



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 025

Le jeudi 25 mars 2021

Présidente : Mme Sherry Romanado



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

Le jeudi 25 mars 2021

• (1105)

[Traduction]

La présidente (Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoine, Lib.)): Bonjour tout le monde. La séance est maintenant ouverte.

Bienvenue à la réunion numéro 25 du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui sera une séance hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 25 janvier 2021. Les délibérations seront publiées sur le site Web de la Chambre, et pendant la webdiffusion, on verra à l'écran uniquement la personne qui parle, et non le Comité dans son ensemble.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, je vous saurais gré de suivre les quelques règles que voici.

Les membres du Comité et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix, et des services d'interprétation sont offerts. Si vous regardez au bas de votre écran, vous verrez un bouton Français et un bouton English; vous n'avez qu'à choisir celui que vous voulez.

Les membres du Comité qui sont sur place sont priés de faire comme à l'habitude, quand le Comité au complet était dans la même salle. Merci de suivre les directives du Bureau de régie interne sur les masques et les protocoles sanitaires.

Je vous demanderais de toujours attendre que je vous donne la parole en vous nommant par votre nom. Si vous assistez à la réunion par Zoom, cliquez sur l'icône « micro » pour désactiver la sourdine. Pour ceux qui sont sur place, votre micro sera activé et désactivé par l'agent des délibérations et de la vérification, comme d'habitude.

Je rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence, que vous soyez un membre du Comité ou un témoin. Si vous n'avez pas la parole, veuillez éteindre votre micro.

Pour ce qui est de l'ordre des interventions, le greffier du Comité et moi suivrons la liste établie, que vous soyez sur place ou à distance. Pour aider les interprètes à faire leur travail, je vous saurais gré de ne pas parler en même temps que les autres.

Si vous n'avez pas de casque d'écoute muni d'une perche et que vous utilisez plutôt un micro à fil, assurez-vous qu'il est situé près de votre bouche.

Nous voici à la règle la plus importante de toutes: comme d'habitude, je brandirai un carton jaune quand il restera 30 secondes à votre intervention, et un carton rouge quand le temps alloué aux questions sera écoulé. Nous avons un ordre du jour bien rempli,

alors je vous demande d'être bien attentifs aux cartons et de respecter le code de couleurs, autrement je devrai vous interrompre.

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

Accueillons maintenant les témoins.

Nous recevons aujourd'hui le président-directeur général d'AirShare Inc., M. Rick Whittaker.

Le président de Bell Textron Canada limitée, M. Steeve Lavoie.

[Français]

Nous accueillons également M. Marc Bigaouette, directeur, Flotte de CH-146 Griffon.

[Traduction]

Le président-directeur général de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, M. Doug Best.

La présidente-directrice générale de l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité, Mme Christyn Cianfarani.

[Français]

Nous recevons aussi M. Gilles Labbé, président exécutif du conseil d'administration de Héroux-Devtek.

[Traduction]

Le président-directeur général de NAV CANADA, M. Ray Bohn, son directeur des Relations avec l'industrie et les parties prenantes, M. Jonathan Bagg, et son vice-président et chef de la direction de l'Exploitation, M. Ben Girard.

Ainsi que le président-directeur général et cofondateur de NorthStar Ciel et Terre, M. Stewart Bain.

Chaque groupe disposera de cinq minutes pour se présenter, après quoi nous passerons aux questions.

Allons-y sans tarder avec AirShare et M. Whittaker.

On vous laisse la parole pour cinq minutes, monsieur Whittaker.

M. Rick Whittaker (président-directeur général, AirShare Inc): Je vous remercie, madame la présidente.

Merci aussi au Comité de m'avoir invité à participer à cette étude de premier plan sur le secteur de l'aérospatiale. En tant que fabricant de ce secteur, mais aussi en tant que fier Canadien, c'est un réel privilège de pouvoir vous présenter ainsi mon point de vue.

Pour bien vous situer, je suis le cofondateur et le président-directeur général de l'entreprise canadienne AirShare Inc., dont le siège social est ici à Ottawa et qui fabrique des systèmes permettant de gérer — à faible coût et en toute sécurité — l'espace aérien ainsi que les petits drones aériens, qui prennent de plus en plus de place dans nos vies. Nos systèmes sont utilisés par les secteurs de l'aérospatiale, du commerce et de la défense.

Notre entreprise a mis au point un robot volant à moteur-fusée qui permet d'intercepter sans danger des drones, que ce soit parce qu'ils ont dévié de leur trajectoire ou parce qu'ils sont mal intentionnés.

C'est en bonne partie au premier ministre que l'on doit notre slogan, car c'est lors d'une rencontre avec lui, en 2019, que nous avons décrit pour la première fois notre intercepteur comme le plus aimable des missiles téléguidés du monde, ce qui ne peut exister qu'au Canada. J'ai donc l'impression qu'en plus de porter sur un sujet qui me tient à cœur, l'étude et les travaux entrepris par le Comité seront déterminants pour l'avenir du pays.

La contribution que je souhaite y faire aujourd'hui est celle d'un petit fabricant d'équipement aérospatial qui a le sens de l'innovation.

Des déplacements aériens qui sont pratiquement au point mort jusqu'aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement mondiale, je crois que je n'étonnerai personne si je dis que l'industrie aérospatiale a été particulièrement secouée par la pandémie. Le secteur des drones et de la sécurité n'y a pas échappé non plus, puisqu'il n'y a plus de concerts, plus de grands rassemblements publics, plus de tournois, bref plus d'activités requérant des drones ou des systèmes de sécurité par drones.

Les entreprises qui fournissent les pièces spécialisées utilisées dans ces systèmes ont réduit leur production et augmenté leurs prix, quand ils n'ont pas carrément fermé leurs portes. Le secteur au grand complet a été mis à mal.

Comme nous sommes une petite entreprise, nous avons dû réagir rapidement, d'abord en trouvant des moyens, en collaboration avec nos principaux fournisseurs, de poursuivre nos activités. Nous nous sommes repliés sur les segments de clientèle toujours en affaires et nous avons fini par créer des technologies et des fonctionnalités adaptées à la réalité de l'après-pandémie.

Nous sommes reconnaissants du soutien qui nous a été offert jusqu'ici par le gouvernement du Canada. Nous avons par exemple pu offrir au personnel chargé de la production de se prévaloir du programme Travail partagé, pendant que nous nous employions à trouver le financement pour apporter les changements nécessaires à notre survie, que ce soit du côté des fournisseurs, des clients ou de la technologie.

Les bouleversements occasionnés par la pandémie sont d'une ampleur inédite, alors même s'il est difficile d'y voir de bons côtés, disons que le secteur canadien de l'aérospatiale, et plus particulièrement celui des véhicules aériens autonomes, a quand même l'occasion de se réinventer et de se renouveler, avec l'aide de l'État.

Il y a plusieurs mesures que le Comité aurait avantage à mettre de l'avant, mais j'en explorerai seulement deux pour le moment.

Commençons par l'innovation. Le monde change, alors il est plus important que jamais de favoriser l'innovation. Personnellement, j'ai eu l'honneur de voir l'écosystème canadien de l'innovation évoluer et s'adapter au cours des 25 dernières années.

Aujourd'hui, l'aide à l'innovation couvre la totalité des étapes, du laboratoire à l'entrée sur le marché. Il y a beaucoup d'éléments extrêmement porteurs, même si nous avons plus de pain sur la planche que jamais.

Dans certains pays comme les États-Unis, l'écosystème se sert de l'État comme levier d'ouverture du marché, et le Canada commence à faire la même chose, comme le prouvent les programmes Solutions innovatrices Canada et Innovation pour la défense, l'excellence et la sécurité ou IDEeS.

L'écosystème américain de l'innovation, et plus particulièrement le programme de recherche et d'innovation pour les petites entreprises, mise beaucoup sur l'État comme utilisateur final et finance même des projets préliminaires destinés expressément au gouvernement: protocole d'entente, financement égal aux investissements privés, mise à contribution financière des ministères et, surtout, accès aux marchés à grande échelle, c'est-à-dire jusqu'à 250 millions de dollars, grâce à divers pouvoirs transactionnels. Ce programme est aussi un gage de stabilité, puisqu'il suit les progrès réalisés aux diverses étapes et sur plusieurs années, notamment en ce qui concerne l'aspect technologique et la clientèle. Je suis persuadé que certaines de ces techniques pourraient être reprises ici, au Canada.

Passons maintenant au second point, la réglementation. Le gouvernement peut être un catalyseur important en créant des programmes où les entreprises aérospatiales peuvent créer et tester des technologies sans passer par le processus complexe des approbations réglementaires généralement associé à la commercialisation de nouveaux produits. On voit qu'on n'est pas très loin de ce que je disais à l'instant au sujet de l'innovation.

Si l'on veut que le secteur canadien de l'aérospatiale se rétablisse, il doit se réinventer.

Pour les fabricants de véhicules aériens autonomes, comme nous, cela voudra dire essayer de nouvelles façons de faire pour rendre nos méthodes plus sûres et plus efficaces, et je dois admettre que nous gagnerions énormément si la réglementation en vigueur était revue, car quand les endroits où il est possible de mener des tests sont à l'autre bout du pays, il faut s'y rendre chaque fois qu'on a quelques jours de tests à faire, alors on peut imaginer les difficultés que cela représente. Dans notre cas, nous avons fini par acheter nos propres installations, mais ce n'est pas une solution viable pour le secteur, et ce problème aurait pu être évité avec un peu d'innovation.

Je pourrais continuer encore très longtemps, mais je vais m'arrêter ici. Je tiens à assurer le Comité de toute ma gratitude de m'avoir permis de partager avec lui ma passion pour l'aérospatiale.

Je vous remercie.

• (1110)

La présidente: En plein dans les temps, monsieur Whittaker. Vous êtes prêt pour la période des questions.

Écoutons maintenant les représentants de Bell Textron. Vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Steeve Lavoie (président, Bell Textron Canada limitée): Madame la présidente, membres du Comité, au nom de Bell Textron Canada, chef de file en technologie de décollage vertical et seul fabricant d'hélicoptères au Canada, je vous remercie de nous accueillir aujourd'hui.

C'est avec plaisir que je vous fais part de notre vision pour créer pour notre industrie des occasions et des emplois bien rémunérés pour les femmes et les hommes d'un bout à l'autre du pays.

Au Canada, l'aventure Bell a débuté il y a presque 60 ans par la vente du premier hélicoptère commercial. En 1979, Bell laissait sa première empreinte industrielle au Canada en créant son centre canadien de services à Calgary, lequel assure notamment l'approvisionnement et le soutien à la plus importante flotte d'appareils du ministère de la Défense nationale.

Cette année, Bell célèbre le 35^e anniversaire de la création de son centre intégré de fabrication d'hélicoptères commerciaux à Mirabel, au Québec, où nous avons construit plus de 5 200 appareils. Encore aujourd'hui, notre usine de Mirabel est la seule au Canada où des hélicoptères commerciaux sont conçus, développés, assemblés, testés et homologués. Notre usine constitue ainsi une capacité industrielle clé unique au Canada.

Nos succès reposent sur une main-d'œuvre hautement qualifiée et une chaîne d'approvisionnement regroupant 550 fournisseurs, des provinces atlantiques jusqu'en Colombie-Britannique. Nos services de soutien sont également reconnus comme les meilleurs du monde. Bell procure de l'emploi direct à plus de 1 300 personnes, femmes et hommes, au Canada, et elle soutient plus de 6 200 autres emplois partout au pays. L'an dernier, Bell a contribué pour près de 800 millions de dollars au produit intérieur brut et a investi plus de 44 millions de dollars en recherche-développement, en collaboration avec des universités, des cégeps, des écoles techniques et des centres de recherche d'un bout à l'autre du pays.

Depuis le début de ces travaux, des témoins vous ont rappelé l'importance de notre industrie et de pouvoir compter sur une stratégie industrielle ciblée et intégrée, ainsi que sur une main-d'œuvre qualifiée et des organisations gouvernementales comme la Corporation commerciale canadienne, ou CCC, Exportation et développement Canada, ou EDC, le Conseil national de recherches du Canada, ou CNRC, Innovation, Sciences et Développement économique Canada, Transports Canada et le Service des délégués commerciaux. Le Canada doit en effet agir rapidement et de façon décisive s'il souhaite continuer à se mesurer contre ses concurrents internationaux.

Sans perdre de vue ces importantes recommandations, je vous prie de retenir que le Canada doit se doter d'une stratégie d'approvisionnement nationale en appui à son secteur de l'aérospatiale, qui lui manque à l'heure actuelle. Les recommandations des rapports Emerson et Jenkins n'ont jamais été suivies. Le gouvernement du Canada doit s'approvisionner en priorité chez lui s'il veut satisfaire ses besoins en produits et services dans les domaines de la sécurité nationale et de la défense. Le Canada doit mettre en place une stratégie d'acquisition axée sur du contenu canadien et appuyer sa capacité industrielle comme le font tous les autres pays. Ce comité cherche des solutions pour soutenir notre industrie. Nous croyons que cela en est une et que le Canada pourrait la mettre en place dès maintenant, compte tenu de l'imminent programme d'entraînement aérien de la Force aérienne, qui est en cours de sélection.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Bigaouette, directeur chez Bell du programme d'entretien de la flotte des hélicoptères Griffon des Forces armées canadiennes. Avant de se joindre à notre entreprise, M. Bigaouette a servi pendant 37 ans dans nos Forces armées canadiennes, occupant notamment les postes de directeur de projet pour une acquisition majeure, de commandant de la Force aérienne canadienne d'hélicoptères en Afghanistan, de directeur de l'entraînement des pilotes de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, ou OTAN, au Canada, et plus récemment, de conseiller de la Force aérienne au haut-commissariat du Canada au Royaume-Uni, à Londres. De 2013 à 2017, il a observé de près la manière dont les pays européens, y compris le Royaume-Uni, privilégient leur industrie nationale en misant sur la capacité industrielle clé pour les approvisionnements en matière de défense et de sécurité. M. Bigaouette est en mesure d'expliquer et d'illustrer comment un proche allié du Canada est en mesure de combiner le volet prospérité à ceux de la défense et de la sécurité, en transposant un projet d'acquisition canadien de 8 à 12 milliards de dollars, celui de l'entraînement du personnel volant.

En terminant, j'ajouterai que l'industrie de l'aérospatiale a besoin d'une stratégie ciblée afin de maintenir cette capacité industrielle en vie, ainsi que d'une politique d'acquisition, comme Achetons canadien.

