un accès aux programmes de soutien mis en place pour les aider à traverser la pandémie, de même qu'à une exemption de la taxe d'accise et de la taxe sur le carbone du fédéral sur le carburant aviation et l'essence.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur ces mesures?

L'Alberta Aviation Council a signé une lettre adressée au premier ministre en mai dernier qui abordait toutes ces questions.

Pourriez-vous nous donner des précisions?

**Mme Kimberley Van Vliet:** Je suis désolée, mais je ne peux pas pour l'instant. Je n'ai pas suivi ce dossier. Je suis sincèrement désolée.

**M. Earl Dreeshen:** Pas de problème.

Je vais poursuivre avec M. Mueller, de l'Association des industries aérospatiales du Canada.

Récemment, votre organisme a déclaré que si le gouvernement travaille en partenariat avec l'industrie et reconnaît son importance

stratégique — elle représente 215 000 emplois, une contribution de plus de 25 milliards de dollars au PIB et 1,4 milliard de dollars en recherche et développement —, elle pourra aider le Canada à résorber son déficit colossal.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus long à ce sujet?

Quelle forme ce partenariat devrait-il prendre?

Quelles mesures le gouvernement devrait-il prendre, monsieur Mueller?

**M. Mike Mueller:** C'est exactement le genre de possibilités que le secteur de l'aérospatiale voudrait pouvoir exploiter, monsieur Dreeshen. Nous voulons trouver le meilleur moyen de participer à la reprise économique.

Comme je l'ai mentionné dans mon exposé tout à l'heure, notre secteur exporte plus de 80 % de sa production. Il faut vraiment tirer parti de ce potentiel.

Une des principales lacunes est l'absence de stratégie pour notre secteur. Ailleurs dans le monde, tous nos concurrents accélèrent leurs investissements dans les industries innovatrices dans lesquelles les salaires sont élevés, comme c'est le cas de nos industries aérospatiale et spatiale. Il existe une possibilité réelle pour nous de contribuer à la reprise économique, mais nous avons vraiment besoin d'une stratégie sectorielle pour y arriver. Le Canada est un des seuls pays qui n'en a pas encore dans le monde.

Pour ce qui concerne le secteur spatial, M. Greenley a raison quand il dit que nous avons besoin d'un plan de financement à long terme. Chaque dollar investi dans le secteur aérospatial rapporte des dividendes. Par exemple, les salaires sont 25 % plus élevés que le salaire moyen dans le secteur de la fabrication.

Il faut comprendre aussi, parce que c'est extrêmement important, que le marché concurrentiel mondial est féroce dans le secteur aérospatial. Quand un pan d'activités est perdu, c'est pour toujours. Quand les sociétés font de l'exploration pour déterminer à quels endroits elles vont investir, elles cherchent à savoir si le gouvernement a envoyé le signal qu'il répondra présent et qu'elles pourront compter sur son soutien.

**M. Earl Dreeshen:** Merci.

Il y a quelques années, j'ai eu la chance d'assister au salon aéronautique de Paris. J'y ai vu toutes les innovations et les entreprises établies au Canada, et j'ai eu l'occasion de parler de notre économie spatiale. J'ai été surpris par le nombre d'entreprises de l'Ouest canadien dans ce secteur.

Monsieur Greenley, pouvez-vous nous parler des défis à relever pour que l'économie spatiale puisse contribuer à la relance économique de l'industrie aérospatiale canadienne?

Quelles mesures le gouvernement fédéral pourrait-il prendre pour accélérer la reprise de cette industrie?

Comment le gouvernement fédéral devrait-il assurer le passage d'une aide à la survie de l'industrie à une aide favorisant sa relance?

**M. Mike Greenley:** Comme je l'ai déjà dit, le secteur spatial connaît actuellement une très forte croissance. L'économie spatiale passera de 380 à 400 milliards de dollars par année à plus de 1 000 milliards de dollars dans les prochaines années.

Le Canada a été le troisième pays à aller dans l'espace il y a 60 ans, après l'Union soviétique et les États-Unis, et il a depuis établi une industrie spatiale solide qui nous permettrait de tirer parti de cette forte courbe de croissance.

Des mesures concrètes sont nécessaires pour que cela soit possible. Comme je l'ai dit, pour ce qui est du soutien gouvernemental, nous avons besoin de programmes qui font du gouvernement un client principal. Je pense par exemple au programme Lightspeed de Télésat. Le soutien au succès de ce genre de programmes ouvre des débouchés pour les Canadiens dans toute la chaîne d'approvisionnement.

Le programme Canadarm3 de MDA est déployé conjointement avec l'Agence spatiale canadienne en vue de l'installation d'un système robotique de la prochaine génération fondé sur l'intelligence artificielle sur la nouvelle station spatiale Gateway, qui orbitera autour de la Lune. C'est un autre bel exemple de programme qui fait du gouvernement un client principal et qui, en soutenant notre industrie, contribue à ouvrir des débouchés pour des centaines d'entreprises de la chaîne d'approvisionnement.

D'autres possibilités de ce genre émergeront dans l'avenir. Nous avons parlé de notre projet de satellite d'observation de la Terre de la prochaine génération. Nous avons actuellement des programmes de démonstration de communications 5G en marche.

• (1150)

**La présidente:** Je suis désolée, monsieur Greenley, mais le temps est écoulé pour ce tour de questions.

Nous allons maintenant passer à Mme Lambropoulos.

Les six prochaines minutes vous appartiennent.

[Français]

**Mme Emmanuella Lambropoulos (Saint-Laurent, Lib.):** Je vous remercie, madame la présidente.

[Traduction]

J'ai réussi à régler mon micro. Je crois que c'est bon.

[Français]

Comme tous les témoins comparaisant aujourd'hui l'ont souligné, la pandémie a eu plusieurs effets dévastateurs sur l'industrie aérospatiale. Il est donc primordial que le gouvernement trouve une façon de venir en aide à cette industrie. Comme peuvent le constater plusieurs de mes collègues québécois, cette industrie est très importante au Québec. Elle a créé beaucoup d'excellents emplois. Nous devrions donc l'appuyer.

Je vais poser deux questions. La première concerne plus précisément la pandémie. Il est clair que, durant cette période, vous avez été très touchés. Si vous pouviez choisir un programme que l'on pourrait mettre sur pied pour venir en aide à votre industrie dès maintenant, quel serait-il?

Quels aspects de ce programme pourraient aider, non seulement les entreprises aérospatiales, mais également les entreprises manufacturières qui appuient cette industrie?

Madame Benoît, vous pouvez prendre la parole.

**Mme Suzanne Benoît:** Je vous remercie beaucoup de votre question.

On parle beaucoup de programmes, et on parle beaucoup de projets aussi. C'est important que le gouvernement fédéral se dote au départ d'une stratégie globale pour l'industrie aérospatiale. Vous savez qu'on fait un grand virage vers le développement durable et une économie verte, et nous sommes prêts. Nous avons déjà mis des projets en branle. Nous demandons au gouvernement d'être un partenaire stratégique, comme cela se fait dans d'autres pays, et de consacrer un programme à l'aérospatiale, afin que nous puissions notamment être accompagnés par des experts.

Vous avez entendu parler de la France, qui a annoncé un immense programme pour lancer un avion à hydrogène d'ici 2035 et qui a fait des investissements massifs en ce sens. Elle s'est engagée publiquement à le faire. La planète entière est au courant.

Nous aimerions que le gouvernement canadien, avec toutes les ressources et le savoir-faire qu'il y a, crée un programme comme celui-là, un programme mobilisateur et structurant, qui va rassembler les acteurs de l'industrie aérospatiale du Canada d'est en ouest.

On a déjà une idée de projet dans le domaine de la propulsion hybride, électrique ou à hydrogène qui mobilise plus de 50 entreprises d'un bout à l'autre du Canada, qui ont pris un engagement. On a présenté cela au gouvernement fédéral, mais il n'y a pas encore d'engagement de sa part. On semble toujours nous regrouper dans un programme qu'on appelle le Fonds stratégique pour l'innovation, qui regroupe différents secteurs. Le gouvernement ne semble pas intéressé à la dynamique particulière du secteur de l'aéronautique, alors que c'est cela qui permet vraiment à un secteur d'avoir du succès, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle internationale.

En fait, ce que j'aimerais vous dire, c'est qu'il faut accélérer l'innovation durable par l'entremise d'un programme stratégique consacré à l'industrie aérospatiale.

**Mme Emmanuella Lambropoulos:** Je pense que j'ai bien compris. Je vous remercie beaucoup.

J'imagine que vous parlez de ce qu'il faut faire à long terme.

**Mme Suzanne Benoît:** Non, c'est ce qu'il faut faire à très court terme. Le danger qu'on court, actuellement, c'est que les talents, les investisseurs, les grandes entreprises, les petites et moyennes entreprises et les fournisseurs de rang 1 des chaînes d'approvisionnement, entre autres, quittent le pays.

Ces gens ont fait des projets mobilisateurs au cours des dernières années, mais maintenant, à cause de la crise, tout est arrêté. Les avions ne volent pas, alors nous fonctionnons à 50 ou à 60 % de notre taux d'activité habituel. On risque donc que les cerveaux, les grands talents, s'en aillent dans d'autres pays où les gouvernements se sont engagés financièrement à soutenir l'industrie. Certains vont même dans d'autres secteurs industriels qui ont été moins touchés par la crise.

Alors, il est urgent d'agir. Chaque minute compte. Nous aurions pensé que le gouvernement aurait agi en juin dernier, mais nous sommes maintenant au mois de mars et absolument rien n'a été fait. Je peux vous dire que le secteur a été touché, qu'il s'est effrité et que nous perdons nos talents de jour en jour.

C'est urgent, et il faut relancer l'innovation en aérospatiale sur le plan du développement durable.