Je vous remercie de votre attention.

• (1115)

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur Lavoie.

[Traduction]

La déclaration liminaire suivante est celle de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien.

Vous disposez de cinq minutes, monsieur Best.

M. Doug Best (président-directeur général, Association canadienne du contrôle du trafic aérien): Je vous remercie, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité. Au nom de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, je vous remercie chaleureusement de m'avoir invité à m'adresser à vous ce matin.

L'ACCTA est une section locale du syndicat d'Unifor. Nous représentons maintenant moins de 1 800 contrôleurs aériens au Canada. Notre principale mission consiste à veiller à la sécurité du transport aérien et à nous assurer que les conditions de travail de nos membres sont adéquates.

Avant la pandémie, nos membres étaient responsables de la sécurité de 3 millions de vols par année et de plus de 162 millions de passagers arrivant au Canada, quittant le Canada ou survolant le Canada.

Ce matin, j'aimerais attirer l'attention du Comité sur des renseignements importants et des données alarmantes concernant la sécurité et la reprise économique de l'industrie.

Avant la pandémie, nous avions une pénurie de personnel de 13 %. L'an dernier, NAV CANADA a réduit ses effectifs de 94 contrôleurs aériens de plus au moyen de son programme d'encouragement à la retraite anticipée. Aujourd'hui, il manque 18 % de contrôleurs aériens comparativement aux chiffres pré-pandémiques. Pire encore, 104 autres contrôleurs ont reçu des lettres les informant qu'ils avaient été déclarés excédentaires ou vulnérables. Si ces employés sont mis à pied, il manquera plus de 20 % du personnel nécessaire selon les données pré-pandémiques.

En 2019, le ministre des Transports a constaté que la sécurité était compromise; il a donc ordonné à NAV CANADA de réviser son système de gestion des risques liés à la fatigue. Cela était attribuable principalement à la pénurie de personnel et aux politiques de dotation, qui permettaient des heures supplémentaires d'une valeur totalisant près de 100 millions de dollars. En outre, le 22 septembre dernier, NAV CANADA a licencié 170 apprentis contrôleurs aériens. Aujourd'hui, il n'en reste plus qu'une poignée, alors qu'il faut jusqu'à deux ans, et parfois plus, pour former un contrôleur aérien, à des coûts appréciables.

Nous savons que NAV CANADA a subi une chute brutale de ses recettes en raison de la pandémie et qu'elle doit trouver des moyens de réaliser des économies. Toutefois, cela ne doit pas se faire au détriment de la sécurité de l'industrie du transport aérien. Comme vous l'avez peut-être vu dans les médias aujourd'hui, notre syndicat et nos membres ont soulevé de graves préoccupations au sujet de la sécurité de la navigation aérienne. Nous avons commandé un sondage auprès de nos membres, et 1 400 des près de 1 800 spécialistes de la sécurité de la navigation aérienne y ont répondu, soit un pourcentage remarquable de 78 %.

Un peu plus de 40 % des contrôleurs estiment que les compressions imminentes poseraient un risque élevé pour la sécurité du public si elles étaient réalisées, tandis qu'un autre 40 % affirme qu'elles présenteraient un risque modéré. Fait notable: seulement 2 % des personnes sondées ont déclaré qu'elles n'entraîneraient aucun risque pour la sécurité. Par ailleurs, avant que la circulation aérienne diminue en raison de la pandémie, plus de 71 % des répondants étaient préoccupés ou très préoccupés par les pratiques de dotation, la gestion de la fatigue et le recours aux heures supplémentaires par NAV CANADA. Aussi, pas moins de 92 % des contrôleurs aériens sondés ont affirmé que les réaménagements des effectifs annoncés par NAV CANADA, dont les avis de mise à pied, ont entraîné une augmentation du stress. Je souligne qu'il s'agissait déjà d'un des emplois les plus stressants au monde. Finalement, à peine plus de 6 % des personnes interrogées ont dit faire confiance à la direction de NAV CANADA pour faire passer la sécurité du public avant toute chose au moment de prendre des décisions concernant d'éventuelles fermetures et compressions, tandis que 83 % des contrôleurs ont déclaré ne pas avoir confiance que la direction donnerait la priorité à la sécurité du public. Ces résultats sont tout simplement stupéfiants. Ils montrent sans l'ombre d'un doute qu'il y a un grave problème.

Je vous ai fourni les chiffres liés à la dotation et j'ai brossé un tableau plutôt sombre en ce qui touche la sécurité, mais je n'ai pas encore parlé de la reprise. La décision de réduire les effectifs alors qu'il y avait déjà une pénurie de personnel aura aussi des répercussions sur la prestation des services, répercussions qui auront à leur tour un effet sur la reprise économique. En effet, la réduction du nombre d'employés et des services fournis par les centres de contrôle et la fermeture des tours de contrôle provoqueront des embouteillages dans le système de transport aérien. Ces embou-

teillages entraîneront forcément des retards importants pour les compagnies aériennes et d'autres clients. L'entreprise affaiblit la capacité du système de répondre à la demande, même aux niveaux actuels. De plus, en mettant à pied presque tous les stagiaires, elle a également nui à la capacité du système de fournir des services adéquats à l'avenir, car on ne disposera pas du personnel nécessaire pour gérer la reprise de la circulation et pour remplacer les contrôleurs actuels qui se retireront.

Les retards dans la prestation des services, les restrictions et la perte de ressources auront une incidence négative directe sur la reprise économique globale puisque le transport aérien et l'industrie aérospatiale jouent un rôle central au Canada, tant pour les passagers que pour les marchandises. Les décisions prises par NAV CANADA en réponse aux pressions financières à court terme nuiront gravement à la prestation des services pendant de nombreuses années.

En principe, NAV CANADA est une entité privée, mais sa situation est unique, en ce sens qu'elle est le seul fournisseur de services de navigation aérienne civile au Canada. Son monopole lui permet d'augmenter les frais, d'avoir recours à des programmes gouvernementaux et de demander au gouvernement une aide financière supplémentaire dans le but ultime de favoriser la reprise du secteur. Nous demandons au Comité de recommander au gouvernement de fournir à NAV CANADA l'aide financière dont elle a besoin sous la forme d'une subvention pour l'aider à survivre à cette période de ralentissement temporaire.

En outre, il faut imposer un moratoire sur les mises à pied. L'entreprise ne peut pas se permettre de perdre des professionnels hautement qualifiés, qui sont en forte demande chez les fournisseurs de services partout dans le monde. Nous devons garantir aux voyageurs que leur sécurité ne sera pas compromise et que nous serons là lorsque la circulation aérienne reprendra de plus belle.

• (1120)

La pénurie de contrôleurs aériens et d'autres professionnels de l'industrie compromettra la reprise économique.

Je vous remercie et je serai heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Best.

Nous passons maintenant à l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité.

La parole est à vous, madame Cianfarani. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Christyn Cianfarani (présidente-directrice générale, Association des industries canadiennes de défense et de sécurité): Bonjour.

Je suis Christyn Cianfarani, présidente-directrice générale de l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité, ou CADSI.

Notre association représente plusieurs centaines d'entreprises partout au Canada qui offrent des produits et des services liés à la défense et à la sécurité pour les marchés intérieurs et étrangers. Nous vous avons fourni des statistiques sur notre secteur dans un document supplémentaire.

Une portion considérable de nos membres appartient aux secteurs aérospatial, militaire et de la défense. Nos membres travaillent par exemple dans les domaines de la fabrication, des structures et des composantes des aéronefs; de l'entretien, de la réparation et de la remise en état des aéronefs militaires; ainsi que des systèmes de simulation.

Comme d'autres témoins vous l'ont dit, l'industrie aérospatiale canadienne connaît une période difficile. C'est particulièrement vrai pour le secteur de l'aviation commerciale. Le secteur canadien de la défense se tire un peu mieux de la pandémie, car les ministères de la Défense partout dans le monde, y compris au Canada, n'ont pas beaucoup réduit leurs dépenses en immobilisations et en entretien, du moins, pas encore.

J'ai un message clé à vous livrer aujourd'hui: nous avons une grande occasion d'apporter un soutien accru à l'industrie au moyen des processus d'approvisionnement en matière de défense du gouvernement. Il s'agirait à la fois d'acquisitions intelligentes et de ce que j'ai déjà appelé une impulsion bon marché pour aider l'économie canadienne à repartir.

Comme vous le savez, il y a quatre ans, le gouvernement a publié sa nouvelle politique en matière de défense, intitulée *Protection, Sécurité, Engagement*. Dans le cadre de cette politique, le gouvernement s'est engagé à allouer une hausse budgétaire sans précédent à la Défense nationale au cours des 20 prochaines années, et une portion considérable de ces fonds est réservée pour la modernisation des forces armées.

Le gouvernement s'est engagé à augmenter le budget de la Défense pour le faire passer de 18,9 milliards de dollars à 32,7 milliards de dollars en 10 ans, ce qui représente une hausse de 70 %. Ce n'est pas une petite somme.

Comme le gouvernement a inscrit ces fonds dans son cadre financier avant la pandémie, ils n'ont aucune incidence sur le déficit. Permettez-moi d'être très claire: contrairement à ce que d'autres témoins vous ont peut-être dit, il ne s'agit pas d'une demande de nouveaux fonds.

En conjonction avec *Protection, Sécurité, Engagement*, le gouvernement a publié un document intitulé *Programmes des capacités de la Défense*. Un examen rapide de ce document révèle au moins 40 marchés d'achat de différentes tailles et portées ayant été passés avec l'industrie aérospatiale. On y trouve aussi les coûts et les échéanciers.

Nous sommes tous au fait du projet de capacité des futurs chasseurs, mais c'est loin d'être le seul projet d'envergure prévu par l'Aviation royale canadienne. Je vais vous donner quelques autres exemples. Il y a le projet d'aéronef multimitissions canadien, d'une valeur de plus de 5 milliards de dollars; celui de l'entraînement initial des pilotes des futurs chasseurs, dont la fourchette de financement est de 1 milliard de dollars à 5 milliards de dollars; la modernisation à mi-vie du CH-149 Cormorant, d'une valeur de 1 milliard de dollars à 5 milliards de dollars; et la liste continue. Des processus d'approvisionnement sont prévus pour l'achat de nouvel équipement, la mise à niveau de l'équipement actuel, les opérations, l'entretien et le soutien en service. L'industrie aérospatiale canadienne devrait jouer un rôle de taille dans ces processus parce qu'elle a la capacité de le faire.

En ce qui a trait aux recommandations, nous avons proposé au gouvernement il y a plusieurs mois, dans notre plan en quatre volets

intitulé *Partenaires de la relance économique*, de faire de l'approvisionnement en matière de défense une priorité et de hâter les acquisitions dans ce domaine, dans lequel l'industrie canadienne a démontré ses capacités.

Le gouvernement devrait systématiquement utiliser avec vigueur ses instruments politiques existants — comme la Politique des retombées industrielles et technologiques, qui comprend la proposition de valeur; la Politique sur le contenu canadien; l'exception relative à la sécurité nationale et les exclusions obligatoires — afin de stimuler la croissance et la création d'emplois dans l'industrie canadienne de la défense, et plus précisément, en ce qui vous concerne, dans le domaine de l'aérospatiale.

Les opposants à cette approche soutiendront qu'elle est protectionniste. Soit, mais je tiens à souligner que le commerce des produits de défense est exempté de la plupart des accords commerciaux internationaux, et que tous nos alliés de l'OTAN favorisent beaucoup plus vigoureusement que nous leurs industries nationales de défense.

Ce que nous proposons, c'est de combiner ce que j'appelle des acquisitions intelligentes et une impulsion bon marché dans le but de stimuler la création d'emplois et les investissements dans les entreprises des secteurs de la défense et de l'aérospatiale, au moyen de projets déjà prévus par le gouvernement et auxquels des fonds avaient été réservés avant la COVID.

Il s'agit d'une manière importante et évidente d'aider les industries canadiennes de la défense et de l'aérospatiale en cette période difficile.

Je vous remercie et je serai heureuse de répondre à vos questions.

• (1125)

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

Nous passons maintenant au représentant de Héroux-Devtek.

Monsieur Labbé, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Gilles Labbé (président exécutif du conseil d'administration, Héroux-Devtek inc.): Je vous remercie, madame la présidente.

[Traduction]

Merci de me permettre de m'adresser à vous ce matin pour vous parler de Héroux-Devtek et pour vous présenter mon point de vue sur les mesures que le gouvernement peut prendre pour soutenir l'industrie aérospatiale canadienne. Bien entendu, la pandémie rend la situation très difficile.

Tout d'abord, permettez-moi de brosser le portrait de Héroux-Devtek. Nous sommes une société ouverte inscrite à la Bourse de Toronto. Nous comptons près de 2 000 employés partout dans le monde. Nous avons des usines au Québec, en Ontario, aux États-Unis, en Espagne et au Royaume-Uni. Maintenant, je vais vous parler brièvement de mon équipe et moi.

Je travaille dans le secteur depuis 35 ans. J'ai vu toutes sortes de choses au cours de ma carrière. J'ai acheté Héroux en 1985, avec un partenaire. Nous étions une très petite entreprise. À l'époque, Héroux faisait entre 10 millions et 12 millions de dollars par année. Aujourd'hui, nous occupons le troisième rang des entreprises de trains d'atterrissage à l'échelle mondiale. Notre chiffre d'affaires s'élève à 600 millions de dollars. Je vais vous donner des détails plus tard, mais je trouve important de souligner qu'un partenariat avec le gouvernement du Canada a aidé Héroux à devenir la société qu'elle est aujourd'hui. En fait, ce partenariat a aidé non seulement Héroux, mais aussi beaucoup d'autres entreprises de l'industrie aérospatiale canadienne.

Vous avez reçu le président de l'AIAC et la dirigeante d'Aéro Montréal. Vous savez peut-être déjà que je suis évidemment membre du conseil d'administration de l'AIAC. J'ai aussi présidé Aéro Montréal — en fait, je suis un de ses fondateurs.

Notre industrie s'étend d'un océan à l'autre, de la côte Ouest à la côte Est. Elle n'est pas strictement québécoise, elle est aussi canadienne. Notre industrie est le troisième principal exportateur du Canada. Nous exportons des compétences — c'est notre gagnepain. Nous employons 235 000 personnes, et notre contribution aux recettes du Canada se chiffre à 28 milliards de dollars par année. Notre personnel est très bien rémunéré; les salaires dépassent la moyenne d'environ 10 %.