• (1155)

**Mme Emmanuella Lambropoulos:** Je vous remercie, madame Benoît.

[Traduction]

Monsieur Mueller, je crois que vous avez soulevé des points similaires dans votre exposé. Vous avez parlé d'un plan à long terme et d'un partenariat stratégique entre l'industrie aérospatiale et le gouvernement.

Si un programme propre à l'aérospatiale est adopté, que voudriez-vous y voir inclus?

**M. Mike Mueller:** Je vais me faire l'écho de Mme Benoît.

En tout premier lieu, nous avons besoin d'une stratégie sectorielle. C'est essentiel de faire ces investissements. Les sociétés qui veulent investir cherchent des possibilités partout sur la planète et, si elles s'intéressent au Canada, elles voudront savoir si des mesures de soutien au financement sont en place.

Nous pouvons devenir des chefs de file dans le domaine de l'aviation écologique. Tout ce qui nous manque, c'est un gouvernement disposé à le faire en partenariat avec nous.

Je vois que le temps est écoulé.

**La présidente:** Merci beaucoup.

[Français]

Nous allons maintenant passer à M. Savard-Tremblay.

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

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

Je salue mes collègues et je remercie l'ensemble des témoins.

Madame Benoît, j'aimerais vous poser une question bien simple. Vous avez parlé de l'importance d'établir des programmes destinés précisément à votre industrie. Or il faut d'abord reconnaître que l'industrie aérospatiale est une industrie stratégique.

Est-ce que votre industrie souffre du fait qu'elle ne possède pas ce statut?

**Mme Suzanne Benoît:** Je vous remercie de votre question.

Je peux vous dire en effet que nous en souffrons depuis quatre ans environ. Avant cela, le gouvernement fédéral avait clairement reconnu l'industrie aérospatiale. Il y a 60 ou 100 ans que les avions volent. Nous avons célébré le centième anniversaire de l'industrie en 2009. Elle est donc très bien établie, ici. Je dirais cependant que nous nous sommes sentis abandonnés. En effet, il y a à peu près quatre ans, le gouvernement fédéral a aboli les programmes destinés à l'aérospatiale et a décidé de créer un programme pour l'innovation, qui regroupe tous les secteurs.

Nous n'avons plus la dynamique que nous avions avant. Les experts sectoriels comprenaient très bien notre secteur et pouvaient influencer les modalités des programmes pour rendre notre industrie concurrentielle, partout au monde. Depuis quatre ans, nous ne disposons plus de ce soutien. Le gouvernement fédéral a opté pour une stratégie centrée sur les supergrappes.

Les supergrappes fonctionnent bien dans les cas de l'intelligence artificielle et de la fabrication de pointe. En fait, notre industrie a recours à ces technologies. Nous devons intégrer ces technologies de rupture, ces nouvelles façons de faire. Cependant, si le secteur perd des plumes et n'est plus aussi fort qu'avant, il va être difficile

d'intégrer toutes ces technologies et de les appliquer dans l'industrie.

Mon message est le suivant: bien sûr, il faut soutenir les supergrappes, les technologies dites transversales, mais il faut aussi maintenir des secteurs industriels très forts, qui peuvent recourir à ces technologies et rendre le Canada plus concurrentiel, partout au monde.

• (1200)

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Si je comprends bien, le secteur s'est senti abandonné bien avant la COVID-19.

À quoi est dû cet abandon?

**Mme Suzanne Benoît:** Comme je le disais tout à l'heure, le gouvernement fédéral a pris une décision stratégique en investissant massivement dans la stratégie centrée sur les supergrappes. Nous lui avions proposé une solution, soit la création d'une supergrappe pancanadienne dans le domaine de l'aérospatiale, mais il a décliné notre offre. Il a donc choisi d'autres supergrappes, et depuis ce temps, notre secteur connaît d'importantes difficultés.

Il faut aussi penser à l'investissement direct étranger. À l'heure actuelle, au Québec, le secteur aérospatial compte énormément de filiales, de multinationales ou de grandes sociétés comme Airbus, Thales, CMC Électronique ou STELIA Aerospace. Ces entreprises ont des maisons-mères dans d'autres pays du monde, que ce soit aux États-Unis, en Europe, notamment en France, ou ailleurs. Depuis quatre ans, les compagnies prennent la décision de confier des mandats mondiaux à leurs filiales en fonction de l'engagement des gouvernements des pays où elles investissent.

Elles se demandent si le gouvernement fait preuve d'engagement envers le secteur aérospatial, s'il y a des programmes destinés précisément à l'aérospatiale et s'il soutient les talents.

Le fait que la compagnie Airbus soit établie ici, au Québec, et qu'elle rayonne partout au Canada par l'entremise de ses filiales, est vraiment un avantage.

Quelle est la possibilité que nous puissions montrer à la compagnie Airbus que nous soutenons le secteur aérospatial par l'intermédiaire de programmes qui lui sont précisément destinés? De tels programmes pourraient éventuellement convaincre cette compagnie d'innover en matière de propulsion hybride, notamment à l'hydrogène. Il y a, au Québec, quatre grands motoristes qui pourraient s'intéresser à ces projets.

J'aimerais convaincre le gouvernement fédéral de lancer un projet mobilisateur et structurant pour l'aviation et l'aérospatiale de demain. Ce projet aiderait les compagnies d'ici à prendre le virage vert, mais surtout à positionner le Canada en tant que meilleur endroit au monde où investir dans l'aérospatiale et l'économie verte.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je prête justement attention au virage vert auquel vous faites référence.

Vous parliez de la France, qui a offert un soutien à son secteur aérien, lequel est différent du secteur aérospatial, contrairement à ce qu'on dit. Toutefois, il y avait une condition du verdissement de la flotte.

Vous parliez d'Airbus, qui a ce qui était anciennement la CSeries et qui est maintenant l'avion A220, qui est l'un des plus écologiques au monde. Si l'on prend le virage vert, les ventes de cet excellent avion vont monter en flèche.

**Mme Suzanne Benoît:** Bien sûr.

Dans le cadre de la COVID-19, cet avion est le plus populaire présentement, parce qu'il est vraiment optimisé sur le plan de la grandeur ainsi que de la consommation énergétique, et qu'il est moins polluant et plus respectueux de l'environnement.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** De plus, le renouvellement de l'air en vol n'est pas négligeable en temps de pandémie.

**Mme Suzanne Benoît:** C'est exact.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je vous remercie.

**La présidente:** Merci beaucoup.

[Traduction]

L'intervenant suivant sera M. Garrison.

Vous avez six minutes. Nous vous écoutons.

**M. Randall Garrison (Esquimalt—Saanich—Sooke, NPD):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Pour commencer, permettez-moi de remercier les témoins de nous rappeler à quel point l'aide gouvernementale est cruciale pour la relance de l'industrie aérospatiale. Elle est essentielle pour éviter de perdre à jamais des emplois dans le secteur de la fabrication ou de perturber la chaîne d'approvisionnement. Mme Benoît a parlé du risque de perdre l'expertise nécessaire à l'expansion de l'industrie.

Je voudrais aussi remercier les témoins de nous rappeler l'absence de stratégie propre à l'industrie de l'aérospatiale, qui offre des emplois partout au pays, pas seulement à Montréal ou dans la région du Grand Toronto. Je représente des travailleurs de l'aérospatiale en Colombie-Britannique.

Cela dit, je voudrais parler de quelque chose qui, selon moi, sera déterminant pour l'avenir de l'aérospatiale. Il s'agit du processus d'acquisition de chasseurs à réaction, le plus important jamais lancé par un gouvernement dans l'histoire de l'aérospatiale. Le gouvernement évalue actuellement les soumissions et les ensembles de retombées industrielles et technologiques. De toute évidence, ils sont importants pour les emplois, mais je pense aussi qu'ils sont essentiels pour maintenir l'accès et la participation du Canada aux progrès technologiques, et pour notre souveraineté nationale.

Je vais tout d'abord demander à M. Mueller si les entreprises aérospatiales canadiennes sont en mesure de satisfaire aux exigences liées aux retombées en matière technologique et d'emplois du programme d'acquisition de chasseurs à réaction, et si la crise de la COVID a laissé le temps au gouvernement de faire des consultations réelles concernant l'importance de ce programme d'acquisition pour l'industrie aérospatiale.

• (1205)

**M. Mike Mueller:** Comme je l'ai dit, étant donné que notre association représente plus de 95 % des activités de l'industrie aérospatiale au Canada, nous réservons habituellement nos commentaires concernant le détail des processus d'approvisionnement auxquels participent nos entreprises membres et d'autres projets en cours. Cela dit, sur un plan plus global, nous demandons depuis longtemps une optimisation des programmes d'acquisition de matériel militaire et l'établissement de partenariats avec le gouvernement pour stimuler la croissance de l'industrie.

Pour ce qui concerne la COVID-19... Il est évident que l'industrie aérospatiale est importante sur le plan stratégique et qu'elle peut jouer un rôle névralgique dans la reprise économique globale du

Canada. Nous répétons ce message dans toutes nos discussions avec le gouvernement, et nous insistons sur l'importance d'accélérer les dépenses de programme prévues dans les secteurs militaire et aérospatial.

Ce qui me ramène à la stratégie sectorielle dont j'ai parlé dans ma déclaration liminaire. Cette stratégie devra toucher toutes les activités de l'aérospatiale dans les sphères civile, militaire et spatiale pour en optimiser les retombées pour les Canadiens.

Vous avez raison de rappeler que des entreprises remarquables sont installées en Colombie-Britannique et qu'elles font un travail formidable.

**M. Randall Garrison:** Tout à fait. Je ne m'attendais pas à ce que vous me disiez quel est votre soumissionnaire préféré. Je me doute bien que des entreprises membres de votre association peuvent participer à tous les processus d'appels d'offres concernant les chasseurs à réaction.

Je crois que vous avez très bien exprimé ce à quoi je voulais en venir: le gouvernement poserait un geste très important pour notre avenir en resserrant les exigences concernant les retombées industrielles et technologiques.

Je sais qu'un des soumissionnaires a promis d'établir beaucoup de centres de recherche et de développement et que d'autres ont promis plus d'emplois. Mon intention n'est vraiment pas de savoir s'il faut préférer un soumissionnaire en particulier, mais de souligner l'importance de ce travail.

J'aimerais vraiment poser la même question à Mme Benoît — étant donné l'importance de l'aérospatiale dans la région de Montréal — concernant les retombées potentielles de ce programme d'acquisition pour l'industrie aérospatiale et la capacité de notre industrie à répondre aux exigences du programme canadien de chasseurs à réaction.

[Français]

**Mme Suzanne Benoît:** En ce qui concerne les avions de chasse, le gouvernement canadien a présentement un pouvoir d'achat incroyable, vu ces importants contrats qui seront octroyés à des sociétés étrangères. Nous savons tous que le Canada n'a malheureusement pas la capacité industrielle nécessaire pour fabriquer un avion de chasse localement.

Or, compte tenu du pouvoir d'achat du gouvernement canadien, qui est énorme, nous devrions davantage mettre l'accent sur les retombées industrielles et technologiques et essayer d'obtenir plus de valeur ajoutée des sociétés qui se positionnent dans ce grand contrat, actuellement.

Ici, au Canada, nous avons des centres de recherche ainsi que des chaires d'université extraordinaires dans le domaine de la technologie liée à l'aérospatiale et, il va sans dire, une chaîne d'approvisionnement de classe mondiale. Nous avons donc tous les atouts pour travailler éventuellement avec ces grandes sociétés étrangères afin d'engendrer plus de retombées industrielles et technologiques, que ce soit la mise en place d'un centre d'excellence dans le domaine de l'intelligence artificielle reliée au secteur de l'aérospatiale, ou je ne sais quoi dans le domaine de l'aérospatiale 4.0 et de l'automatisation. Ces grandes sociétés ont ce savoir-faire et elles pourraient effectuer ce transfert de connaissances ici, dans le cadre de ces programmes.

Je vois un grand potentiel. Nous savons comment construire un avion de A à Z. Peu de nations sont capables de construire un avion et ont les capacités industrielles pour réaliser toutes les étapes de la construction d'un avion. Je pense que c'est une question de négociations, et il faut que le gouvernement ait davantage d'exigences en ce qui a trait aux retombées pour le Canada.

[Traduction]

**M. Randall Garrison:** Merci, madame la présidente.

Comme il me reste peu de temps, je vais m'arrêter ici.

**La présidente:** Je dois dire que vous avez posé d'excellentes questions, monsieur Garrison. Elles nous ont ramenés à la législation précédente.

Sur ce, nous allons passer au deuxième tour de questions.

[Français]

Monsieur Généreux, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie tous les témoins.

Madame Benoît, permettez-moi de vous poser quelques questions.

Vous avez mentionné que vous aimeriez voir la Subvention salariale d'urgence être prolongée jusqu'en 2024-2025. Le programme lui-même s'élève à environ 85 milliards de dollars par année sur une période de trois ou quatre ans.

D'abord, si vous aviez le choix d'obtenir la Subvention salariale d'urgence pendant trois ou quatre ans ou d'avoir une stratégie dans laquelle il y aurait un montant d'argent qui représenterait trois ou quatre fois 85 milliards de dollars, ce qui est énormément d'argent, aimeriez-vous voir cet argent dans une stratégie globale pour l'ensemble du Canada plutôt que dans la prolongation de la Subvention salariale d'urgence?

Par ailleurs, le gouvernement fédéral annonce une relance économique se chiffrant à environ 100 milliards de dollars. Nous voulons tous une stratégie nationale et l'obtention du soutien pour l'industrie aérospatiale, mais aucun témoin n'a parlé de montant d'argent, jusqu'à maintenant. Avez-vous déjà déterminé des montants d'argent?

• (1210)

**Mme Suzanne Benoît:** Monsieur Généreux, je vais répondre à votre première question. Préférons-nous recevoir une subvention salariale ou une enveloppe pour un grand projet ou un grand programme relié à l'aérospatiale? Je dis simplement qu'il y aura des répercussions plus importantes sur notre secteur que sur d'autres secteurs manufacturiers.

Même quand les gens seront vaccinés et reprendront l'avion, il nous faudra encore deux ans avant de retrouver la situation de la période d'avant la crise, de 2019. Nous en avons jusqu'en 2024. D'ici l'automne, plusieurs autres secteurs manufacturiers reprendront leurs activités — d'ailleurs, plusieurs l'ont déjà fait — et l'économie sera relancée. Toutefois, nous, nous allons encore traîner derrière pendant au moins deux ans. On ne peut pas relancer l'industrie aérospatiale en claquant des doigts. C'est un long processus et les cycles sont très longs dans tous les domaines de notre secteur.

Je tiens à préciser au gouvernement que, si aucune enveloppe n'est allouée pour la création d'un projet structurant consacré à l'industrie aérospatiale, il devra penser à prolonger la subvention salariale encore quelques années pour empêcher l'effritement du secteur de l'aérospatiale. Si vous me demandez ce que nous choisissons, je vous répondrai qu'on ne met pas en œuvre une stratégie en claquant des doigts. Il faudra 12 mois ou plus pour mettre en œuvre une stratégie aérospatiale intégrée.

Nous disons au gouvernement que, à court terme, nous avons sur la table des projets structurants en matière d'innovation qui vont mobiliser des compagnies de l'est à l'ouest du Canada, de la Colombie-Britannique, du Québec, de l'Ontario et des provinces de l'Atlantique. C'est un projet de 1,2 milliard de dollars sur 5 ans, axé sur ce virage vert. Ce projet est lié à la propulsion hybride, que ce soit électrique ou à l'hydrogène. Personne n'a encore trouvé la solution magique. Tout le monde y travaille et cela mobilise toute la chaîne d'approvisionnement au Canada. Il y a déjà des engagements...

**M. Bernard Généreux:** Je vais vous arrêter là. Vous parlez d'un montant de 1,2 milliard de dollars. Le budget n'a pas été déposé encore et nous ne le connaissons pas avant avril. Cependant, nous nous attendons à ce que le déficit pour la dernière année s'élève à 400 milliards de dollars. On sait que plusieurs autres secteurs font des demandes. On pense notamment au tourisme, qui est intimement lié à votre industrie. Tout le monde veut avoir beaucoup d'argent.

J'entends tous vos discours, qui sont très intéressants, mais quelles mesures réelles et absolues le gouvernement peut-il prendre? Dans votre présentation, vous avez clairement dit que les supergrappes n'avaient rien apporté à l'industrie aéronautique, puisqu'elle n'a pas été retenue au départ. Malgré tout cela, tout l'argent qui a été dépensé pour ces supergrappes partout au Canada n'a pas créé de retombées pour votre industrie. Le gouvernement vous a laissé tomber au cours des quatre dernières années. C'est le message que vous nous envoyez aujourd'hui. De plus, depuis un an, le gouvernement vous a aussi laissé tomber.

Je ne trouve pas que le montant de 1,2 milliard de dollars sur 5 ans soit élevé. Dans le contexte actuel, je trouve que c'est un montant raisonnable. Est-ce véritablement le montant que vous demandez?

• (1215)

**Mme Suzanne Benoît:** Non. Je vais vous donner un exemple concret d'un projet. Le gouvernement fédéral a investi...

**La présidente:** Il faut faire très vite, car vous n'avez plus de temps, monsieur Généreux.

**Mme Suzanne Benoît:** Le gouvernement fédéral a investi dans le secteur de l'automobile en Ontario. Nous disons au gouvernement que nous avons un projet qui est prêt. Nous avons estimé les coûts de ce projet sur cinq ans. C'est un projet de développement durable mobilisateur, qui nous permettra de prendre le virage vert et de combattre les changements climatiques. Nous sommes prêts. Nous avons un plan pancanadien. C'est un investissement qui va mobiliser l'industrie à court terme. Par contre, ce n'est pas le montant que nous demandons au gouvernement pour une enveloppe...

**La présidente:** Madame Benoît, je suis désolée.

**Mme Suzanne Benoît:** Je vous remercie.

[Traduction]

**La présidente:** Le prochain intervenant sera M. Ehsassi. Vous avez cinq minutes.

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

Je vais commencer avec M. Greenley.

Tout d'abord, je vous offre mes plus sincères félicitations, monsieur Greenley. MDA est une véritable réussite canadienne. Je tenais à le souligner.

Vous avez parlé de l'économie spatiale, dont la valeur s'établit actuellement à 450 milliards de dollars environ, mais qui selon vos estimations devrait dépasser 1 000 milliards de dollars dans les 10 années à venir.

Le Canada est-il en bonne position dans cette nouvelle économie? Comment pouvons-nous exploiter commercialement les possibilités qui seront offertes?

**M. Mike Greenley:** Avant tout, il faut reconnaître la force de notre secteur spatial. C'est un secteur en pleine croissance dans lequel les possibilités sont infinies. Dans plusieurs cas, les intervenants de la chaîne d'approvisionnement sont les mêmes pour les secteurs spatial et aérospatial, ce qui signifie que dans une économie spatiale en plein essor, si nous redoublons les efforts dans les segments prometteurs du marché, nous aurons certainement une base solide de croissance.

Pour ce qui est des programmes gouvernementaux importants dans les domaines de l'observation de la Terre, des systèmes spatiaux de communications et d'exploration... Les missions sur la Lune vont reprendre, à commencer par un projet d'amener un équipage sur la Lune en 2024, et il est primordial que le Canada participe à ces programmes phares parce qu'ils fournissent les assises qui permettent ensuite à notre secteur de mettre en marché les produits de ces programmes. Nous le constatons déjà avec le programme Canadarm3, qui offre un potentiel de commercialisation de services d'entretien en orbite et de tourisme spatial. Les domaines de l'observation de la Terre et des communications offriront les mêmes possibilités.