J'aimerais parler du partenariat qui a existé pendant longtemps entre notre industrie et le gouvernement du Canada. Comme vous le savez peut-être, il y avait à l'époque le PPIMD. Ce programme a été remplacé par le PTC, qui a été remplacé à son tour par l'ISAD. Ces programmes ont eu une grande incidence sur notre industrie au cours des 40 dernières années.

Prenez l'exemple de Héroux-Devtek. En 1985, notre chiffre d'affaires se situait entre 10 millions et 12 millions de dollars. Notre activité principale était la réparation des trains d'atterrissage des C-130 pour l'Aviation canadienne. Nous fabriquons aussi le CL-215 pour Canadair — l'avion-citerne — et le train d'atterrissage avant du Twin Otter.

Aujourd'hui, voici la liste des avions que nous concevons, fabriquons et réparons seulement pour la flotte canadienne: le C-130 Hercules, le Chinook, le Cormorant, le Kingfisher, le Hawk, le Twin Otter, l'Aurora et le Cyclone. L'entreprise ne faisait rien de tout cela lorsque je l'ai achetée. La liste complète est longue, car nous avons aussi un programme commercial. Par exemple, nous fabriquons le 777 directement pour Boeing.

Par rapport au concours pour le chasseur, devinez quoi? Nous fabriquons le train d'atterrissage du F-18 et le train principal de l'E/F. Nous fabriquons aussi les systèmes complets de trains d'atterrissage du Gripen pour Saab et nous avons de nombreux produits pour le F-35.

Tout cela pour dire que le partenariat a été rompu. Le PPIMD, le PTC, l'ISAD — aucun de ces programmes n'existe aujourd'hui. À mon avis, pour venir en aide à l'industrie aérospatiale en cette période difficile, il faut revenir à la base. C'est très simple: nous avons besoin d'un programme axé sur le secteur aérospatial, comme dans le passé. Un tel programme nous permettrait de concevoir de plus en plus de nouvelles technologies — des technologies vertes, bien sûr. Nous savons que nos avions doivent être écologiques. Nous devons créer des technologies qui émettent moins de CO₂, par

exemple, et concevoir des produits qui aideront à atteindre les objectifs liés aux changements climatiques.

● (1130)

Voilà ce que je voulais dire. C'est très simple: vous nous avez aidés à bâtir notre industrie. Grâce aux programmes gouvernementaux, le chiffre d'affaires de mon entreprise est passé de 12 millions de dollars à plus de 600 millions de dollars. C'est le message que je voulais vous transmettre.

Je vous remercie pour votre attention.

[Français]

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur Labbé.

[Traduction]

Nous passons maintenant à NAV CANADA.

Vous disposez de cinq minutes.

M. Ray Bohn (président-directeur général, Nav Canada):

Bonjour à tous. J'aimerais commencer par remercier le président, les vice-présidents et les membres du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de m'avoir invité à témoigner aujourd'hui. Je m'appelle Ray Bohn et je suis le président et président-directeur général de NAV CANADA. Je suis accompagné aujourd'hui de Ben Girard, vice-président et chef de la direction de l'exploitation, et de Jonathan Bagg, directeur des relations avec l'industrie et les parties prenantes.

NAV CANADA est responsable du mouvement sécuritaire et efficace des aéronefs dans tout l'espace aérien contrôlé par le Canada. Le mandat de sécurité de NAV CANADA est réalisé principalement par la prestation de services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol; l'entretien, la mise à jour et la publication de produits d'information aéronautique; la fourniture fiable d'une infrastructure de communication, de navigation et de surveillance; et la disponibilité 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 de systèmes avancés de gestion de la circulation aérienne.

Nous sommes responsables de plus de 18 millions de kilomètres carrés d'espace aérien, d'un océan à l'autre et jusqu'à la moitié de l'Atlantique Nord. Grâce au travail de nos plus de 4 400 employés répartis dans plus d'une centaine d'installations opérationnelles à la grandeur du pays, le Canada peut se vanter d'avoir l'un des meilleurs bilans de sécurité au monde en matière de gestion de la circulation aérienne.

Depuis que NAV CANADA a assumé la responsabilité du système de navigation aérienne canadien en 1996, nous avons investi plus de 2,7 milliards de dollars pour moderniser nos systèmes et notre infrastructure afin d'améliorer la prestation des services. Bon nombre des systèmes de circulation aérienne que nous utilisons aujourd'hui sont mis en œuvre à l'interne par notre main-d'œuvre qualifiée et novatrice et déployés dans des installations partout au pays ainsi qu'à l'étranger.

Nous sommes l'un des partenaires fondateurs d'Aireon, qui a déployé la surveillance spatiale sur une constellation de 60 satellites afin de proposer une surveillance mondiale et donc la possibilité de suivre des vols partout dans le monde. Cette technologie satellitaire fournit une couverture de type radar à des endroits où le déploiement d'infrastructures terrestres, comme au-dessus des océans ou des terrains montagneux, n'était pas possible auparavant. Aujourd'hui, elle est utilisée au-dessus de l'Atlantique Nord et à l'intérieur du pays pour permettre des itinéraires plus directs, ce qui se traduit par une meilleure connaissance de la situation, d'importantes économies de carburant pour les transporteurs et une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Nous avons également investi dans la société Searidge Technologies d'Ottawa et dans sa technologie de caméra intelligente pour l'aviation, qui peut combler les lacunes en matière de visibilité directe et qui est maintenant utilisée dans des tours à distance dans plusieurs pays.

Le résultat de nos investissements et des efforts de nos employés est un service de navigation aérienne au premier rang mondial en matière de sécurité et d'efficacité opérationnelles, un service de navigation aérienne qui a su à la fois développer et intégrer les technologies émergentes et un service de navigation aérienne qui a contribué à réduire les incidences environnementales du secteur.

Même aujourd'hui, alors que nous faisons face aux graves conséquences que la COVID-19 a entraînées pour l'industrie, nous sommes tournés vers l'avenir. En effet, bon nombre des plateformes que nous utiliserons dans un avenir proche sont précisément celles qui assureront une résilience et une durabilité accrues, tout en nous permettant de déployer des services de manière plus souple et plus rentable en réponse à l'évolution de la demande et des besoins régionaux. Par exemple, les concepts de réseaux numériques réduiront considérablement les coûts associés à la prestation d'un niveau de service identique ou amélioré à nos clients et aux collectivités, et aideront NAV CANADA à assurer une sécurité égale ou supérieure.

L'aide financière et les investissements du gouvernement pour l'industrie dans son ensemble, et pour l'infrastructure de l'aviation en particulier, aideront certainement le secteur de l'aviation à se rétablir et à assurer sa résilience future, et soutiendront également une reprise économique plus générale.

NAV CANADA appuie également les politiques qui favorisent un redémarrage en toute sécurité. Une reprise responsable de la circulation aura le plus grand effet positif sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et limitera le fardeau futur qui pèsera sur les compagnies aériennes et les voyageurs aériens qu'elles servent. NAV CANADA s'efforce actuellement de s'assurer qu'elle dispose de la bonne main-d'œuvre qui fournit les bons services aux bons endroits afin de bien positionner le secteur pour la reprise. Chacune de nos décisions est d'abord prise dans le contexte de la sécurité. Dans le cadre du processus de changement, nous avons écouté tous les intervenants qui utilisent directement et indirectement nos services et qui paient nos frais de service. Nous sommes très encouragés de voir la lueur d'espoir que nous donne la science moderne grâce à la vaccination.

Nous savons également que, malgré une hausse potentielle de la demande de transport aérien attribuable à une demande refoulée, il faudra probablement des années pour retrouver les niveaux de circulation aérienne de 2019. Par conséquent, il est essentiel que l'industrie et le gouvernement travaillent de concert pour tracer la voie

de la reprise du secteur, mais aussi pour assurer la position du Canada sur le marché mondial, aujourd'hui et demain.

Dans ce contexte, NAV CANADA apprécie l'occasion qui lui est donnée de faire connaître son point de vue alors que le Comité entreprend son importante étude sur le développement et le soutien de l'industrie aérospatiale.

Je vous remercie, madame la présidente, et je me réjouis à la perspective de répondre aux questions des membres du Comité.

• (1135)

La présidente: Merci beaucoup.

Le dernier exposé que nous entendrons sera celui de NorthStar Ciel et Terre.

Monsieur Bain, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

M. Stewart Bain (président-directeur général et co-fondateur, NorthStar Ciel et Terre): Je vous remercie, madame la présidente.

Chers membres du Comité, je m'appelle Stewart Bain. Je suis président-directeur général et co-fondateur de l'entreprise NorthStar Ciel et Terre, établie à Montréal.

Je vous parlerai aujourd'hui d'un sujet qui peut d'abord paraître éloigné du quotidien des Canadiens, mais qui est pourtant essentiel pour nos télécommunications, nos transactions financières, nos prévisions météorologiques, le positionnement en automobile, notre sécurité nationale et notre capacité à lutter contre les changements climatiques. Il s'agit de la protection de notre environnement spatial.

À l'heure d'une urgence climatique sans précédent sur Terre, l'orbite de notre planète est également dans un état précaire, et le trafic doit être rapidement géré et de manière durable afin d'éviter les collisions qui menacent les satellites fournissant les services essentiels que je viens d'évoquer.

[Traduction]

L'espace est essentiel pour notre planète et notre économie.

[Français]

Ce défi mondial doit être relevé, et cela présente une occasion unique pour le Canada et son industrie spatiale. Notre entreprise innovante est en forte croissance et bien positionnée pour tirer son épingle du jeu dans cette nouvelle économie spatiale. Nos 40 employés, qui seront bientôt quelques centaines, développent une infrastructure à la fine pointe de la technologie qui produira des services d'information soutenant le développement durable de notre environnement terrestre et de notre environnement spatial.

Dans un contexte où un nombre sans précédent de satellites vient occuper l'espace orbital, NorthStar offre pour la première fois, depuis son siège social à Montréal, le service commercial de suivi le plus complet et le plus précis quant aux objets spatiaux. Le Canada est ainsi bien placé pour devenir la colonne vertébrale du système mondial de gestion du trafic spatial, au moment où ce trafic s'accroît exponentiellement.

[Traduction]

Pour mettre les choses en perspective, au début de cette décennie, il y avait un peu plus de 2 300 satellites opérationnels en orbite autour de la Terre. À la fin de cette décennie, il y aura plus de 100 000 satellites opérationnels volant parmi des millions de fragments de débris.

La NASA a récemment signalé, en janvier de cette année, que la caractéristique la plus déterminante pour préserver l'environnement proche de l'espace est le suivi précis des objets spatiaux. Avec l'appui des gouvernements du Québec et du Canada, NorthStar a déjà fait la démonstration d'une technologie de pointe ici à Montréal pour répondre à cette préoccupation. Nous devons saisir cette occasion économique de mettre l'innovation canadienne au service de la protection de nos satellites et de nos astronautes, et de faire en sorte que l'espace reste sûr et durable pour tous.

• (1140)

[Français]

Nous encourageons le Comité à considérer cette situation comme une occasion de sauvegarder l'environnement spatial et d'assurer la compétitivité de notre économie en créant des emplois canadiens d'avenir.

NorthStar propose la recommandation suivante au Comité: faire du développement durable de l'espace une priorité, notamment en misant sur les meilleurs services de gestion du trafic spatial développés ici, au Canada. Cela viendra en appui à l'ensemble des opérateurs de satellites au Canada et fera du Canada un leader mondial dans la gouvernance durable de l'espace, un défi sur lequel se penchent plusieurs pays ainsi que l'Organisation des Nations unies.

Dans cet esprit, notre recommandation fait aussi écho au rapport du Conseil sur la stratégie industrielle du Canada, mené par Mme Monique Leroux, qui recommande au Canada de se donner comme objectif d'être le chef de file mondial sur les plans environnemental et social ainsi que sur celui de la gouvernance, ou ESG. Le Conseil sur la stratégie industrielle du Canada affirme ceci: « Lorsque le gouvernement est le premier acheteur de technologies innovantes [...], cela permet à nos entreprises de prendre plus rapidement de l'expansion, de créer plus d'emplois et d'adopter une orientation axée sur les exportations. » En adoptant cette vision stratégique, nous pourrions mettre l'innovation d'ici au service de nos impératifs environnementaux et d'une croissance économique plus verte, plus compétitive et plus durable.

[Traduction]

En tant que père de six enfants, je me rappelle chaque jour qu'il nous incombe à tous de donner de l'espoir et d'assurer un environnement durable à toutes les générations futures.

[Français]

À l'aube d'une relance économique qui se veut verte et durable, le Canada a l'occasion d'avoir une influence sur la sauvegarde de l'espace et la préservation de notre environnement planétaire. Compte tenu des outils dont nous disposons, il est de notre devoir d'agir et de saisir une occasion unique pour notre pays de générer une croissance plus verte qui créera les emplois de demain.

Je vous remercie de votre attention.

[Traduction]

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant commencer notre série de questions.

Notre premier intervenant sera M. Dreeshen.

La parole est à vous pour six minutes.

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

Je remercie tout particulièrement les témoins de s'être joints à nous aujourd'hui. Vous avez soulevé tellement de points intéressants.

J'ai eu la chance d'aller au Salon de l'aéronautique de Paris en 2017 et j'ai eu une très bonne idée des types de petites entreprises que nous avons ici au Canada dans l'industrie aérospatiale; cette expérience m'a certainement ouvert les yeux. Lorsque je siégeais au comité des comptes publics, j'ai eu l'occasion de me pencher sur les achats militaires lorsque nous avons discuté de l'analyse des avions de chasse et des questions auxquelles de nombreuses entreprises que nous avons vues ces derniers jours auraient eu l'occasion de participer.

L'industrie aérospatiale touche de nombreux secteurs, et je pense que beaucoup de Canadiens ne comprennent pas à quel point elle est intégrée dans le tissu de ce pays.

Cependant, ma première question s'adresse à Bell Textron Canada, car je sais que vous êtes présents à Calgary. Je me demande simplement quel a été l'impact des mesures gouvernementales et de la pandémie sur vos activités à Calgary. Je crois savoir que cette installation est principalement responsable de l'approvisionnement en matériaux pour plusieurs bases des Forces canadiennes ici au Canada et à l'étranger. Y a-t-il eu des réductions substantielles ou des licenciements de personnel? Quelle est la situation générale de Bell Textron Canada?