**M. Ali Ehsassi:** Madame Benoît, vous nous avez expliqué que plusieurs pays ont soutenu leur industrie aérospatiale. Ici, nous avons adopté une approche à plusieurs paliers. J'imagine que vous êtes au courant que le Canada, par exemple, a déjà versé une aide de 2 milliards de dollars environ à l'industrie aérospatiale par l'intermédiaire de la subvention salariale d'urgence. Nous avons toujours appuyé le soutien à la recherche et au développement et les investissements dans des mesures comme le Programme d'aide à la recherche industrielle.

Vous avez parlé de ce qui se fait ailleurs, et particulièrement des mesures de soutien prises par les États-Unis, l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Comme vous vous êtes intéressée à ces questions, vous avez pu constater que les programmes d'aide sont très différents.

Selon vous, lequel de ces programmes offre les mesures d'aide les plus efficaces?

[Français]

**Mme Suzanne Benoît:** Comme je le mentionnais tout à l'heure, il est très important de soutenir l'innovation. Le secteur aéronautique est un secteur d'innovation. Il faut un minimum de 10 à 15 ans pour concevoir un avion.

[Traduction]

**M. Ali Ehsassi:** Madame Benoît, j'aimerais vous entendre plus précisément au sujet des programmes mis au point par chacun de ces trois pays. Quelles mesures préférez-vous dans ces programmes, comparativement à celles offertes par le Canada?

[Français]

**Mme Suzanne Benoît:** C'est la position adoptée par ces pays. Par exemple, la France, comme je le mentionnais, a décidé d'entreprendre la conception de l'avion vert, l'avion à hydrogène, d'ici 2035. Les sommes d'argent allouées pour le projet sont donc incroyables.

Ensuite, elle s'est rendu compte que les entreprises, les PME, étaient très touchées dans la chaîne d'approvisionnement, vu que les grands avionneurs ne livrent pas les avions, parce que les compagnies aériennes ne prennent pas possession...

● (1220)

[Traduction]

**M. Ali Ehsassi:** Madame Benoît, devons-nous comprendre que le modèle français serait le meilleur pour notre pays?

[Français]

**Mme Suzanne Benoît:** Oui. Le Royaume-Uni a également lancé un immense programme d'innovation.

Ce qui tient l'industrie aérospatiale, ce sont les talents. Il ne faut pas les perdre; il faut les garder. Plus tard, dans 10 ans, ce n'est pas demain matin la veille...

[Traduction]

**M. Ali Ehsassi:** Vous n'avez pas répondu à ma question concernant les mesures précises de ces programmes.

**Mme Suzanne Benoît:** Le programme français, et le britannique aussi.

[Français]

Ces pays font des investissements massifs en innovation, et c'est ce que nous devons faire ici au Canada également.

[Traduction]

**M. Ali Ehsassi:** Vous n'avez aucune préférence pour un de ces trois modèles pourtant très différents?

[Français]

**Mme Suzanne Benoît:** Je pense que le modèle français est plus inclusif: il prévoit aussi de l'aide aux PME dans les chaînes d'approvisionnement. Alors, il faut s'assurer d'avoir des mesures qui aident les PME à gérer leur trésorerie, tâche très difficile actuellement, parce qu'elles n'ont pas de revenus, comme de raison.

**La présidente:** Je suis désolée de vous interrompre.

[Traduction]

Monsieur Ehsassi, votre temps de parole est écoulé.

[Français]

Nous commençons le prochain tour de questions.

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

**M. Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ):** Je vous remercie, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Chartrand, de l'Association Internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, ou l'AIMTA.

Comment expliquez-vous que le gouvernement fédéral n'ait pas encore apporté d'aide à l'industrie aérospatiale depuis mars 2020, donc dans le contexte de la COVID-19?

On a vu que la France, les États-Unis, et la Grande-Bretagne avaient déjà apporté une aide spéciale.

Pourrait-on parler de laxisme actuellement, de la part du gouvernement?

**M. David Chartrand:** Je pense que oui, et je pense également que, depuis longtemps, le gouvernement soutient l'industrie aérospatiale à mi-temps. Il n'en fait pas assez.

En fait, il s'agit d'investissements à long terme, du capital de risque, engagés dans l'aérospatiale. Or, au risque que mes commentaires déplaisent à certains, je dirai que le mandat des élus étant de quatre ans, ceux-ci n'en voient pas nécessairement des résultats à court terme. Ils ont donc sans doute moins d'intérêt à investir dans cette industrie qui, par contre, rapporte beaucoup au Canada. Par exemple, 93 % des entreprises dans ce domaine font de l'exportation. Ce sont donc de nouvelles sommes d'argent injectées dans notre économie. Cette industrie est extrêmement importante.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas agi? Vous mentionnez l'aide qui a été offerte par la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne et d'autres pays. Certains de ces pays sont rendus à une deuxième ronde de soutien et de financement pour leur industrie, alors que nous n'en sommes pas encore à la première. Nous sommes en train d'en discuter, et nous allons en discuter jusqu'à épuisement. Chaque jour qui passe, nous perdons des talents, comme Mme Benoit le disait tout à l'heure. Il y a des gens qui sont mis à pied et qui se recyclent dans d'autres industries.

Le fait de ne pas continuer la Subvention salariale d'urgence fera qu'il y aura encore plus de mises à pied. Plusieurs personnes prennent leur retraite, et aucune transmission de connaissances ne se fait en ce moment en raison de la situation précaire de l'industrie. C'est pourquoi il est urgent d'obtenir du financement.

Tout à l'heure, un député a parlé d'un choix entre deux options. Cela me faisait penser un peu à quelqu'un qui n'a pas beaucoup d'argent et qui hésite entre acheter des médicaments ou de la nourriture pour les enfants. Ce ne sont pas des choix que nous devrions être obligés de faire. Il faut soutenir cette industrie, et de façon urgente. Nous perdons beaucoup de temps et beaucoup de talents. Nous perdons aussi des investissements possibles de la part des grandes entreprises et des PME.

**M. Sébastien Lemire:** En fait, vous aimeriez avoir une vision à court, moyen et long terme pour amener de la prévisibilité, avoir une politique nationale de l'aérospatiale et recevoir un soutien financier important.

De quel ordre serait le montant, selon vous?

**M. David Chartrand:** Je n'ai pas fait de calcul, mais ce doit être au prorata de ce que le Canada a fait par rapport à ce que les autres pays ont fait pour leur industrie. Je laisse ces calculs savants à d'autres. Je pense qu'il nous faut une politique, parce que...

**La présidente:** Monsieur Chartrand, excusez-moi de vous interrompre, mais votre temps est écoulé.

Je demanderais aux députés et aux témoins de respecter leur temps de parole.

[Traduction]

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

**M. Randall Garrison:** Merci beaucoup, madame la présidente.

J'imagine qu'il est facile de deviner que je suis le critique en matière de défense de mon parti. Je siège habituellement au comité de la défense. Je voudrais parler d'un autre projet d'acquisition, d'une valeur estimée de 11 milliards de dollars, pour remplacer le Système d'alerte du Nord, qui prend de l'âge.

Ma question sera pour M. Greenley.

Le gouvernement a-t-il demandé aux industries aérospatiale et spatiale de lui proposer des solutions novatrices pour remplacer le vieux système radar par un autre qui serait beaucoup plus avant-gardiste? Est-ce qu'il y aurait là une occasion de lancer une autre course nationale aux meilleures idées?

• (1225)

**M. Mike Greenley:** À ce jour, il n'y a pas eu de discussions officielles concernant le remplacement du Système d'alerte du Nord. Quand on en parle, c'est dans le cadre de conversations informelles. Évidemment, les gens sont au courant de ce projet.

Il y a certainement là une occasion de développer des technologies terrestres de surveillance du Nord et de tirer profit des technologies spatiales. Ce jumelage offrirait une solution très efficace. Le secteur industriel canadien a la capacité de livrer cette solution, c'est clair. Les entreprises comme la nôtre sont bien placées pour mener ce genre de discussions.

Donc, oui, l'idée d'un programme qui mobiliserait toute la base industrielle dans ce domaine est tout à fait réjouissante.

**M. Randall Garrison:** Jusqu'ici, il n'y a pas eu de consultations officielles de l'industrie.

**M. Mike Greenley:** Pas que je sache.

**M. Randall Garrison:** C'est une autre bonne idée que le secteur de la défense et l'industrie pourront mettre à profit pour assurer la pérennité de l'industrie aérospatiale.

**M. Mike Greenley:** Absolument.

**M. Randall Garrison:** Je voudrais revenir aux technologies de propulsion verte et poser le même genre de questions à Mme Benoit. Il se peut qu'elle y ait déjà répondu, mais j'aimerais quand même y revenir parce que je veux savoir comment le gouvernement a réagi à cette idée.

Est-ce que des discussions concrètes sont en cours, ne serait-ce que pour admettre que l'idée semble très prometteuse?

[Français]

**Mme Suzanne Benoit:** Votre question s'adresse-t-elle à moi?

**M. Randall Garrison:** Oui.

**Mme Suzanne Benoit:** En fait, nous en parlons depuis le mois de septembre dernier avec le gouvernement fédéral, avec le ministre de M. Bains, à l'époque. C'est un projet qui évolue, mais qui n'a abouti pas encore. Nous espérons que le prochain budget nous apportera de bonnes nouvelles.



À l'heure actuelle, il n'y a rien. Nous avons cependant rencontré le nouveau ministre, M. Champagne, à ce sujet.

**La présidente:** Merci beaucoup.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Baldinelli.

Vous avez cinq minutes. Nous vous écoutons.

**M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC):** Merci, madame la présidente.

J'aimerais remercier les témoins d'être des nôtres. Je vais revenir sur certaines questions qui ont déjà été posées.

Monsieur Mueller, vous avez évoqué le rapport *Vision 2025* présenté par votre association et le fait que vous attendez toujours une réponse quatre ans plus tard. Je voudrais m'assurer d'avoir bien compris.

J'ai le rapport sous les yeux, qui énonce six priorités pour la prospérité. Je pense que ces priorités s'appliquent encore aujourd'hui: le soutien à la main-d'œuvre et aux petites et moyennes entreprises; le recours aux nouvelles technologies; les systèmes de propulsion verte, et même les échanges d'idées concernant les marchés publics.

Est-ce que c'est toujours valable? Si les priorités ont changé depuis la publication du rapport *Vision 2025*, quels devraient être les éléments centraux d'un programme de soutien?

**M. Mike Mueller:** Le rapport *Vision 2025* est encore très pertinent. Je dirais même qu'il l'est encore plus après tout ce que nous avons vécu.

Je peux revenir sur un passage de ma déclaration liminaire au sujet de l'engagement des gouvernements précédents à l'égard de notre industrie, parce que je pense qu'il contient une partie de la réponse à votre question.

Le soutien à l'industrie aérospatiale remonte à loin. Par exemple, il y a eu le Programme de productivité de l'industrie du matériel de défense en 1959, remplacé par le programme de Partenariat technologique Canada en 1996, puis par l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense en 2007. Tous ces programmes étaient axés sur l'aérospatiale.

Puis, en 2017, toutes ces mesures ont été regroupées dans un programme pansectoriel, le Fonds stratégique pour l'innovation. Le réel problème pour l'industrie a été l'exclusion du domaine de l'aérospatiale de la supergrappe ces dernières années.

Comme je l'ai déjà dit, la concurrence est mondiale dans l'industrie aérospatiale. Des pays ont pris des mesures d'aide très énergiques, et notre gouvernement doit leur emboîter le pas. C'est essentiel pour nous. Le gouvernement doit montrer qu'il nous appuie et qu'il considère son industrie aérospatiale comme une priorité stratégique. Pour cela, je le répète, il faut une stratégie sectorielle — je crois que le rapport *Vision 2025* établit un cadre très clair pour une telle stratégie — et des programmes qui sont propres à l'industrie, pas des programmes généralistes.

Sur le plan de la concurrence internationale, le grand avantage du Canada, et de loin, est sa main-d'œuvre qualifiée. C'est absolument indéniable. Actuellement, nous faisons face à un danger réel de perdre une partie de cet avantage concurrentiel. Le message du gouvernement à ce sujet est déterminant. Nous sommes très impatients de découvrir si le prochain budget enverra le message clair

que le Canada considère que son industrie aérospatiale est stratégique et qu'elle est aussi importante.

• (1230)

**M. Tony Baldinelli:** Merci. J'aimerais poursuivre avec la question de la main-d'œuvre qualifiée.

Dans le rapport *Vision 2025*, vous annoncez que vous allez « [i]nspirer, recruter, former et embaucher 50 000 étudiants d'universités et de collèges canadiens ».

À elle seule, ma circonscription compte trois entreprises aérospatiales, soit Genair, Fleet Canada et Airbus Helicopters. Selon les échos que nous en avons, ces entreprises souhaitent amorcer un processus de fidélisation en attirant des jeunes talentueux qui pourront être formés dans des domaines spécialisés et qui pourront remplacer ceux qui partent à la retraite ou qui quittent le secteur.

Qu'est-ce qu'il faut faire pour que ce soit possible?

M. Chartrand pourrait peut-être apporter quelques éléments de réponse également.

**M. Mike Mueller:** Je vais commencer par vous donner le point de vue plus global et M. Chartrand pourra prendre le relais.

Vous avez tout à fait raison. Il manque une stratégie à long terme de soutien direct à l'industrie. Actuellement, des entreprises doivent constamment réorganiser leurs équipes, en fonction des différents blocs...

Nous perdons des travailleurs qualifiés. Vous avez raison de souligner qu'il est essentiel que le savoir puisse se transmettre d'une génération à l'autre. Pour que cela soit possible, il faut que les travailleurs travaillent, et c'est là que nous avons besoin de l'aide du gouvernement.

**M. Tony Baldinelli:** Monsieur Chartrand.

**M. David Chartrand:** Je suis d'accord avec M. Mueller sur ce point.

Avant la pandémie, notre industrie faisait déjà face à de graves pénuries de main-d'œuvre. Depuis le début de la pandémie, parmi les membres de notre syndicat, 10 000 environ ne travaillent pas parce qu'ils ont été licenciés ou forcés de prendre congé, ou pour une autre raison.

Je sais que plusieurs milliers de travailleurs sont sans travail actuellement. Beaucoup se recyclent pour aller travailler dans une autre industrie, et les employés qui ont plus d'ancienneté prennent leur retraite pour laisser la place aux jeunes. Malheureusement, ils partent sans avoir pu transmettre aux jeunes l'information et les connaissances acquises.

C'est vraiment important de soutenir la formation et les employeurs, de garder les travailleurs plus âgés en poste pour qu'ils forment la nouvelle génération. C'est un sujet dont il faut parler.

**M. Tony Baldinelli:** Madame la présidente, je viens de voir le carton rouge. Je sais que mon temps est écoulé.

**La présidente:** Juste à temps, monsieur Baldinelli.

Le tour suivant sera réservé à M. Jowhari.

**M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Merci à tous nos témoins.

Je vais partager le temps qui m'est accordé entre MM. Chartrand et Greenley.

Monsieur Chartrand, je vais débiter avec vous.

Dans votre exposé, vous avez parlé de recherche et développement, de technologie verte et d'un fonds pour l'innovation en aérospatiale. Vous avez ensuite donné des exemples de gouvernements ou d'administrations qui ont combiné ces facteurs de réussite.

Pendant que je vous écoutais, je n'ai pas pu m'empêcher de penser à des programmes gouvernementaux comme le Fonds stratégique pour l'innovation, la Banque de développement du Canada, Exportation et développement Canada, ou la stratégie d'approvisionnement du gouvernement du Canada. J'ai jeté un coup d'oeil aux recommandations de l'AIAC, y compris celle qui propose d'établir une stratégie de relance. Pourriez-vous nous expliquer de manière précise comment nous pourrions appuyer efficacement une stratégie de relance en recourant aux ressources existantes? Comment mettre à profit des programmes comme le Fonds stratégique pour l'innovation et la Banque de développement du Canada pour le financement des petites entreprises, ou Exportation et développement Canada pour garantir un soutien à l'étranger? Il existe d'autres programmes gouvernementaux...

**M. David Chartrand:** Je ne veux pas entrer dans les détails d'un programme en particulier. Je ne pense pas qu'il y ait un programme conçu spécifiquement pour le secteur en ce moment. Essentiellement, les programmes qui existent ne sont pas consacrés à l'aérospatiale, notre industrie. C'est un aspect. Je crois aussi qu'il y a un manque de structure. De nombreuses choses sont ponctuelles, elles vont et elles viennent, et il devrait y avoir à mon avis une stratégie pour que l'industrie soit soutenue de façon continue.

Comme je sais que je n'ai pas beaucoup de temps, je vous donne l'exemple d'Airbus. Mike et Suzanne ont parlé du soutien à l'industrie aérospatiale. Il doit y avoir une chaîne d'approvisionnement solide. Il doit y avoir un endroit où les gens peuvent être formés et où les entreprises qui décident de venir investir ici peuvent trouver de la main-d'œuvre. Je peux vous dire qu'il y a quelques années, Airbus est venue et a été émerveillée. La société voulait investir beaucoup d'argent. Elle voulait faire de Mirabel et de la région de Montréal un mini Toulouse. Cela aurait amené beaucoup de travail par effet de ricochet pour d'autres petites entreprises. Je peux vous dire que depuis quelques années, ou plutôt depuis un an, les gens sont désillusionnés et ne pensent plus de la même façon qu'il y a quelques années, et ce, parce que le gouvernement ne soutient pas assez l'industrie aérospatiale.

Lorsque ces entreprises établissent leur plan quinquennal et qu'elles cherchent à savoir où elles vont investir et où elles vont se développer, elles ne voient pas le Canada avec autant d'intérêt que par le passé, en raison du laxisme et du temps qu'il faut pour obtenir un soutien pour notre industrie. Je pense que c'est imminent. Je crains — et je ne sais pas si le gouvernement le craint lui aussi — que de grands employeurs comme Airbus, qui ont pris la décision de venir investir ici, examinent leur plan quinquennal, constatent l'absence de soutien de la part du gouvernement et commencent ailleurs où ils peuvent investir. Je pense qu'il y a urgence, que le gouvernement fédéral doit agir, et rapidement, pour élaborer une approche sectorielle, une stratégie pour notre secteur et un financement consacré, par des moyens comme une banque EXIM. Vous parlez d'EDC. Cet organisme n'accorde pas de prêt si l'on n'a pas de contrat en main. Des programmes existent, mais ils ne sont pas

très accessibles pour l'instant, et ils ne sont pas destinés à l'aérospatiale uniquement.

• (1235)

**M. Majid Jowhari:** Vous parlez de l'accessibilité de ces programmes, alors.

**M. David Chartrand:** Oui.

**M. Majid Jowhari:** D'accord, merci.

Rapidement, comme il reste environ une minute; je m'adresse à M. Greenley.

Monsieur Greenley, vous avez parlé du gouvernement du Canada agissant comme un point d'ancrage, et vous avez parlé de trois dimensions de ce point d'ancrage. Vous avez également parlé d'investissement dans la technologie et d'un plan spatial à long terme, et vous avez parlé d'un certain cadre réglementaire, si je me souviens bien de vos observations.

Pouvez-vous nous en dire plus sur le plan spatial à long terme, notamment en ce qui concerne le cadre réglementaire que nous pourrions créer?