M. Marc Bigaouette (directeur – Flotte de CH-146 Griffon, Bell Textron Canada limitée): Monsieur Dreeshen, je voudrais répondre à votre question.

De toute évidence, une grande partie des activités qui se déroulent dans notre centre de Calgary sont les miennes, puisque je m'occupe de l'équipement des Forces armées canadiennes.

Fait très intéressant, il n'y a pas encore eu un seul licenciement. Nous avons en fait augmenté notre capacité à Calgary pendant la pandémie pour répondre à la demande provenant du ministère de la Défense nationale.

Il est très important de comprendre que dès le début de la pandémie, l'une des principales préoccupations des responsables du ministère de la Défense nationale était la sécurité de l'approvisionnement. Je leur ai répondu dès le début que si les frontières étaient complètement fermées, et si nous continuions à approvisionner la flotte à son rythme actuel, nous ne verrions aucune incidence pendant une période de trois mois sur nos opérations normales, et nous pourrions probablement maintenir cette flotte, avec une incidence très marginale, pendant les neuf mois suivants.

La raison pour laquelle je vous en parle, monsieur, est qu'il s'agit d'un aspect important de la capacité interne, nationale, à soutenir nos militaires. Grâce à cette installation, nous sommes en mesure d'éliminer les risques liés aux opérations militaires et parfois même aux opérations de déploiement que nous avons menées en Irak et en Afghanistan, pour les lignes de communication militaires et civiles.

• (1145)

M. Earl Dreesen: Merci beaucoup.

J'aimerais changer de sujet.

Nous avons entendu le témoignage de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, qui a parlé des inefficacités associées à la réglementation et du fait qu'elle empêche d'une certaine façon les entreprises de créer des emplois ou de prendre de l'expansion au sein de l'économie.

Toujours en ce qui concerne Bell Textron, lorsque nous entendons parler de préoccupations ou de questions réglementaires qui modifient notre compétitivité avec d'autres pays, existe-t-il un moyen d'aborder cette question, ou est-elle aussi importante que certaines personnes nous le font croire?

M. Marc Bigaouette: Oui, il y a certainement des choses que nous pouvons mettre en place, et je parlerai ici du point de vue des achats militaires.

Toutefois, pour comprendre ces mécanismes, je dois expliquer la différence entre ce que font nos alliés et ce que nous faisons au Canada. Il s'agit d'une distinction très importante. Nous devons comprendre la motivation clé de nos alliés, alors si vous me le permettez, je vais vous en exposer certains aspects.

Comme j'ai occupé le poste de conseiller aérien au Haut-Commissariat du Canada à Londres entre 2013 et 2017, j'ai été le témoin direct de la façon de procéder. Il s'agit du domaine de la sécurité de la défense, mais je tiens à préciser que le message que nous transmettons ne concerne pas la défense. Il porte sur la prospérité et la façon dont le Royaume-Uni tire parti des marchés publics pour créer de la richesse.

Je tiens également à souligner que ce dont nous vous parlons ne s'applique pas uniquement au Royaume-Uni. En Europe et ailleurs, la défense et la sécurité sont un moyen de parvenir à une fin et la raison en est simple.

La défense est le plus grand utilisateur de fonds publics, et c'est donc une mine d'or lorsqu'il s'agit de tirer parti du secteur aérospatial. Je pense que Christyn Cianfarani l'a dit très clairement tout à l'heure. Nos alliés l'ont compris, et ils en tirent parti.

La politique de défense et de sécurité britannique est le résultat d'un effort de l'ensemble du gouvernement, notamment du ministère du Commerce international, qui occupe une place de choix. Au Canada, des responsabilités similaires sont réparties entre ISDE et Affaires mondiales Canada.

La principale différence entre notre approche à l'égard de la politique de défense et l'approche britannique — et celle de la plupart des pays européens — est que l'industrie est prise en compte dès le départ dans la définition de la politique de défense. Lorsque la politique de défense et de sécurité britannique est stable, la plupart des entreprises sélectionnées pour fournir les produits et services ont déjà été repérées dans le cadre d'une stratégie industrielle de défense.

En 2017, 56 % des marchés publics britanniques ont été attribués à des fournisseurs uniques, dont une grande majorité à l'industrie britannique. Dans sa politique de défense, le Royaume-Uni s'est fixé comme objectif d'attribuer au moins 50 % de ses marchés de défense à des fournisseurs uniques.

M. Earl Dreesen: Merci beaucoup. Je vois que le carton rouge est en place, je vais donc aider la présidente et mettre fin à mon intervention.

La présidente: Merci, monsieur Dreesen.

Toutes mes excuses, monsieur Bigaouette. Je n'aime pas interrompre nos témoins, mais nous avons un horaire très chargé aujourd'hui.

Notre prochaine intervenante est Mme Jaczek, pour six minutes.

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

Je tiens également à remercier tous les témoins. Vous avez fait des déclarations très claires et formulé des recommandations importantes et intéressantes.

Monsieur Labbé de Héroux-Devtek, j'ai été vivement interpellée par ce que vous avez qualifié de programme sectoriel. J'aimerais que vous nous expliquiez ce que vous entendez exactement par là, quels sont les éléments de ce programme et ce qui manque précisément dans ce qui est actuellement offert au secteur.

• (1150)

M. Gilles Labbé: Nous recherchons un programme qui nous aidera à mettre au point de nouvelles technologies, de nouveaux produits, comme nous l'avons fait avec l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense et avec Partenariat technologique Canada. Je suis sûr que vous avez entendu des exposés de l'Association des industries aérospatiales du Canada et d'Aéro Montréal dans lesquels ils vous ont donné les détails de ces programmes.

Je veux vous parler du projet de trains d'atterrissage, par exemple. Généralement, lorsque nous essayons de décrocher un contrat pour un nouveau programme de trains d'atterrissage, c'est dans le contexte d'un nouvel avion, donc nous devons d'abord concevoir et élaborer un nouveau produit. Selon la taille de l'avion, le coût se situe normalement entre 50 et 70 millions de dollars américains, et la durée du cycle de développement est longue. Il faut cinq ans.

Je vais vous donner un exemple. Nous avons été sélectionnés en 2007 pour mettre au point le train d'atterrissage de l'hélicoptère CH-53K, qui est le plus grand hélicoptère qui sera construit dans le monde occidental. Nous avons commencé en 2007, et en 2020, nous commençons maintenant à produire les premières unités de production. Vous pouvez voir que le cycle de développement est très long et financièrement très difficile à soutenir.

Si nous n'avons pas le soutien du gouvernement canadien comme nous l'avons eu par le passé, nous ne décrocherons pas ces contrats, si bien que ces programmes iront ailleurs.

Quand j'ai commencé, savez-vous combien d'ingénieurs concepteurs j'avais? Aucun. Savez-vous combien j'en ai aujourd'hui? J'en ai 200. Savez-vous combien d'employés j'avais quand j'ai commencé? J'en avais 200. Aujourd'hui, j'en ai 2 000. Voilà l'incidence des programmes qui étaient en place à l'époque.

Mme Helena Jaczek: Monsieur Labbé, vous semblez parler d'une augmentation du financement public de la recherche et du développement dans une certaine mesure.

M. Gilles Labbé: Oui, un programme semblable à celui que nous avons par le passé.

Mme Helena Jaczek: Y a-t-il d'autres éléments relatifs à la formation? Vous avez mentionné le nombre d'ingénieurs, etc.

Y a-t-il d'autres aspects, en particulier, sur lesquels le gouvernement pourrait vous aider? Vous avez mentionné les délais. Y a-t-il un problème de réglementation, quelque chose que vous pourriez signaler et qui pourrait être modifié?

M. Gilles Labbé: Vous recevez des demandes pour des centaines de choses différentes entre lesquelles vous devez choisir. Vous êtes le gouvernement.

Cependant, je pense que la chose la plus importante pour notre industrie est de revenir à un programme comme celui que nous avons par le passé, dans le cadre duquel nous mettrions au point une technologie verte. Il pourrait s'agir d'un moteur à hydrogène, de la conception de produits composites pour alléger les avions et économiser du carburant, etc.

Mme Helena Jaczek: Merci.

J'aimerais maintenant me tourner vers les représentants de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien et de NAV CANADA.

C'est un plaisir de vous revoir. Je suis membre du comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités, et il est clair que vous avez soulevé des points très similaires.

Sur le plan de la sécurité publique, il est évident que c'est absolument primordial. Je peux vous assurer, ainsi qu'aux membres de ce comité, qu'au comité des transports, nous avons pris la question très au sérieux. Nous avons reçu l'assurance des responsables de Transports Canada qu'ils examinent tous les licenciements potentiels, etc. pour assurer la sécurité publique.

Je voudrais également vous demander, en commençant peut-être par vous, monsieur Best, si vous voyez la nécessité d'apporter des changements à la formation des contrôleurs aériens.

Au sein de ce comité, nous avons entendu parler de la nécessité d'apporter des changements en matière de formation des pilotes. À l'heure actuelle, ils suivent un cours de deux ans. Avez-vous des recommandations sur l'apprentissage en ligne, certaines redondances? Auriez-vous des recommandations sur la manière d'accélérer la mise en poste de contrôleurs aériens supplémentaires... car ils deviendront évidemment nécessaires?

• (1155)

M. Doug Best: Il est très difficile de parler de formation. Nous avons tenté, je dirais au cours des 20 ou 30 dernières années, d'accroître les taux de réussite. Nous avons tenté de bien des façons de le faire. Nous continuons à réinventer la roue.

Je n'ai pas de suggestions à vous faire en ce moment. Si c'est ce que vous voulez savoir, je suis certain que nous pouvons faire des recherches et vous faire suivre l'information.

Mme Helena Jaczek: Je vous en serais très reconnaissante. Je sais qu'il ne me reste presque plus de temps. Si vous pouvez faire parvenir un mémoire au Comité à ce sujet, cela nous serait très utile.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Best, si vous pouviez vous assurer de faire parvenir l'information au greffier, nous allons veiller à ce qu'elle soit distribuée aux membres dans les deux langues officielles.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour six minutes.

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

Ma question s'adresse à M. Bohn, de NAV CANADA.

Monsieur Bohn, je vous remercie sincèrement d'avoir accepté notre invitation à comparaître aujourd'hui.

Les études aéronautiques que vous devez fournir sont nécessaires. Elles sont réalisées par NAV CANADA, qui est à la fois juge et partie. Cela semble un peu aberrant.

Pour faciliter un processus intègre, transparent et crédible, ces études ne devraient-elles pas être menées par une firme indépendante pour éviter que NAV CANADA soit le seul décideur et, surtout, pour regagner la confiance des contrôleurs aériens et des responsables de l'administration des aéroports?

[Traduction]

M. Ray Bohn: À notre point de vue, assurément, nous menons des consultations adéquates avec tous les intervenants concernant le développement des systèmes à NAV CANADA, avec nos clients les plus importants et d'autres intervenants, et nous allons continuer de le faire.

À NAV CANADA, nous avons une structure de gouvernance qui repose notamment sur le consensus et la représentation de nos quatre membres fondateurs: les transporteurs aériens, le gouvernement du Canada, l'aviation générale et d'affaires et nos employés. Nous croyons qu'il s'agit là de la structure tout indiquée pour assurer une bonne gouvernance au sujet des investissements dans la technologie.

M. Jonathan Bagg (directeur, Relations avec l'industrie et les parties prenantes, Nav Canada): Si je peux me permettre d'ajouter, à titre de précision, que lorsque nous terminons une étude aéronautique, Transports Canada, l'organisme de réglementation en matière de sécurité, procède à un examen indépendant de l'étude. Rien n'est donc mis en œuvre jusqu'à ce que l'organisme de réglementation ait examiné et approuvé nos études aéronautiques.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie.

Selon un sondage commandé par l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, auquel ont participé 1 400 des 1 800 contrôleurs qualifiés au Canada, 89 % des contrôleurs aériens croient que les fermetures et les compressions envisagées par NAV CANADA pourraient nuire au rétablissement du système canadien de l'aviation au moment du retour à la normale de la circulation aérienne.

Depuis, l'Association internationale du transport aérien estime qu'un retour au niveau de 2019, pour ce qui est du trafic de passagers, ne sera pas atteint avant 2024.

M. Best, le président-directeur général de l'Association canadienne du transport aérien, vient de vous interpellé en suggérant que tout financement de NAV CANADA fasse l'objet d'une révision. En conséquence, il demande aussi d'imposer un moratoire sur les mises à pied, pour assurer aux voyageurs que c'est la priorité.

Que lui répondez-vous?

[Traduction]

M. Ray Bohn: Je peux certainement répondre à la question.

Nous sommes conscients que l'ACCTA s'inquiète des pertes d'emplois potentielles. Apporter des changements dans nos effectifs est toujours une décision difficile à prendre, mais le fait est que la question de la sécurité est omniprésente non seulement au sein de l'équipe des contrôleurs aériens, mais aussi au sein de toutes les autres équipes à NAV CANADA et à tous les niveaux de l'organisation. Ce n'est pas un élément nouveau ou que nous allons sacrifier pendant la pandémie. La sécurité restera un enjeu prédominant dans nos efforts pour réorganiser nos effectifs afin d'assurer la prestation des services qui seront requis pendant la relance et par la suite.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Monsieur Bohn, comme vous le savez, la sécurité est un aspect très préoccupant dans les régions, particulièrement dans une région comme la mienne, en Abitibi-Témiscamingue.

Je pense particulièrement à l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda, qui vous interpelle directement. Vous êtes désiré en Abitibi-Témiscamingue; on veut maintenir le service de NAV CANADA. Ce cri du cœur, vous l'entendez dans l'ensemble des régions du Québec et du Canada où vous offrez des services.

Pour ce faire, vous devez fournir une étude d'impact. Une telle étude permet de voir les conséquences économiques de la fermeture d'un service comme le vôtre dans le développement d'une économie régionale comme la nôtre. Cela permet aussi de démontrer l'incidence limitée sur le développement économique. Forcément, les études démontrent le contraire. On sent qu'il y a un manque de prévisibilité, on sent que cela a des conséquences. Les aéroports et les villes investissent beaucoup au Québec afin de pouvoir bonifier leurs aéroports, mais ils sont toujours dans l'attente d'être rassurés par vous.