**M. Mike Greenley:** Dans le cadre d'un plan spatial à long terme, nous envisagerions une économie spatiale complète et nous veillerions à ce que le Canada alimente cette économie. Les éléments comprennent l'observation de la Terre, les communications spatiales, les nouveaux marchés comme l'entretien en orbite, l'assemblage spatial, la fabrication spatiale et, dans une dizaine d'années, l'exploitation minière dans l'espace. Toutes ces choses sont en train de se construire maintenant, donc avoir des programmes d'ancrage dans ces domaines assurera l'évolution continue de l'économie vers la croissance économique. Ces domaines nécessitent des ajustements à la réglementation pour faire en sorte que, à partir de centres de contrôle opérationnels au Canada, nous pourrions exploiter des engins spatiaux pour assurer la maintenance des satellites ou assembler des objets dans l'espace afin de permettre ce genre de choses. C'est un exemple.

**M. Majid Jowhari:** Merci.

**La présidente:** Nous abordons maintenant notre troisième série de questions.

[Français]

Monsieur Généreux, vous disposez de cinq minutes.

**M. Bernard Généreux:** Je vous remercie, madame la présidente.

[Traduction]

Monsieur Greenley, vous avez parlé de la stratégie « rebâtir en mieux ». Pouvez-vous expliquer exactement ce que vous avez à l'esprit, sur le plan de l'argent également?

**M. Mike Greenley:** Plus précisément, il existe des programmes d'ancrage dans lesquels les gens pourraient investir dès maintenant. Si l'on prend l'exemple du satellite d'observation des intercepteurs de prochaines générations de MDA, pour lesquels le client deviendra un acheteur, il pourrait y avoir un achat préalable de cette capacité, comme ce fut le cas pour RADARSAT-2. Il existe une notion de la prochaine génération de communications spatiales pour le soutien des réseaux 5G depuis l'espace. Nous pourrions mettre en œuvre un programme de 300 à 500 millions de dollars pour faire la démonstration de la prochaine génération des technologies spatiales canadiennes et revenir dans le secteur des télécommunications en utilisant notre base industrielle.

Télesat LEO a reçu un certain soutien du gouvernement canadien, mais un soutien supplémentaire serait certainement le bienvenu pour le projet Lightspeed de Télesat qui favorise une importante chaîne d'approvisionnement canadienne.

Je crois que nous pouvons mettre sur pied un ensemble de programmes spatiaux incluant des choses comme cela pour mieux rebâtir.

**M. Bernard Généreux:** D'accord.

Si j'ai bien compris, vous étiez une société publique, puis vous vous êtes transformés en une société privée, n'est-ce pas?

**M. Mike Greenley:** Oui, c'est vrai.

**M. Bernard Généreux:** En ce qui concerne l'infrastructure, nous parlons beaucoup, dans le cadre d'autres mandats du Comité, de l'Internet et de tout ce qui est lié aux satellites et à l'orbite basse.

Où en êtes-vous dans le monde en ce qui concerne ces technologies?

**M. Mike Greenley:** Nous sommes très avancés dans le monde en ce qui concerne ces technologies. Jusqu'à présent, MDA a participé à quatre constellations différentes de communications en orbite basse et elle est en pourparlers avec de nombreuses autres entreprises dans le monde pour tirer parti de notre technologie et de notre capacité de fabrication avancée pour la fabrication à grand volume de satellites en orbite basse. Pour ce faire, nous avons besoin d'une grande chaîne d'approvisionnement au Québec et dans tout le Canada. Notre position sur ce marché est excellente.

• (1240)

**M. Bernard Généreux:** Je vous remercie.

[Français]

Monsieur Chartrand, je me suis demandé si vous étiez francophone ou anglophone. Vous parlez tellement bien les deux langues que je ne suis pas certain de savoir laquelle est votre langue maternelle.

En passant, je vous félicite pour votre connaissance de l'industrie et de ses travailleurs. Il y a eu des changements importants relativement à Bombardier, entre autres. Dans la population en général, plusieurs personnes ont reproché au gouvernement d'avoir subventionné Bombardier, entre autres pour la CSeries, qui est devenue Airbus.

Comment voyez-vous la perception du public de l'apport du gouvernement aux stratégies à très long terme envers l'industrie aéronautique?

**M. David Chartrand:** Je pense que le fait d'avoir une stratégie à très long terme éviterait les situations que nous avons connues dans le passé, comme dans le cas de Bombardier.

Le fait d'avoir une stratégie qui soutient l'industrie de manière structurée à long terme éviterait de garrocher systématiquement, chaque fois qu'il y a une crise, des sommes d'argent qui ne sont rattachées à rien de précis parce que la maison est en feu et qu'il faut absolument l'éteindre d'urgence.

En France, les citoyens et les citoyennes voient très positivement Airbus. C'est l'une des entreprises qui sont très bien vues, parce que le financement de l'industrie est devenu une culture pour eux. Ils sont derrière leur industrie, car ils savent qu'elle fait travailler des milliers de personnes et ils la soutiennent sur une base régulière.

Tandis que nous, de notre côté, nous avons malheureusement tendance à croire que, puisque nous sommes en situation de crise, il faut garrocher de l'argent sans rien y rattacher.

**M. Bernard Généreux:** Nous n'avons pas de stratégie à long terme, c'est ce que j'entends.

**M. David Chartrand:** Exactement. C'est une erreur monumentale qui crée une perception négative dans la population.

Tant que nous continuerons de fonctionner ainsi, la perception continuera d'être négative, même si l'industrie fait travailler 200 000 personnes au Canada.

**M. Bernard Généreux:** C'est impressionnant.

Madame Benoît, rapidement, pouvez-vous nous nommer des pays qui ont pour stratégie de financer des subventions salariales sur plusieurs années, en raison de la pandémie?

Êtes-vous en mesure de nous dire s'il y a des pays qui le font?

**Mme Suzanne Benoît:** Je sais qu'en France, il existe des mesures, mais je ne pourrais pas parler de stratégies salariales ou de mesures de subventions salariales comme telles.

Ce que je regarde avec plus d'attention, ce sont les mesures en matière d'innovation et la façon dont le gouvernement appuie le développement de technologies propres.

**M. Bernard Généreux:** Comme M. Chartrand vient de le dire, on a tendance à investir beaucoup d'argent. C'est d'ailleurs ce qu'a fait le gouvernement au cours de la dernière année pour soutenir les industries de façon générale. Ce que vous demandez, c'est que l'on continue d'offrir ce soutien de cette façon. Sincèrement, je suis un peu surpris de votre idée de couvrir les salaires pendant trois ou quatre ans.

Expliquez-moi bien cette proposition, s'il vous plaît.

**Mme Suzanne Benoît:** Nous devons simplement réfléchir au fait qu'il faudra deux ans de plus à l'industrie manufacturière aérospatiale pour sortir de la crise. C'est soit la subvention salariale, soit d'autres types d'aides. Il faut y réfléchir. Actuellement, ce soutien aide.

**La présidente:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Notre prochaine série de questions va à Mme Jaczek.

Vous avez la parole pendant cinq minutes, madame.

**Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Tout d'abord, j'aimerais remercier tous les témoins de leurs observations. Évidemment, nous entendons votre frustration et votre inquiétude au sujet de votre industrie. Je fais également partie du comité des transports et nous avons étudié tout l'aspect de l'impact de la COVID-19 sur votre industrie. Vous avez fait allusion au fait que vous aviez des problèmes même avant la pandémie.

Monsieur Chartrand, lorsque vous avez comparu devant le comité des transports en janvier dernier — votre association a été là —, une question a été posée sur la façon dont la Subvention salariale d'urgence du Canada a été utilisée pour maintenir l'emploi. Je crois que l'on se demandait si tous les employeurs profitaient pleinement de ce programme. Pourriez-vous nous en dire davantage?

**M. David Chartrand:** Ils ne le font pas. Je dois être honnête. Un grand nombre de PME l'utilisent. Certaines grandes entreprises, comme Air Canada, ne l'utilisent pas ou l'utilisent partiellement. Les employeurs n'ont pas été obligés de l'utiliser pour garder les gens employés et au travail. Je crois que c'est à cela que servait cette subvention, au départ. Il s'agissait de s'assurer que nous gardions les gens employés et au travail.

Pourquoi? Sachant qu'il faudra beaucoup de temps pour que l'industrie se rétablisse, comme l'a dit Mme Benoît, bon nombre de ces employeurs, comme Air Canada, ont décidé que puisque des gens allaient être mis à pied pendant un an ou deux, ils ne voulaient tout simplement pas assumer la différence. Ils recevaient une subvention salariale de 75 %. Ils ne voulaient pas assumer les 25 % supplémentaires ou les avantages sociaux exigés par les conventions collectives.

Il est crucial que nous poursuivions le programme, que nous ne perdions pas nos talents et que nous nous assurions que les gens restent et travaillent dans les petites et moyennes entreprises; il y aura peut-être une fusion de deux programmes différents, mais la subvention salariale est importante et elle a été utile. Je ne peux pas dire qu'elle ne l'a pas été. Je pense qu'elle doit être maintenue, mais il faut une aide plus sectorielle aux employeurs pour s'assurer qu'ils peuvent garder leurs employés au travail et avoir de nouveaux projets sur lesquels les employés peuvent travailler, comme Mme Benoît le disait pour l'énergie verte. Si nous ne soutenons pas les employeurs, nous allons perdre ce talent et les employeurs ne seront pas intéressés à investir ici au Canada.

• (1245)

**Mme Helena Jaczek:** Certes, au cours des travaux du comité des transports, nous avons appris que le gouvernement fédéral a soutenu l'industrie dans son ensemble au rythme de quelque 2 milliards de dollars dans le cadre de la subvention salariale et du soutien aux aéroports, aux dessertes régionales, etc.

Vous avez parlé d'une stratégie nationale de main-d'œuvre et même de la possibilité de rapatrier des employés qualifiés, etc. Avez-vous évalué le coût d'une telle stratégie de main-d'œuvre? Vous avez parlé d'apprentissage. Avez-vous des chiffres concrets concernant des montants d'argent?

**M. David Chartrand:** Non, je n'ai pas ce renseignement. Je n'ai pas calculé les coûts. Je suis désolé.

**Mme Helena Jaczek:** Y a-t-il quelqu'un dans votre association qui a fait une telle analyse? Cela pourrait nous être très utile.

**M. David Chartrand:** Je vais étudier la question et vous reviendrai là-dessus.

**Mme Helena Jaczek:** Si vous pouviez nous faire parvenir ces renseignements, ce serait formidable.

**M. David Chartrand:** Absolument.

**Mme Helena Jaczek:** Madame Benoît, vous avez clairement indiqué que la stratégie des supergrappes de notre gouvernement n'a pas été à l'avantage de l'industrie aérospatiale. Pouvez-vous nous dire ce que vous considérez être des améliorations à apporter à cette stratégie?

[Français]

**Mme Suzanne Benoît:** La stratégie a une très grande valeur pour la recherche plus fondamentale. On parle de rangs 1,2 et 3. On investit énormément dans la recherche, mais on n'applique pas cette recherche dans des secteurs.

Compte tenu de notre expérience en aérospatiale, nous avons effectivement proposé au gouvernement d'avoir une supergrappe en matière d'innovation qui irait de pair avec du développement technologique plus près de la commercialisation. Cela aurait permis de créer des emplois ainsi que de mobiliser les centres de recherches et les étudiants qui font des stages dans le cadre de ces projets. Ainsi, tout l'écosystème aurait été mobilisé.

En fait, les représentants du gouvernement nous ont dit carrément que le secteur de l'aérospatiale était tellement bien organisé qu'il avait tous les éléments dans son écosystème et qu'il n'avait pas besoin d'une supergrappe. C'est la réponse qu'on nous a donnée. Depuis ce temps, nous perdons du terrain.

**La présidente:** Merci beaucoup.

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

**M. Sébastien Lemire:** Je vous remercie, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Chartrand, de l'AIMTA.

Aujourd'hui, on parle beaucoup de l'importance d'envoyer un signal fort concernant la reconnaissance de l'industrie, sa compétitivité internationale et la nécessité qu'elle se sente soutenue.

Parlez-moi des types d'emplois qu'il y a dans le domaine de l'aéronautique en ce moment, particulièrement dans le secteur manufacturier et le secteur de l'entretien, ainsi que des besoins en matière de formation, de mentorat et de transfert de connaissances.

**M. David Chartrand:** Actuellement, comme Mme Benoît l'a dit, que ce soit au Québec ou ailleurs au Canada, nous sommes en mesure de faire un avion de A à Z. Il y a donc des mécaniciens, qui font l'entretien des avions et qui fabriquent des moteurs, des travailleurs de chaîne d'assemblage, qui assemblent les avions, et des gens qui travaillent sur les suites avioniques qu'on retrouve à l'intérieur des avions. Dans les bureaux, il y a aussi des ingénieurs.

Les emplois sont donc très variés dans le domaine de l'aéronautique. Il faut souligner qu'il s'agit d'emplois de qualité et bien rémunérés. Ce sont des gens de la classe moyenne. Cela représente beaucoup d'impôt qui revient au gouvernement pour financer nos programmes sociaux et tout cela.

Notre défi, c'est le manque de main-d'œuvre. Il n'y avait pas assez de gens sur les bancs d'école avant la pandémie. Aujourd'hui, la plupart des formations sont arrêtées et il y a des mises à pied dans les usines. Comme je l'ai expliqué tantôt, plusieurs des personnes qui ont plus d'ancienneté prennent leur retraite. Il y a donc un manque de transfert de connaissances au sein des entreprises.

La formation scolaire d'un mécanicien licencié peut prendre jusqu'à quatre ans. Alors, si on ne soutient pas nos programmes de formation et nos talents, il va y avoir un vide, puisque plusieurs personnes vont partir à la retraite et qu'il n'y aura pas suffisamment de gens pour effectuer le travail. Certains grands donneurs d'ordres ou d'autres entreprises ne voudront plus investir ici si on n'est pas capable de montrer qu'on soutient cette industrie, qu'on va continuer de former des gens et qu'on va répondre à la demande des employeurs à l'avenir.

• (1250)

**M. Sébastien Lemire:** Je vais poser ma question rapidement. Vous pouvez y répondre par oui ou non.

Considérez-vous que votre industrie a une incidence majeure sur les PME, particulièrement dans le contexte d'une relance verte?

**M. David Chartrand:** Oui, absolument. En France, il y avait des conditions rattachées aux sommes d'argent qui ont été investies pour aider les grandes entreprises. Celles-ci devaient appuyer la chaîne d'approvisionnement et les petites et moyennes entreprises.

S'il n'y a pas de petites et moyennes entreprises dans la chaîne d'approvisionnement, comme il y en a actuellement, les entreprises ne voudront pas venir s'installer ici non plus. Il faut absolument qu'on aille...

**La présidente:** Merci beaucoup.

Excusez-moi, mais le temps est écoulé.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Garrison.

Vous avez la parole pendant deux minutes et demie, monsieur.

**M. Randall Garrison:** Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais revenir sur la question de l'absence de stratégie sectorielle, car nous avons un problème semblable dans le secteur du tourisme, qui est très important dans ma circonscription où le tourisme est sur le point de perdre une autre stratégie estivale.

Pour moi, il existe un lien entre ces deux secteurs, comme l'a souligné mon collègue Taylor Bachrach, député de Skeena-Bulkley Valley, dans le nord de la Colombie-Britannique, à savoir la perte potentielle des petites compagnies aériennes régionales. Si l'on perd ces compagnies aériennes, il est peu probable qu'elles reviennent. Cela a des conséquences économiques importantes pour l'économie des régions, ainsi que d'importantes répercussions sur les soins de santé pour ce qui est de l'accès aux services lorsque les gens doivent voyager.

Monsieur Chartrand, on pense automatiquement aux pilotes et aux agents de bord, mais beaucoup d'autres personnes travaillent dans les petites compagnies aériennes régionales, assumant des fonctions administratives, l'entretien et l'approvisionnement et d'autres fonctions connexes. Pouvez-vous nous parler un peu des conséquences de la perte des compagnies aériennes régionales?

**M. David Chartrand:** L'aéroport est une communauté. Nous ne devons pas l'oublier. Il s'agit des pilotes et des personnes à bord des avions qui servent les passagers, mais il y a aussi tout ce qui se passe autour. Il y a de petites communautés dans les aéroports. Il y a les bagagistes, les agents et représentants du service à la clientèle, les boutiques et concessions à l'intérieur des aéroports, les contrôleurs qui vérifient la sécurité des personnes qui montent dans les avions, et ainsi de suite.

Il y a une multitude d'emplois dont nous ne parlons pas. Il s'agit des mécaniciens et des personnes qui font en sorte que l'avion puisse voler, mais il y a aussi toutes les activités et préoccupations de ces communautés. Les dessertes régionales vont être très importantes, car si les grands transporteurs décident de ne pas desservir les itinéraires régionaux, comme c'est le cas actuellement, les prix vont devenir incontrôlables. Lorsqu'il s'agira de certaines industries privées, aller du point A au point B coûtera une fortune au Canada. Il est vraiment important de soutenir les dessertes régionales.

**M. Randall Garrison:** Merci beaucoup, madame la présidente.

**La présidente:** Notre prochaine série de questions va au Parti conservateur.

Monsieur Baldinelli, je crois que c'est votre tour. Vous avez cinq minutes.

**M. Tony Baldinelli:** Merci, madame la présidente.

J'aimerais simplement revenir sur certaines des questions concernant l'approvisionnement. Je crois que mon collègue, M. Garrison, a soulevé le sujet. Il s'agit de la façon dont le secteur procède à sa planification et du fait qu'il a besoin de certitude pour aller de l'avant, alors que le processus d'approvisionnement au Canada est lent et donne peu de résultats. Comment — du point de vue d'une association du secteur aérospatial — améliorer le processus d'approvisionnement et, en fait, l'élargir pour inclure plus que les PME? C'est une question qui me semble primordiale. Je me demande simplement si quelqu'un a des observations à ce sujet.

• (1255)

**M. David Chartrand:** J'aurais peut-être un commentaire à faire à ce sujet.

**M. Tony Baldinelli:** Bien sûr. Allez-y, monsieur Chartrand.

**M. David Chartrand:** Lorsque nous parlons d'une stratégie aérospatiale, si nous voulons une telle stratégie, c'est pour y inclure également une stratégie d'approvisionnement afin d'en tirer profit. Prenons l'exemple de l'avion de chasse. Cet avion était censé être remplacé il y a plus de 20 ans. Nous avons fait durer cet avion — et je représente les membres de L3 qui font la réparation et la révision de cet avion —, mais nous devons le remplacer depuis plus de 20 ans. Cela aurait dû être fait depuis longtemps et, comme vous l'avez dit, le processus est très long.

Les retombées économiques industrielles sont vraiment importantes. Nous devons avoir une stratégie où il y a un certain contenu canadien afin qu'il y ait une certaine prévisibilité et que nous puissions soutenir les petites et moyennes entreprises.

Je ne comprends pas pourquoi les États-Unis peuvent le faire. La Chine peut le faire, la France peut le faire — ils peuvent tous inclure un certain contenu pour leur pays — tout en s'assurant que les petites et moyennes entreprises restent soutenues et ont du travail. Nous avons un certain pouvoir. Nous n'allons pas construire un avion, un avion de chasse, de A à Z, mais nous avons un certain pouvoir dans la négociation, car il y a des pièces pour ces avions que nous pouvons construire et nous pouvons les construire pour l'ensemble de la flotte aérienne, qu'il s'agisse de Lockheed Martin, de Boeing ou de toute autre entreprise. Nous avons des ressources et nous sommes en mesure de le faire.

Je pense que, en ce qui concerne le gouvernement, il faut négocier plus intelligemment. Il faut faire en sorte que le Canada bénéficie de tous les avantages possibles. Cela passe par une stratégie d'approvisionnement et s'inscrirait dans une stratégie aérospatiale, également, pour le Canada. Nous n'avons pas seulement les avions de chasse à acheter. Nous avons acheté des hélicoptères. Nous avons en ce moment même des avions de ravitaillement qui doivent être remplacés, l'ancien modèle Boeing. Nous avons l'A220, qui est un avion qui pourrait faire cela — je suis en train de chanter les louanges d'Airbus.