Pouvez-vous envoyer un message clair à ces villes, comme Rouyn-Noranda? Pouvez-vous leur dire que vous allez maintenir un service sur place? Personnellement, je pense que l'on devrait imposer un moratoire de cinq ans. Il s'agirait d'une solution intelligente et respectueuse de la réalité régionale sur le plan économique. Cela permettrait de maintenir l'expertise et les emplois en région. Qu'en pensez-vous?

• (1200)

M. Jonathan Bagg: Je répondrai à la question avec plaisir, mais je crois que M. Bohn veut ajouter quelque chose.

[Traduction]

M. Ray Bohn: J'aimerais prendre quelques minutes pour vous parler de nos études aéronautiques et du processus utilisé pour évaluer ce service. Nous sommes conscients que ces études peuvent susciter beaucoup d'inquiétudes chez les intervenants, et c'est la raison pour laquelle leurs commentaires, qui sont au cœur même de notre processus, sont si importants.

Je tiens donc à informer le Comité que, pour favoriser encore davantage la sensibilisation et une participation efficace des intervenants, nous allons ajouter une étape à notre processus de communication des résultats pour leur permettre de présenter des observations sur des recommandations particulières. C'est une étape qui n'a jamais fait partie du processus, mais compte tenu des circonstances, nous pensons qu'il s'agit d'une étape importante avant de soumettre une étude à Transports Canada.

Nous savons aussi que certains intervenants ont souvent dit que nos résultats étaient établis à l'avance. Je ne suis pas en mesure aujourd'hui de vous parler des résultats de nos études, car nous continuons d'y travailler dans le cadre d'un processus très rigoureux, mais je peux certainement vous dire que nous écoutons le point de vue des intervenants et que je m'attends à ce que les résultats de nombre de nos études viennent, en fait, démentir cela.

Nous allons continuer d'examiner les commentaires des intervenants, et comme je l'ai mentionné, nous ajoutons une étape au processus de consultations. Nous avons dit par le passé que ces études étaient justifiées, et nous sommes à l'écoute.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Nous passons maintenant à vous, monsieur Masse.

Vous avez la parole pendant six minutes.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Je vous remercie, madame la présidente, et je remercie nos invités de leur présence.

Je vais poursuivre avec M. Bohn.

Lorsque je vous ai posé des questions au comité des transports au sujet de la situation, au sujet des programmes gouvernementaux offerts pour garder les employés en poste, vous ne pouviez pas garantir que si le gouvernement mettait en place un programme dans ce but, l'argent ne servirait pas à verser des primes aux cadres et aux dirigeants. Est-ce encore la position de NAV CANADA, ou n'y a-t-il pas une sorte de système en place actuellement ou un compromis qui nous permettrait, pendant que nous nous efforçons de rebâtir le secteur aérien, de protéger les emplois, de ne pas risquer de perdre des employés qualifiés dans le domaine de la sécurité publique et d'offrir une forme d'équité?

Je pense que les Canadiens ont montré qu'ils appuient l'idée de protéger les emplois et de protéger les gens au sein de notre économie, mais qu'ils tolèrent moins l'idée d'utiliser leur argent pour verser des primes.

Votre position est-elle toujours la même que celle que vous aviez il y a quelques semaines?

M. Ray Bohn: Nous examinerions assurément tout financement du gouvernement, sous forme de subvention, dans le cadre de la préparation de notre plan d'avenir et de notre plan financier.

Au sujet de ce que vous appelez des primes, j'aimerais apporter quelques précisions. Les membres de la direction reçoivent un salaire de base et ce que nous appelons une rémunération variable, ou ce que vous appelez je crois des primes. Ces deux éléments ont été réduits considérablement en raison de la pandémie. Le salaire de base des dirigeants a été réduit jusqu'à 20 %, selon leur niveau.

M. Brian Masse: Je suis désolé de vous interrompre. Mon temps est limité. Ce n'était pas là ma question. Au fond, les primes que vous avez versées n'ont pas été aussi élevées qu'à l'habitude. C'est cela, en fait. Je comprends. Nous pouvons revenir à ce témoignage au besoin.

Je vais passer à M. Best. Vous avez effectué un sondage auprès de vos employés. J'ai proposé un projet de loi mardi à la Chambre des communes. Il vise à permettre au ministre de suspendre les études de NAV CANADA. Le gouvernement n'a pas vraiment d'excuse en ce moment. Il peut le faire par décret, ou il peut prendre mon projet de loi pour en faire une loi et mettre un terme à cela sans plus attendre.

Comme on le sait, de nombreux partenaires communautaires nous ont fait part de leurs inquiétudes au sujet de la sécurité publique. À Windsor, nous partageons l'espace aérien avec Detroit. D'autres communautés au pays s'inquiètent aussi du développement économique et de la relance.

Je trouve cela inquiétant, car si ces mises à pied se poursuivent... C'est surprenant de voir qu'ils peuvent continuer à effectuer les évaluations malgré les centaines de mises à pied. On nous dit que la structure a été modifiée, ce qui veut dire, de toute évidence, que l'originale ne suffisait pas. C'est une bonne chose qu'ils aient admis que la structure actuelle ne suffit pas.

Nous commençons à perdre des professionnels qualifiés, et je me demande à quel point il est difficile de les garder au pays, de les garder intéressés et bien formés dans le cas où nous connaîtrions une croissance comme nous en avons eu par le passé?

• (1205)

M. Doug Best: Monsieur Masse, je ne peux pas insister assez sur le fait que les mises à pied vont de pair avec la réduction des services. Certaines demandes de nos membres relativement à l'étude sur la sécurité me dépassent actuellement. Je pense que nous vous avons déjà fourni l'information pendant la séance aujourd'hui et je pense qu'elle parle littéralement d'elle-même.

Je viens d'entendre dire que nous sommes inquiets des pertes d'emploi. Bien sûr que nous le sommes. Nous sommes un syndicat. C'est notre rôle. Nous représentons nos membres très bien. Ce n'est qu'un aspect du problème. Nous nous inquiétons aussi des effectifs qui resteront en poste. À l'heure actuelle, les effectifs sont en baisse de 18 % par rapport à ce qu'ils étaient avant la pandémie. Nous savons qu'à l'aube d'une relance économique, il y a une demande accumulée. Nous pouvons tous faire des prédictions au sujet des déplacements aériens, mais personne ne sait ce qu'il en sera.

NAV CANADA nous dit que cela pourrait prendre trois, quatre ou cinq ans, mais en réalité, il suffit de regarder au sud de la frontière. Il suffit de regarder vers l'Europe. En raison du déploiement des programmes de vaccination, le bon sens nous dit... Regardez Air Canada et WestJet. Ils reprennent leurs services partout.

Les effectifs, bien entendu, vont de pair avec la prestation des services. Moins on a d'employés, moins on peut offrir de services.

M. Brian Masse: Je me souviens que l'industrie a fait une tentative — qui a été bloquée par Peter Julian et moi à la Chambre des communes — en 2008. Nous avons déposé une motion de renvoi lorsque l'industrie a voulu mettre en place son propre programme de gestion de la sécurité, soit l'autodéclaration, mais c'est une autre histoire.

Je pense que les Canadiens auront beaucoup de difficultés à voyager en avion au début. Il y aura des obstacles. En ajouter ne fait aucun sens à l'heure actuelle. C'est une autre anomalie d'essayer de retourner en arrière, mais en même temps, cela ajoute de l'instabilité.

Au sujet de vos membres, toutefois, s'ils n'ont pas de sécurité d'emploi au pays, vont-ils en chercher une ailleurs? Doit-on s'en inquiéter? Dans ma région, des gens se font recruter souvent aux États-Unis lorsqu'ils ne trouvent pas d'emplois convenables ici. Allons-nous perdre des Canadiens au profit d'autres pays s'ils ne trouvent pas d'emploi ici?

M. Doug Best: Madame la présidente, je vais être très bref.

C'est le cas, oui. Dans le cadre de mon témoignage au comité des transports... Nous parlons de l'exode des cerveaux. Nous avons déjà perdu de nos membres qui ont reçu des avis de mise à pied. Ils s'en vont en Europe, ou ailleurs. Les États-Unis cherchent activement des contrôleurs aériens. C'est difficile de trouver du personnel.

Je vais m'arrêter ici.

M. Brian Masse: Madame la présidente, je sais que mon temps est presque écoulé. Je vous remercie beaucoup.

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur Masse.

Nous allons poursuivre.

[Français]

Nous passons maintenant au premier tour de questions.

Monsieur Généreux, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie tous les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à M. Labbé.

Monsieur Labbé, tout d'abord, permettez-moi de vous féliciter pour votre carrière impressionnante en tant qu'entrepreneur et développeur dans le secteur aéronautique. Je n'ai aucun lien avec votre entreprise ni d'actions de celle-ci — je le regrette, d'ailleurs —, mais c'est tout un succès qui s'ajoute à ce que vous avez réalisé dans votre vie, monsieur Labbé.

Tout à l'heure, vous avez utilisé le mot « *broken* » pour dire que le gouvernement fédéral avait laissé tomber, pour ainsi dire, l'industrie aérospatiale canadienne. Que vouliez-vous dire exactement en utilisant ce mot-là?

Par ailleurs, je sais que votre chiffre d'affaires est passé de 10 millions de dollars à 600 millions de dollars, mais, concrètement, qu'est-ce que ces programmes ont permis à votre entreprise de mettre en place et qui vous a permis d'accomplir ce que vous avez réalisé?

M. Gilles Labbé: Je vous remercie, monsieur Généreux.

Les programmes qui existaient à l'époque étaient des programmes sectoriels. Il y avait donc des fonds attribués spécifiquement au secteur de l'aérospatiale, c'est-à-dire le secteur aéronautique et spatial. On nous réservait des sommes qui nous permettaient de voir loin. Autrement dit, même si les gouvernements changeaient, ces programmes nous donnaient la certitude d'avoir les fonds nécessaires pour développer nos produits, nos services et ainsi de suite. Cela n'existe plus aujourd'hui. Il y a de nouveaux programmes, mais ils ne sont pas sectoriels. Ils sont accessibles à tout le monde. De plus, les sommes disponibles sont insuffisantes pour une industrie comme la nôtre.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

• (1210)

M. Bernard Généreux: Cela y répond en partie. On parle véritablement d'une stratégie. Plusieurs témoins nous ont parlé de l'importance de mettre en place une stratégie aérospatiale ou aéronautique canadienne pour avoir, comme vous le dites, un horizon à long terme. Or, selon les témoins que nous avons entendus jusqu'à maintenant, il semble que, depuis quatre ou cinq ans, une telle stratégie n'existe plus ou alors qu'elle n'est pas assez connue, parce que le fédéral n'en fait pas assez la promotion.

Est-ce la réalité?

M. Gilles Labbé: Oui, c'est la réalité. Les gens d'Aéro Montréal et de l'Association des industries aérospatiales du Canada l'ont sûrement souligné dans leurs témoignages.

Ce qui a fait le succès de l'aérospatiale, c'est vraiment ce partenariat que nous avons. Notre pays est immense et il est bordé par trois océans. Il n'y a pas si longtemps, nous étions au cinquième rang dans le monde des pays évoluant dans le secteur de l'aérospatiale. Nous sommes maintenant au neuvième rang. La demande nationale de produits de l'aérospatiale tels que des avions civils et des avions militaires, par exemple, n'est pas suffisante. Il faut vraiment se tourner vers l'exportation. Notre industrie s'est donc développée grâce à ces programmes. Nous exportons 90 % de notre production, ce qui représente des revenus de 28 milliards de dollars pour le Canada.

Tout à l'heure, j'ai mentionné des programmes comme celui lié au C-130J Super Hercules. Nous approvisionnons le Canada, mais nous sommes la seule source d'approvisionnement de Lockheed Martin pour ce produit. Chaque avion C-130J Super Hercules produit chez Lockheed Martin est équipé de jantes et d'un train d'atterrissage fabriqués par nous. Nous faisons aussi de l'entretien. Je pourrais continuer et vous parler de plusieurs produits que nous avons conçus au cours des dernières années.

C'est vrai aussi pour d'autres entreprises canadiennes situées sur la côte Est et la côte Ouest. Il y a, par exemple, Viking Air Limited, sur la côte Ouest, et IMP Aerospace and Defence, sur la côte Est. Il y en a plusieurs en Ontario. L'industrie québécoise est importante, mais il y a aussi d'autres entreprises à l'extérieur du Québec.

M. Bernard Généreux: Je comprends très bien cela. D'ailleurs, nous avons vu plusieurs exemples qui le démontrent.

Parmi l'ensemble des mesures antérieures qu'une future stratégie aérospatiale canadienne pourrait remettre en place, il n'y a pas que des subventions. On peut aussi penser aux prêts pardonnables, comme on les appelle au Québec, ou à une stratégie axée sur la vision.

Est-ce que cela vous a aussi aidé dans le passé?

M. Gilles Labbé: Il faudra développer des produits en prenant en compte le contexte des changements climatiques. Nous devons donc fabriquer des produits beaucoup plus verts pour répondre aux besoins. Des gens travaillent déjà sur des moteurs qui fonctionneront avec de l'hydrogène ou des carburants autres que l'essence pour réduire les émissions de CO₂ provenant des avions. Il faut avoir une vision à long terme, mais il faut aussi...

La présidente: Je suis désolée de vous interrompre, monsieur Labbé, mais le temps de parole alloué à M. Généreux est écoulé. Vous pourrez préciser votre réponse lors du prochain tour de questions.

M. Gilles Labbé: D'accord.

Je vous remercie de la question, monsieur Généreux.

M. Bernard Généreux: Ce n'est jamais assez long.

La présidente: Vous avez raison, monsieur Généreux.

[Traduction]

Monsieur Jowhari, vous êtes le prochain intervenant.

Vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

Encore une fois, je remercie tous les témoins de nous fournir des informations très utiles pour notre étude.

J'aimerais commencer par M. Bain.

Monsieur Bain, le 24 novembre 2020, l'Agence spatiale canadienne a annoncé que votre entreprise a été choisie dans le cadre de l'initiative SmartEarth pour participer à un projet visant à proposer un système de fusion de données multisources ultramoderne et à appliquer la technologie d'apprentissage automatique pour recenser les zones humides écologiquement critiques au Canada.

J'aimerais avoir vos commentaires. Pourriez-vous nous parler de la portée de ce projet, et comment, selon vous, il concilie le soutien à l'industrie aérospatiale, le soutien à la recherche et au développement et le soutien aux initiatives environnementales, qui sont à l'avant-plan du programme de notre gouvernement?