**M. Tony Baldinelli:** Merci de vos commentaires, monsieur Chartrand.

Je m'interroge simplement sur d'autres points. Je pense que votre mot clé est la « prévisibilité ». Comment une entreprise peut-elle faire des plans d'avenir si elle ne peut pas savoir si le gouvernement sera en mesure de prendre une décision dans un an, deux ans, trois ans ou cinq ans? Nous en sommes toujours à l'acquisition des avions de chasse après...

**M. David Chartrand:** Vingt ans.

**M. Tony Baldinelli:** Vingt ans. Eh bien, si je me souviens bien, je crois que l'acquisition des CF-18 a été entreprise en 1979 avec Joe Clark, puis Pierre Elliott Trudeau qui a lancé le processus, et nous utilisons toujours ces avions. Cela remonte à aussi loin que cela.

De ce point de vue encore — peut-être, monsieur Mueller, de votre côté — tout l'aspect de la *Vision 2025*... Vous dites que l'approvisionnement est l'un des secteurs prioritaires. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

**M. Mike Mueller:** Peut-être dans le contexte de la COVID-19 seulement, nous voyons une réelle occasion de recourir au mécanisme d'approvisionnement de la défense, l'approvisionnement spatial, comme un véritable moteur pour aider le Canada à sortir du malaise économique dans lequel il se trouve en ce qui concerne la COVID-19. À cet égard, il y a une réelle possibilité dans le domaine des marchés publics de la défense, du côté des achats, en ce qui concerne la prévisibilité à long terme. Je suis d'accord pour le dire. Comment éliminer la politique de tout cela? Comment s'assurer que c'est prévisible?

Je crois, pour en revenir à la façon dont nous avons commencé cette conversation, qu'il s'agit là encore d'un élément essentiel d'une stratégie sectorielle pour l'industrie, et c'est une chose que nous demandons au gouvernement depuis quatre ans. Nous avons vraiment besoin de voir quelque chose à cet égard, parce qu'une telle stratégie réglerait une bonne partie des questions, des défis et des possibilités qui ont été mentionnés dans le cadre de cet appel.

**M. Tony Baldinelli:** Merci.

Encore une fois, pour en revenir à votre document *Vision 2025*, vous avez abordé toute la question de l'innovation. Nous avons parlé des technologies vertes et ainsi de suite. Que peut faire de plus le gouvernement pour favoriser ce genre d'environnement, pour que la recherche et le développement puissent avoir lieu ici, pour que ces emplois puissent ensuite être créés au Canada pour la création de ces technologies vertes?

**M. Mike Mueller:** Vous avez tout à fait raison. En fin de compte, il s'agit des emplois qui sont ici.

Quand on parle de l'industrie aérospatiale canadienne, on pense aux avions, aux hélicoptères et aux satellites, mais ce n'est pas cela. Ce sont les gens qui sont derrière tout cela et ce sont les grandes compétences et les salaires élevés que nous avons ici.

Je suis d'accord; nous devons mettre en place une stratégie sectorielle pour conserver ces bons salaires dans tout le pays, dans chaque région, de Victoria à Terre-Neuve et jusqu'au Nord.

S'il y a une chose ou une idée que je peux faire comprendre au Comité, c'est la nécessité d'une telle stratégie sectorielle globale.

**M. Tony Baldinelli:** Merci.

**La présidente:** Notre dernière série de questions va à M. Erskine-Smith.

Vous avez la parole pendant cinq minutes.

• (1300)

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

J'aimerais revenir sur vos observations, monsieur Mueller, en ce qui concerne la stratégie sectorielle.

Pensez-vous, en raison du déclin de la R-D, qu'une stratégie sectorielle aurait pour objectif principal de faire en sorte que le gouvernement fédéral soutienne les efforts de R-D?

**M. Mike Mueller:** J'espère vraiment que la R-D fera partie d'une stratégie sectorielle; elle doit absolument en faire partie.

Là encore, si l'on se reporte à la chronologie historique dont j'ai parlé tout à l'heure en ce qui concerne le soutien de longue date à l'aérospatiale, depuis le Programme de production de l'industrie du matériel de défense jusqu'à l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense, ou l'ISAD, cette approche agnostique du secteur qui est adoptée maintenant est très inquiétante pour l'industrie.

Lorsque l'on voit des pays du monde entier mettre en place une stratégie et l'appliquer, et qu'une grande partie de ces stratégies sont des programmes sectoriels, je n'arrive pas à comprendre pourquoi nous ne voudrions pas adopter une telle approche quand tout le monde le fait.

**M. Nathaniel Erskine-Smith:** Si l'on considère l'histoire du soutien fédéral dans le secteur, celui-ci n'a pas toujours été bénéfique pour le Trésor public à certains égards, et je prends l'exemple de Bombardier. Ses avoirs... Bombardier est l'une des familles les plus riches du pays et les gouvernements fédéraux ont, à maintes reprises, soutenu l'entreprise.

Comment pouvons-nous veiller à ce que le contribuable et les fonds publics soient respectés et protégés tandis que nous soutenons le secteur aérospatial à l'avenir?

**M. Mike Mueller:** Encore une fois, je pense que c'est par le biais de cette stratégie globale. On y revient dans tous les cas.

Si la stratégie est en place, vous pouvez vous assurer que les avantages concurrentiels sont conservés, ce qui inclut notre main-d'œuvre qualifiée. Encore une fois, les efforts politiques passés des gouvernements de tous les partis ont été de soutenir l'industrie aérospatiale par le biais de programmes stratégiques, et cela inclut l'ancienne ISAD. C'est l'approche que les gouvernements du passé ont utilisée et ce que d'autres pays font maintenant.

Encore une fois, je trouve étrange qu'on ne redouble pas les efforts en ce sens, qu'on ne mette pas en place un programme sectoriel guidé par une stratégie sectorielle qui s'attaquerait à la myriade de problèmes, de défis et de possibilités qui ont été mentionnés ici.

**M. Nathaniel Erskine-Smith:** Qu'il s'agisse d'une réforme de l'actionnariat de certaines entreprises comme condition de l'aide fédérale, ou peut-être si l'on regarde l'aide de l'Allemagne au secteur aérien en particulier, lorsqu'ils ont pris une participation dans le cadre de leurs mesures de sauvetage, voyez-vous cela comme une partie importante de la conversation publique à l'avenir?

**M. Mike Mueller:** Je crois qu'il faut prendre en compte l'ensemble de l'écosystème. Il y a le soutien des compagnies aériennes, ce qui est très important pour nous car, en fin de compte, ce sont elles qui achètent les avions que nous construisons, et nous réparons les avions qu'elles utilisent.

Il s'agit également d'un financement propre au secteur, qui est absolument nécessaire. Pourquoi? Pour conserver les emplois bien rémunérés et les compétences ici, et c'est ce que nous visons dans tous les domaines. Nous sommes d'accord avec M. Chartrand et Mme Benoit à cet égard.

**M. Nathaniel Erskine-Smith:** Merci beaucoup.

Madame la présidente, si vous voulez prendre une ou deux minutes des cinq minutes qui restent, elles sont à vous.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Je sais qu'il reste deux minutes et je suis heureuse de pouvoir poser une question en comité.

J'aimerais revenir sur un point que mon collègue, M. Garrison, a soulevé.

Monsieur Mueller, vous pourriez peut-être nous en parler un peu.

En ce qui concerne le thème de « Protection, Sécurité, Engagement » dans la politique de défense qui a été présentée il y a quelques années, en 2017 je crois, il y a un financement consacré et chiffré pour le programme des avions de combat. Vous en avez parlé un peu.

Pouvez-vous parler des occasions que cela va offrir au Canada sur le plan de la relance économique? Lorsque nous parlons du Système d'alerte du Nord, je sais que nous devons débattre de son remplacement et du programme des avions de chasse. Ce sont là des occasions pour le Canada d'investir massivement, et nous nous sommes engagés à le faire, mais aussi à créer des emplois bien rémunérés et à assurer le soutien en service pendant de nombreuses années, car nous avons l'habitude de garder nos actifs dans le domaine de la défense pendant longtemps. Si vous pouviez nous en dire un peu plus à ce sujet, ce serait formidable.

Merci.

**M. Mike Mueller:** Absolument, et encore une fois, je ne vais pas parler d'un marché précis ou des différentes entreprises qui soumissionnent, mais je suis d'accord.

Nous avons plaidé en faveur d'une action visant à maximiser les marchés publics de la défense et les partenariats gouvernementaux pour stimuler la croissance industrielle. Il y a certainement des possibilités et, comme je l'ai déjà dit, en ce qui concerne la COVID-19, il ne fait aucun doute que l'aérospatiale est un secteur d'importance stratégique qui joue un rôle important et contribue à la reprise économique du Canada dans son ensemble.

Là encore, c'est ce que nous disons au gouvernement et à vous, parlementaires, pour demander l'accélération des dépenses de programme prévues dans le domaine de la défense et de l'espace afin que nous puissions contribuer à cette reprise économique. Comme je l'ai déjà dit, 80 % de ce que nous produisons est exporté; il y a là un réel débouché.

**La présidente:** Merci beaucoup.

C'est tout le temps qui nous est imparti aujourd'hui.

[Français]

Je vous remercie des témoignages que vous nous avez livrés. Cela nous aide énormément. Nous vous sommes très reconnaissants d'avoir pris le temps de comparaître devant notre comité et d'avoir partagé avec nous vos connaissances et votre sagesse à l'égard de ce dossier.

● (1305)

[Traduction]

J'aimerais remercier nos excellents interprètes, ainsi que l'équipe informatique qui a réussi à éliminer l'écho au début de la réunion. À notre greffier et à nos analystes, merci pour tout ce que vous faites.

La séance est levée.

---







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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