• (1215)

M. Stewart Bain: Nous sommes très heureux de travailler avec l'Agence spatiale canadienne sur le projet SmartEarth. Comme vous le savez tous, il s'agit d'une nouvelle initiative de l'agence pour développer les technologies. C'est un projet en recherche et développement qui vise à développer des technologies qui permettront au Canada de jouer un rôle de chef de file dans le dossier des changements climatiques. NorthStar voit les changements climatiques comme un système de systèmes. Les changements climatiques sont un concept qui se résume en deux petits mots. Or, il s'agit de milliers de phénomènes qui se produisent en même temps.

Les fondateurs de NorthStar sont des Américains. En tant que Canadien de service, je les ai convaincus d'installer leur siège social au Canada, à Montréal, parce que les changements climatiques sont un problème mondial et qu'il faut que les services et l'information proviennent d'une nation qui inspire confiance.

NorthStar se sert de satellites, mais il s'agit avant tout d'une entreprise d'algorithmes de logiciels. J'ai entendu quelqu'un dire dernièrement que l'avenir de l'espace appartient à l'entreprise qui peut générer le plus de données et les traiter en temps réel, alors mon équipe est formée principalement d'excellents gestionnaires de données, ainsi que d'excellents systèmes de données, algorithmes et logiciels.

Nos travaux avec l'Agence spatiale canadienne consistent à développer des systèmes qui peuvent fusionner des données de différentes sources afin de les contextualiser. Il ne s'agit pas de données brutes venant d'un satellite qui requièrent un doctorat en imagerie hyperspectrale et des équipements valant 1 million de dollars dans son bureau pour pouvoir comprendre en une semaine et demie l'information que le satellite vient tout juste de transmettre. Tout se fait en temps réel, si bien qu'on peut avoir une application sur son téléphone pour pouvoir suivre l'évolution de l'environnement en temps réel.

Notre idée consiste à avoir des milliards d'utilisateurs qui travaillent ensemble pour aider à transformer la planète, et notre mot d'ordre est « Outiller l'humanité pour protéger la planète ». C'est une étape très importante, et nous y travaillons avec l'Agence spatiale canadienne. Il s'agit de recherche-développement; ce n'est pas le long terme. Ce que l'on veut à long terme c'est pouvoir vendre ces services, et beaucoup de mes collègues ont parlé comment une relance intelligente ou peu coûteuse... M. Whittaker a parlé du processus OT aux États-Unis. Il faut passer à l'étape suivante.

M. Majid Jowhari: Je vous remercie.

Je vais passer maintenant brièvement à l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité et à Mme Cianfarani.

Vous avez recommandé quatre piliers ou un plan en quatre parties. J'ai regardé votre site Web, et votre organisme a présenté neuf recommandations environ pour l'avenir. Vous avez parlé en particulier, au sujet de l'approvisionnement militaire, d'accélérer certains projets avec le gouvernement fédéral dans le domaine de la défense. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet, s'il vous plaît?

Mme Christyn Cianfarani: Comme je l'ai mentionné, il y a toute une liste de programmes dans le plan directeur sur les capacités de défense. Il s'agit essentiellement de ce que les forces canadiennes prévoient acheter pour l'armée de terre, la marine, les forces aériennes, les systèmes aérospatiales, etc., au cours des 20 prochaines années. Les acquisitions de biens d'équipement se feront essentiellement au cours des 10 prochaines années, et il y a quelques centaines de programmes en vigueur pour qu'ils puissent procéder à ces acquisitions. Certains de ces programmes coïncident très naturellement avec...

M. Majid Jowhari: Pouvez-vous nous en donner un exemple? Je m'excuse de vous interrompre, mais il ne me reste environ que 20 secondes. Pourriez-vous nous donner un exemple de ce qui pourrait être accéléré?

Mme Christyn Cianfarani: Bien sûr. Il faudra trouver des fournisseurs pour l'entraînement initial des pilotes de chasse et la formation du personnel navigant de l'avenir. Ces projets pourraient donc être annoncés dans le calendrier des acquisitions afin que le tout soit lancé le plus rapidement possible. Il y a des entreprises canadiennes qui ont d'importantes capacités industrielles dans ces domaines. Voilà, de mémoire, deux projets qui pourraient être mis de l'avant ou accélérés.

M. Majid Jowhari: Je vous remercie.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

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

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

Je vais poursuivre avec M. Bohn, de NAV CANADA.

Monsieur Bohn, comme vous le savez, Rouyn-Noranda est le troisième aéroport en importance au Québec. Depuis plusieurs années, la Ville de Rouyn-Noranda vous interpelle, mais votre silence, de même que celui du ministre des Transports et de son prédécesseur, crée de l'incertitude. Votre réponse de tout à l'heure n'a évidemment rien de rassurant. La technologie liée au système automatisé d'observations météorologiques, ou AWOS, crée énormément

d'incertitude et d'inquiétude à propos de la sécurité des voyageurs, des pilotes et du personnel.

En effet, la rivière Kinojévis se trouve à proximité de la piste d'atterrissage et cela nuit à la fiabilité du système automatisé. Le fait de mettre en place des services de nuit sans présence humaine entraîne aussi des répercussions sur tous les services médicaux, particulièrement en ce qui touche les services d'urgence pour les communautés autochtones situées dans le Nord du Québec.

Pourriez-vous vous engager à répondre positivement à une demande de rencontre avec moi et des représentants de la Ville de Rouyn-Noranda? Nous pourrions inviter également des représentants de la santé publique de l'Abitibi-Témiscamingue, de nos compagnies aériennes régionales qui font affaire avec le Nord, des entreprises minières et d'Hydro-Québec, qui ont tous besoin de vos services à Rouyn-Noranda.

• (1220)

[Traduction]

M. Ray Bohn: Nous serions heureux de pouvoir tenir une telle discussion, alors n'hésitez pas à communiquer avec nous.

[Français]

M. Sébastien Lemire: C'est parfait.

Je n'ose vous rappeler à quel point les services de NAV CANADA sont importants.

Je pose de nouveau ma question de tout à l'heure. Est-ce que la vision d'un moratoire sur ces études, notamment sur les études ayant trait aux répercussions économiques, pourrait faire en sorte de recréer de la prévisibilité, un sentiment de confiance et une vision à long terme pour nos aéroports régionaux?

Il y a eu beaucoup d'investissements, et je sais que, ce cri du cœur, vous l'entendez aussi de la part d'autres aéroports régionaux. Nous venons d'entendre mon collègue de la région de Windsor à ce sujet, et le député de Cariboo—Prince George vous interpelle aussi en ce sens.

Ne serait-il pas intéressant de voir comment nous pourrions échanger directement avec vous? Une telle rencontre nous permettrait d'influencer davantage les décisions prises par votre compagnie pour maintenir les services en région, qui, selon moi, sont très rentables.

[Traduction]

M. Ray Bohn: Nous avons certainement mené de vastes consultations dans le cadre de nos études aéronautiques avant d'en arriver à nos conclusions et à nos recommandations, qui n'ont pas encore été formulées. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous ajouterons une étape au processus de communication des résultats pour permettre aux intervenants de présenter des observations sur nos recommandations avant que celles-ci soient présentées à Transports Canada.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est M. Masse qui posera les prochaines questions.

Vous avez deux minutes et demie.

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

Monsieur Bohn, je vais vous donner l'occasion de nous expliquer le processus.

Quelle serait la différence? Vous allez mener votre étude. Lorsque vous reviendrez là-dessus, certaines questions seront peut-être mises en évidence. Va-t-on alors contester la véracité de l'étude? Comment ferez-vous pour la modifier avant de l'envoyer au ministre? Décrivez-nous ce processus, si vous le pouvez.

M. Ray Bohn: Je vais demander à Jonathan Bagg de répondre à cette question, puisqu'il s'occupe de l'initiative sur les niveaux de service.

M. Jonathan Bagg: Ce que je peux confirmer au sujet de ce processus supplémentaire, c'est que dans le cadre de nos études aéronautiques, nous communiquons un mandat et une portée. Le résultat d'une étude peut varier en fonction de nos constatations et des commentaires des intervenants. Cette étape supplémentaire permettra aux intervenants de s'exprimer sur les conclusions particulières des études, les résultats et les recommandations avant que le tout soit présenté à Transports Canada. Si de nouvelles questions sont soulevées, nous les examinerons dans le contexte de l'étude. Nous avons ajouté cette étape pour favoriser la participation des intervenants.

M. Brian Masse: Pourquoi cette étape a-t-elle été ajoutée? C'est une nouvelle pratique, je suppose. Y avait-il une raison particulière?

M. Jonathan Bagg: Nos intervenants nous ont dit qu'ils souhaitaient prendre connaissance des conclusions avant que nous les présentions à Transports Canada. C'est pourquoi nous avons ajouté cette étape de manière proactive.

M. Brian Masse: Je vous remercie.

Combien de temps cela prendra-t-il, d'après vous? Y a-t-il des délais à l'intérieur desquels les gens devront vous présenter leurs observations, et y a-t-il aussi une échéance à respecter pour soumettre l'étude au ministre?

M. Jonathan Bagg: Nous prévoyons une période d'environ 60 jours pour permettre aux gens de présenter des observations écrites. De plus, une fois cette phase terminée, nous devons évaluer les commentaires avant de les soumettre à Transports Canada, ce qui pourrait prendre quelques semaines.

M. Brian Masse: C'est pourquoi j'espère que le gouvernement adoptera mon projet de loi. Je vous remercie d'avoir ajouté cela, mais c'est encore 60 jours d'incertitude pour la collectivité, les entreprises et les gens. Il faudra, au total, environ un an. Nous avons entamé ce travail en novembre, et vous en étiez déjà à l'étape de la planification. J'espère que le gouvernement décidera de procéder par décret ou d'adopter mon projet de loi et les mesures législatives connexes.

Je crois qu'il y a beaucoup d'appui de la part du NPD, du Bloc et du Parti conservateur à cet égard. Cette démarche ne semble pas du tout logique en cette période d'incertitude. Cela nous victimise indûment, nous et notre industrie aérienne, en échange d'une poignée d'emplois et de personnes qualifiées, qui sont d'ailleurs des gens bien.

• (1225)

La présidente: Merci, monsieur Masse.

La parole est à M. Baldinelli.

Vous avez cinq minutes.

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

Je remercie les témoins qui sont là aujourd'hui.

J'aimerais revenir rapidement sur certaines questions que j'ai posées lors de réunions précédentes. La nécessité d'une stratégie sectorielle pour l'industrie aérospatiale semble être une idée qui gagne du terrain.

J'ai interrogé d'autres témoins avant vous sur le besoin de maintenir, de recycler et de recruter la main-d'œuvre. Un des témoins précédents a dit que le secteur aura probablement besoin de 55 000 employés d'ici 2025. Un autre témoin a parlé d'une perte d'environ 33 % de sa main-d'œuvre.

Alors que nous nous tournons vers l'avenir, j'aimerais savoir en quoi consistent les besoins. Commençons par M. Whittaker, suivi de M. Bain ou même M. Labbé.

Y a-t-il des mesures que le gouvernement peut prendre pour favoriser le maintien, le recyclage et le recrutement de la main-d'œuvre qualifiée dont vous avez besoin?

M. Rick Whittaker: Oui, absolument, il y a des mesures que le gouvernement peut prendre pour maintenir et recycler la main-d'œuvre. L'exode des cerveaux est un phénomène qui a toujours existé.

Si cela persiste en ce moment, c'est notamment en raison des programmes qui sont offerts dans d'autres pays et qui pourraient être reproduits. Je pense que l'un des témoins a parlé ce matin de continuité. Il s'agit de programmes à long terme, qui sont très coûteux et qui sont propres à ce secteur; on n'en trouve pas dans d'autres secteurs. Il est très important d'avoir un programme qui permet aux employés d'avoir une certitude quant à l'avenir de leur entreprise, de leurs technologies et des programmes auxquels ils participent.

Le recyclage et le maintien des effectifs touchent principalement l'innovation et les programmes de soutien à l'innovation. Nous avons entendu de nombreux témoins parler de projets à long terme. Certains de ces programmes durent huit ans. Celui auquel nous participons s'étend sur cinq ans. Garder un employé en période d'incertitude est difficile pour une entreprise qui doit se débrouiller toute seule.

Il y a un aspect positif. Je pense que Mme Cianfarani en a déjà parlé. Nous sommes très reconnaissants de l'approvisionnement militaire, car c'est ce qui nous a permis de survivre. Le marché commercial a complètement disparu pour nous, et nous remercions le ciel pour le secteur de la défense, car il nous a gardés en vie. Ces mesures, conjuguées aux programmes, nous aideront à maintenir nos employés.

Pour ce qui est du recyclage professionnel, je ne peux pas en dire beaucoup, mais ce que je sais, c'est que nous créons des systèmes de sécurité pour des véhicules autonomes, ce qui allégera quelque peu le fardeau des contrôleurs aériens. Ces systèmes ne régleront pas les problèmes dont on a parlé ce matin, mais ils devraient permettre d'en amortir les effets, car maintenant qu'on commence à lancer de nouveaux appareils, comme les drones, dans l'espace aérien, on demande aux contrôleurs aériens de s'en occuper, en plus de tout le reste.

Je vais m'arrêter là, mais ce sont là deux grands thèmes dont je voulais faire part au Comité relativement à cette question.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Bain ou monsieur Labbé?

M. Stewart Bain: Allez-y, monsieur.

M. Gilles Labbé: Je suis d'accord avec mon collègue qui vient de parler.

Je pense que l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité l'a dit très clairement. Si nous pouvons accélérer certains des programmes de défense, cela aidera à maintenir notre main-d'œuvre. De plus, si nous mettons en place un programme sectoriel précis, cela aidera vraiment les équipes de recherche et de développement à maintenir en poste les titulaires de doctorat, les ingénieurs et toutes les ressources intellectuelles, ainsi qu'à en embaucher quelques-uns.

La formation pourrait également faire partie de ces solutions. Je pense que ce serait une très bonne idée et, à mon avis, l'accélération de l'approvisionnement militaire est également une excellente idée, d'autant plus que la création du fonds sectoriel pour l'aérospatiale est nécessaire. Si nous voulons garder notre personnel, en particulier notre matière grise, alors c'est ce qui s'impose, selon moi.

M. Tony Baldinelli: Monsieur Bain, c'est à vous.

M. Stewart Bain: Si le maintien des effectifs et le recyclage professionnel s'imposent, c'est parce qu'il y a une demande pour vos services ou vos produits, et cela vient de la capacité de soutenir la concurrence sur le marché et d'avoir des clients qui achètent ces services et ces produits. Je pense que Mme Cianfarani a bien expliqué comment une impulsion bon marché passe par l'achat de services. Rick Whittaker y a fait allusion en parlant du gouvernement américain; il y a, aux États-Unis, beaucoup de programmes relevant d'autres autorités de transaction, auxquels les entreprises de défense non traditionnelles peuvent recourir. C'est ce que nous essayons de faire en ce moment aux États-Unis. NorthStar cherche à conclure une telle transaction par l'entremise d'un partenariat public-privé avec la U.S. Space Force pour fournir le type de services dont j'ai parlé aujourd'hui. Il n'y a pas de mécanisme semblable ici, au Canada, et c'est frustrant, car je suis en concurrence avec des Américains qui veulent être en mesure de faire ce que NorthStar peut faire. Nous devons conserver un avantage durable; il est tout simplement impossible d'innover sans vendre les services.

• (1230)

M. Tony Baldinelli: Merci.

La présidente: Notre prochaine intervenante est Mme Zann.

Vous avez cinq minutes.

Mme Lenore Zann (Cumberland—Colchester, Lib.): Merci beaucoup.

C'est vraiment formidable de vous entendre tous. C'est un sujet très intéressant. Je tiens à vous remercier infiniment du travail que vous accomplissez au nom des Canadiens.

J'aimerais commencer par poser une question à M. Best sur le travail des contrôleurs aériens. Vous avez dit que c'est l'un des emplois les plus stressants au monde, et ce n'est pas la première fois que j'entends cette remarque. J'ai également entendu dire que le taux de suicide dans cette industrie serait préoccupant, surtout aux États-Unis, où les contrôleurs aériens gagnent, je crois, beaucoup moins qu'au Canada, et c'est une honte.

Quel pourcentage de vos membres sont des femmes?

M. Doug Best: Je crois que c'est actuellement d'environ 19 %.

Mme Lenore Zann: Il y a donc 19 % de femmes. Pourriez-vous nous dire ce que vos membres pensent du stress lié à ce travail, dans ce domaine particulier?

M. Doug Best: Oui, je peux vous parler un peu de ce que nous faisons. Nous sommes responsables d'assurer un débit sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne. Notre travail s'effectue dans les centres de contrôle aérien et les tours de contrôle. Nous surveillons — visuellement et par radar — la position, la vitesse et l'altitude des avions dans leur espace aérien assigné. Nous donnons aux pilotes des instructions par radio. Le poste de contrôleur aérien exige des connaissances, des compétences et des capacités hautement spécialisées. Nous devons appliquer les règles d'espacement pour garder les avions à une distance sécuritaire les uns des autres et dans leur zone de responsabilité. Nous assurons la circulation des avions — en toute sécurité et efficacité — dans leur espace aérien assigné, ainsi qu'au sol. Nous assumons une grande responsabilité dans l'exercice de nos fonctions, et nous prenons tous les jours d'innombrables décisions en temps réel. Je pense que c'est l'aspect le plus important. Partout dans le monde, notre métier est sans cesse classé parmi les carrières les plus difficiles sur le plan mental, et c'est un travail notoirement stressant.

Mme Lenore Zann: Oui, parce que j'imagine qu'avec autant de vies en jeu, les contrôleurs aériens portent une lourde responsabilité. Je vous remercie de cette explication.

Plus tôt ce mois-ci, un représentant de l'Association des industries aérospatiales du Canada a témoigné devant notre comité. Selon lui, le marché mondial de l'aérospatiale fait l'objet d'une concurrence féroce et, en raison de cette concurrence mondiale, le Canada risque de perdre des emplois et de l'expertise au profit d'autres pays où l'industrie aérospatiale se rétablit plus rapidement. J'aimerais demander à M. Best et à M. Bohn s'ils partagent ces préoccupations. Comment le gouvernement fédéral peut-il aider à maintenir l'expertise et les emplois dans cette industrie à court et à long terme, surtout si, effectivement, des mises à pied sont prévues?

M. Doug Best: Merci, madame la présidente. Je me permets de répondre avant M. Bohn.

Nous sommes très inquiets. Plus de 100 travailleurs ont maintenant reçu des avis de licenciement ou des lettres les informant qu'ils avaient été déclarés vulnérables, ce qui nous inquiète beaucoup. Il y en a déjà plusieurs qui cherchent à travailler en Europe. À l'heure actuelle, les États-Unis s'y intéressent aussi. Partout dans le monde, nos services sont régulièrement très sollicités, et c'est principalement en raison des compétences que nous possédons. Si je savais lesquelles, je serais un homme très riche, mais le fait est que peu de gens ont les compétences voulues. Nous craignons beaucoup de perdre encore plus d'effectifs à cause de la situation actuelle. La formation d'un contrôleur aérien coûte très cher. Il faut compter entre un demi-million et un million de dollars, selon l'endroit où l'on travaille et la durée de la formation. Nous sommes certainement inquiets.

• (1235)

Mme Lenore Zann: Merci.

Monsieur Bohn, vous avez la parole.

M. Ray Bohn: Vous avez également posé une question sur le soutien. Selon nous, l'établissement d'objectifs pour la reprise des déplacements — le tout assorti, bien entendu, des garanties nécessaires fondées sur des données scientifiques, comme les tests de dépistage rapide et les périodes d'isolement appropriées — atténuerait le risque et pourrait améliorer la situation.

De plus, nous sommes d'avis, je le répète, que l'aide gouvernementale aurait également des répercussions très positives sur le système et les emplois à venir.

L'engagement de l'industrie, notamment par l'entremise du groupe de travail du gouvernement sur la reprise du secteur de l'aviation, est certes un sujet qui a fait l'objet de discussions auxquelles nous avons participé, et nous continuerons d'y contribuer à mesure que nous façonnerons la relance.

Mme Lenore Zann: Merci.

La présidente: Nous allons maintenant entamer notre troisième série de questions.

La parole est à M. Poilievre. Vous avez cinq minutes.

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Merci, madame la présidente.

J'aimerais adresser mes questions à mon concitoyen, M. Rick Whittaker, de Riverside-Sud, dans le sud d'Ottawa.

Monsieur Whittaker, lorsque vous êtes entré dans mon bureau avec, en main, un missile, je dois dire que j'étais plutôt inquiet. Vous avez posé ce missile sur le bureau et vous m'avez dit que c'était entièrement à des fins pacifiques. Il a fallu quelques explications.

Pour ceux qui ne connaissent pas trop votre technologie, permettez-moi d'en parler brièvement, d'après ce que j'ai retenu. Vous me corrigerez si je me trompe.

À l'heure actuelle, nous avons le problème des drones qui essaient d'espionner des bases militaires ou qui survolent des concerts en plein air pour enregistrer toute la musique et les spectacles afin de les diffuser sans droit d'auteur sur Internet et d'en tirer profit.

Si je comprends bien, votre technologie, que vous avez mise au point dans votre sous-sol à Riverside-Sud, consiste en un missile imprimé en 3D qui s'élève dans les airs et, lorsqu'il est à proximité du drone, il projette une série d'élastiques en latex qui emprisonnent les hélices du drone. Ces bandes élastiques sont attachées à un parachute, ce qui permet au drone de redescendre doucement sur terre, à un endroit où les ingénieurs peuvent le récupérer pour ensuite effacer toute information de nature délicate afin qu'elle ne soit pas transmise au malfaiteur à l'origine de l'incident, et le tout se fait sans causer de dommage à qui que ce soit. Vous l'avez décrit comme le plus aimable des missiles téléguidés du monde.

Ai-je bien compris?

M. Rick Whittaker: Monsieur Poilievre, c'est un plaisir de vous voir aujourd'hui.

Oui, absolument. Je dois dire que je suis impressionné par votre mémoire et votre description. Je pense que nous devrions vous inviter plus souvent à faire des présentations pour nous devant nos clients.

L'hon. Pierre Poilievre: Je suis désolé de vous interrompre monsieur Whittaker, mais c'était difficile à oublier. Ce n'est pas tous les jours que quelqu'un entre dans mon bureau avec un missile, et si c'était le cas, beaucoup de ceux que je verrais auraient des plans bien différents des vôtres.

Bref, continuez.

M. Rick Whittaker: Une chose que nous avons remarquée, c'est que, comme il s'agit d'un missile qui a une approche amicale, il

peut être déployé dans un aéroport tout autant que sur une base d'opérations avancée. L'idée d'une explosion n'existe tout simplement pas. On libère un tas de bandes de latex, on piège le drone et on l'amène au sol.

Rapidement, sachez que nous sommes allés un peu plus loin. Je pense que l'un de mes collègues a parlé de mégadonnées. Notre dispositif est désormais équipé de la caméra Sekor. Nous sommes en mesure de collecter un très grand nombre de données sur le trafic aérien — et éventuellement, sur le trafic spatial —, qui peuvent ensuite être coordonnées en temps réel. Nous utilisons pour ce faire des techniques d'apprentissage automatique issues de l'intelligence artificielle.

Mais cela coûte cher. Une partie des discussions d'aujourd'hui porte sur la question suivante: lorsque nous nous remettrons sur pied, de quoi aurons-nous besoin? Si vous faites quoi que ce soit dans l'espace, si vous faites quoi que ce soit en matière de trafic aérien, c'est très exigeant sur le plan réglementaire et c'est très coûteux à long terme. Ce sont les deux thèmes récurrents de la journée. Ce point s'applique aussi bien à ce missile amical imprimé en 3D qu'à la construction d'un train d'atterrissage, par exemple. La création de bacs à sable dans des zones sécuritaires pour faire voler des drones ou des missiles sans avoir à se soucier de l'espace aérien et des réglementations est un gros problème.

Un financement à long terme et une certitude de la part du gouvernement sont assurément des choses qui pourraient nous aider. Par exemple, aux États-Unis, nos concurrents disposent du programme Small Business Innovation Research pour passer de la recherche d'un client gouvernemental au prototypage, puis pour procéder au lancement sur une base commerciale et, enfin, pour faire passer la valeur de l'entreprise à 250 millions de dollars. Nous n'avons rien de tel ici. Sur le plan de la concurrence, disons que nous sommes un peu désavantagés.

Nous n'allons pas, d'une manière ou d'une autre, devenir une entreprise américaine. Nous ne pouvons pas être le missile guidé le plus amical du monde et être l'une d'elles, mais nos concurrents pourraient très bien nous faire le coup. C'est ce qui nous préoccupe.

Je vous remercie vraiment de votre question. Merci beaucoup de vous être souvenu de notre entreprise et de notre produit, et de la description que vous avez faite de ce dernier. Enfin, merci de votre soutien à notre égard.

● (1240)

L'hon. Pierre Poilievre: J'ai une question. Je ne cherche pas à broder des rêves concernant l'avenir. Présentement, y a-t-il des aéronautiques disponibles à grande échelle sur une base commerciale et financière autonome, qui n'utilisent pas d'énergie à base de pétrole? Tout le monde peut lever la main.

[Français]

La présidente: Monsieur Labbé, je vous demanderais de répondre brièvement.

[Traduction]

M. Gilles Labbé: La réponse est non, mais Airbus travaille là-dessus, et d'autres aussi. Pratt & Whitney Canada a également un projet à ce sujet.

L'hon. Pierre Poilievre: Merci, monsieur Labbé.

Si vous me permettez de conclure, madame la présidente, je trouve très intéressant que toutes les personnes qui veulent bloquer notre secteur de l'énergie au Parlement cherchent en même temps à obtenir plus de subventions pour une industrie qui utilise le pétrole, et seulement le pétrole, comme source d'énergie.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, député Poilievre.

Notre prochaine série de questions échoit au député Erskine-Smith.

Monsieur Erskine-Smith, vous avez cinq minutes.

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

Soit dit en passant, ce que je retiens des observations que mon collègue vient de prononcer, c'est qu'il doit vouloir dire que lorsque nous renflouerons éventuellement le secteur aérien, nous accompagnerons ce renflouement de conditions sur le plan climatique. Je suis d'accord avec cela, bien sûr.

Dans ma région, il y a une poignée de gens qui sont vraiment passionnés et qui écrivent des lettres à mon journal local. Il leur arrive aussi de m'écrire directement et, parfois, ils manifestent de la manière la plus amicale qui soit devant les bureaux des députés, ici, dans l'est de Toronto. Je ne suis pas toujours d'accord avec eux, mais ce sont des êtres humains adorables. Ils expriment des réserves au sujet de l'acquisition proposée d'avions de chasse, d'une valeur de 19 milliards de dollars, alléguant que ce n'est pas la meilleure façon de dépenser cet argent, qu'il y a des priorités concurrentes et que cela ne contribuera pas foncièrement à notre sécurité nationale d'un point de vue canadien.

Je me demande s'il y a quelqu'un parmi notre groupe d'experts qui pourrait m'aider à répondre à ces gens.

Mme Christyn Cianfarani: Je peux répondre à cette question.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Ce serait formidable.

Mme Christyn Cianfarani: Les Forces armées canadiennes font partie de la sécurité nationale du Canada. Nous avons un pays immense. Nous sommes un partenaire de premier plan du NORAD, et nous avons donc la responsabilité, avec les Américains, de protéger ce que ces derniers considèrent comme étant leur territoire nordique contre toute incursion par-dessus le pôle Nord en provenance de la Chine ou de la Russie. C'est notre responsabilité fondamentale avec nos partenaires américains et, pour ce faire, nous avons besoin de moyens tels que des avions de chasse.

Bien que les Canadiens ne ressentent peut-être pas ce genre de menaces parce qu'elles ne nous touchent pas quotidiennement, je pense que nos forces armées diraient qu'elles sont tout à fait réelles et que nous avons des responsabilités bien concrètes avec nos partenaires du sud, à savoir que nous devons nous assurer que nos frontières et, par extension, leurs frontières sont très bien protégées. Et je ne parle même pas de nos responsabilités à l'égard de l'OTAN et de nos autres partenaires alliés.

Je pense que je m'en tiendrais simplement à cela: il s'agit d'un atout. Les avions de chasse sont des atouts qui sont essentiels non seulement pour la sécurité nationale du Canada, mais aussi pour la sécurité des États-Unis, car cela concerne les territoires du Nord dont nous sommes responsables.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Je vous remercie de cette réponse.

En guise de suivi, lorsque nous envisageons d'augmenter les dépenses en matière de défense — et, à ma connaissance, ces 19 milliards de dollars comptent pour le deuxième plus grand achat de l'histoire du gouvernement canadien en matière de défense —, pensez-vous que c'est la meilleure façon de dépenser une telle somme afin de soutenir les objectifs stratégiques de défense du Canada? Est-ce que le fait de dépenser 19 milliards de dollars pour des avions de chasse est vraiment aussi prioritaire que le prétend le gouvernement?

• (1245)

Mme Christyn Cianfarani: La vérité, c'est que je ne suis pas en mesure de me prononcer sur ce qu'est la priorité pour les Forces canadiennes. Les Forces canadiennes doivent examiner toutes les demandes qui leur sont adressées par nos partenaires stratégiques et par nos proches alliés aux États-Unis, et tenir compte de nos propres aspirations en matière de sécurité nationale. Elles doivent ensuite établir le budget dont elles ont besoin, ainsi que le type de ressources qu'il leur faudra pour s'arrimer à nos ambitions.

S'agit-il du bon montant? Je ne suis pas la personne qui peut trancher à ce sujet. Il s'agit bien des Forces canadiennes et, évidemment, cela doit aussi tenir compte de ce que le pays peut se permettre.

Je pense que nous devons être conscients du fait que le Canada n'a pas refinancé son armée depuis les années 1950, de sorte que notre équipement... Et vous pouvez le dire à vos concitoyens; ils n'aiment certainement pas que nos Snowbirds tombent du ciel et que nos gens meurent. C'est la conséquence de l'absence très prolongée de refinancement: notre équipement vieillit et il doit être remis à neuf en fonction des conflits et des guerres actuels, et des activités de défense qui nous incombent en tant que nation et que nos alliés assument eux aussi dans le monde entier lorsque nous participons avec eux à des forces de coalition.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Je pense que le dernier point est vraiment pertinent dans la mesure où lorsqu'une dépense fédérale d'une telle ampleur est proposée, il convient de s'assurer qu'elle est conforme aux objectifs fédéraux et à nos besoins réels en matière de défense et de sécurité.

Je pense que mon temps est écoulé, mais si quelqu'un veut intervenir plus tard, il serait utile de savoir comment cette proposition pourrait soutenir le secteur aérospatial de façon plus générale dans une perspective d'approvisionnement.

La présidente: Malheureusement, votre temps est écoulé. J'espère que nous y reviendrons.

[Français]

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. Best, de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien.

Monsieur Best, en ce qui concerne vos préoccupations, que pensez-vous des réponses que nous a données NAV CANADA?

[Traduction]

M. Doug Best: Madame la présidente, je ne sais pas quoi dire. Je n'ai pas vraiment entendu beaucoup de réponses au sujet des problèmes que nous avons en matière de sécurité.

Jamais au grand jamais je n'aurais pensé que je serais ici, pas avec NAV CANADA en tout cas, et dans une position plus ou moins opposée à ce qui se passe. Je pensais que nous serions ici ensemble à faire du lobbying pour obtenir de l'argent, mais il est évident que nous avons des points de vue diamétralement opposés sur de nombreuses choses et, dans le contexte de ce qui se passe avec la compagnie, il se trouve que la sécurité est l'une d'elles.

Malheureusement, je dois également mentionner que nous avons dû mettre en place un formulaire de signalement des incidents liés à la sécurité, principalement parce que la semaine dernière, nos membres ont été informés par la compagnie qu'elle n'allait plus [...] ou, essentiellement, qu'elle rejetait les préoccupations légitimes et bien réelles en matière de sécurité, parce que lorsque nous avons demandé à nos membres de contacter la direction, elle a qualifié la démarche de « campagne d'envoi de lettres ».

Comme je l'ai dit, j'essaie de ne pas dénigrer, mais malheureusement, la sécurité est primordiale, ainsi que la reprise économique. Je ne dirai pas où cela va se jouer. Tout dépend de l'état des effectifs à la fin de cette période.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie.

J'aimerais que vous nous parliez davantage du moratoire de cinq ans. On parle ici d'une étude en profondeur, d'un modèle de gouvernance, de coûts administratifs, d'ordre dans les objectifs, des obligations envers l'industrie et de la sécurité des utilisateurs.

Selon vous, le moratoire est-il nécessaire pour maintenir la sécurité aérienne et une main-d'œuvre hautement qualifiée, des enjeux cruciaux que vous avez soulignés?

Pouvez-vous nous parler davantage de ce moratoire?

[Traduction]

M. Ray Bohn: Je présume que cela s'adressait à moi. Je n'ai pas entendu le début de l'intervention.

Nous pensons certainement que le processus que nous avons mis en place est approprié pour examiner ces questions. Nous allons poursuivre ce processus, travailler avec les parties prenantes et prendre les bonnes décisions, parce que la sécurité est notre affaire. Elle est extrêmement importante pour nous tous.

Notre bilan en matière de sécurité est irréprochable. C'est l'un des meilleurs au monde et nous faisons tout pour qu'il le reste. Je pense qu'il est extrêmement important que tous les membres de ce groupe d'experts sachent que lorsque nous prenons ces décisions, lorsque nous tentons d'adapter la taille de l'entreprise en fonction des réalités de la pandémie, la sécurité est notre priorité absolue.

• (1250)

La présidente: Merci beaucoup.

Notre prochaine série de questions échoit au député Garrison.

Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

Je tiens à dire, pour commencer, que les autres membres du Comité n'ont manifestement pas vu le premier vol commercial électrique effectué il y a plus d'un an par Harbour Air à bord d'un De Havilland réaménagé. On semble avoir oublié que Harbour Air est en bonne voie de devenir une compagnie aérienne commerciale ré-

gulière entièrement électrique. Cela devrait se faire d'ici deux ans. Disons qu'elle a été un peu retardée par la pandémie. Il y a donc effectivement des changements technologiques en cours.

Si j'ai voulu revenir devant le Comité aujourd'hui, c'est pour parler du contrôle du trafic aérien. Mon père était contrôleur aérien, même si c'était il y a de nombreuses années, et je suis conscient du stress élevé qui est associé à ce travail. Je connais les préoccupations des contrôleurs aériens pour la sécurité du public, et je sais qu'ils sont toujours en demande.

Ma question pour M. Best est la suivante. Compte tenu des incertitudes actuelles créées par NAVCAN, tant sur le plan de la sécurité que sur celui de la dotation en personnel, pensez-vous que nous serons en mesure de revenir à un service complet? Croyez-vous plutôt que ces incertitudes vont pousser les gens à quitter la profession ou à se trouver un autre emploi?

M. Doug Best: C'est une très bonne question.

La réponse est non, pas pour le moment. La seule façon d'y parvenir avant la pandémie était de faire des heures supplémentaires, et comme je l'ai dit dans mon exposé, la facture des heures supplémentaires chez NAV CANADA pour l'année précédente s'élevait à près de 100 millions de dollars. Cette somme n'était pas que pour les contrôleurs aériens, mais je dirais qu'ils en ont reçu la majeure partie.

Le système fonctionnait à vide. C'est probablement la façon la plus simple de le dire. Aujourd'hui, alors que nous amorçons la reprise, il nous manque 18 % des effectifs, et cela pourrait monter à plus de 20 % avec les licenciements ou si NAV CANADA met ses plans à exécution. Je pense que ces chiffres parlent d'eux-mêmes.

M. Randall Garrison: Avez-vous l'impression que vos membres ont été consultés de manière adéquate sur les moyens de s'attaquer à ce problème de réouverture et de reprise, ou avez-vous vraiment été écartés de ce processus?

M. Doug Best: Je dirais qu'à ce stade, nous avons été écartés de la plupart des processus. Nous ne sommes pas intervenus publiquement depuis probablement le début des années 2000. Maintenant, nous avons l'impression d'être des lanceurs d'alerte, et c'est tout un rôle à assumer. Ce n'est certainement pas enviable, je peux vous le dire, et non, nous ne sommes pas...

M. Randall Garrison: Je suis désolé que vous vous soyez retrouvés dans cette position, et je vous remercie de votre témoignage d'aujourd'hui.

La présidente: Merci beaucoup. Notre prochaine série de questions est pour le député Généreux.

[Français]

Monsieur Généreux, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

J'aimerais encore une fois remercier les témoins. Leur témoignage était très intéressant.

J'aimerais maintenant m'adresser à M. Bain, de l'entreprise NorthStar Ciel et Terre.

Monsieur Bain, vous avez dit au début de votre témoignage que vos technologies permettraient de surveiller, ou à tout le moins de connaître l'existence et l'emplacement des objets spatiaux.

Ma question semblera peut-être idiote, mais je vous la pose tout de même. Parlez-vous uniquement de satellites ou également des déchets provenant d'engins spatiaux qui se trouvent dans l'univers?

M. Stewart Bain: En fait, monsieur Généreux, votre question est très bonne et très pertinente.

Il est important de savoir que, normalement, un opérateur de satellite sait très bien comment retrouver son propre satellite. Cette année, SpaceX, l'entreprise de M. Musk, va lancer 1 567 satellites Starlink dans l'espace. Or, 10 % de ces satellites vont être perdus. On parle donc dans ce cas d'environ 150 satellites.

M. Bernard Généreux: Vous dites qu'on va perdre ces satellites, mais où s'en vont-ils?

M. Stewart Bain: M. Musk ne le sait pas. Il n'a pas de maîtrise sur les satellites, qui se déplacent dans l'espace à une vitesse de 8 kilomètres par seconde et dont la trajectoire est inconnue. Cela pose un problème. En tant qu'ingénieur, j'ai calculé l'énergie cinétique associée à un satellite de 260 kilogrammes qui se déplace à une vitesse de 8 kilomètres par seconde. Cela équivaut à deux tonnes de TNT qui se déplacent dans l'espace et dont on ne suit pas de près la trajectoire.

Tous nos satellites GPS, notamment pour la météorologie, font partie de ces « bombes ». Or, nous devons gérer cela. Les gens de la NASA ont dit que le fait le plus important, pour le monde entier et notre planète, était que l'observation des changements climatiques se faisait à partir de l'espace. Il en va de même pour tous nos échanges financiers. Perdre l'accès à l'espace serait un problème majeur.

• (1255)

M. Bernard Généreux: Il y a donc un danger réel en ce qui concerne la circulation dans l'espace de tous ces satellites. L'entreprise Télésat va en lancer 300, je crois. De votre côté, vous parlez de 1 500 satellites.

Savez-vous combien de satellites il pourrait y avoir dans l'espace d'ici cinq ans?

M. Stewart Bain: À la fin de cette décennie, il va y avoir 100 000 satellites dans l'espace. Aujourd'hui, il y en a environ 3 000. Or, comme vous l'avez souligné, il y a dans l'espace des millions d'objets, de déchets, dont on ne surveille pas correctement la trajectoire.

Pour notre part, nous proposons de dresser une carte de tout ce qui est là, de façon à ce qu'il soit possible de naviguer adéquatement autour des objets qui posent une menace aux satellites qui sont en fonction dans l'espace.

M. Bernard Généreux: Monsieur Bain, j'ai posé plus tôt des questions à M. Labbé au sujet de la stratégie nationale mise en œuvre au cours des années passées.

Considérez-vous qu'une telle stratégie serait avantageuse pour votre entreprise, comme elle l'a été pour celle de M. Labbé?

M. Stewart Bain: Je suis totalement d'accord avec M. Labbé. Il est essentiel de se focaliser sur un programme pour soutenir précisément l'industrie aérospatiale. C'est d'autant plus important dans les conditions actuelles, compte tenu de la situation économique et de cette pandémie qui touche le monde entier.

C'est très important, non seulement pour soutenir la recherche-développement et le développement de technologies, mais aussi pour transformer cela en marché, avec le soutien du gouvernement

du Canada. C'est un besoin criant. Dans le cadre de la politique Protection, Sécurité, Engagement du gouvernement du Canada, je souhaite que cet engagement signifie qu'on va travailler avec l'industrie pour réaliser quelque chose de réel et de durable.

La durabilité touche non seulement l'environnement naturel, mais également l'environnement économique, et la décision de jouer un rôle à cet égard incombe au gouvernement du Canada.

M. Bernard Généreux: Monsieur Bain, lorsque l'on parle d'une stratégie nationale, il y a la question du financement.

Pouvez-vous préciser quelle forme cela prendrait plus particulièrement pour votre secteur d'activité?

M. Stewart Bain: Nous avons besoin de fonds pour développer les technologies qui visent spécifiquement le secteur aérospatial, comme l'a souligné M. Labbé.

De plus, comme l'a mentionné Mme Cianfarani, nous avons besoin d'une stratégie et d'une politique de stimulus bon marché pour appuyer les entreprises innovantes nouvellement créées et les entrepreneurs qui lancent leur entreprise.

M. Bernard Généreux: Je vous remercie beaucoup.

Je remercie tous les témoins.

M. Stewart Bain: Je vous remercie, monsieur Généreux.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

Pour la dernière série de questions, le député Ehsassi m'a offert son temps de parole, alors je vais confier l'horloge au greffier, par souci de transparence.

Monsieur le greffier, si vous pouviez régler l'horloge à cinq minutes pour moi, je vous en serais reconnaissante.

Je voulais revenir sur ce que nous avons entendu au cours de cette étude. Compte tenu de la géographie du Canada, nous ne pouvons pas renoncer à soutenir l'industrie aérospatiale. De nombreuses personnes ont dit que cela ne concernait pas que les compagnies aériennes. Il faut aussi penser aux activités d'entretien, de réparation et de révision ainsi qu'à la chaîne d'approvisionnement. Au Canada, nous n'avons pas l'infrastructure nécessaire qui nous permettrait de ne pas soutenir l'industrie.

Monsieur Labbé, vous avez mentionné les problèmes associés à ce que nous pourrions appeler le non-aboutissement des politiques — attribuable, par exemple, à la variabilité des cycles électoraux et aux changements de gouvernements —, puis de l'obligation de repartir à zéro, et du fait que pour beaucoup de ces projets, la R-D demande de nombreuses années — 5 ans, 10 ans. La réalité, c'est que l'industrie a besoin d'un financement durable et prévisible. J'entends ce que vous dites.

Pour ce qui est de la politique de défense Protection, Sécurité, Engagement, je pense que le but était de faire en sorte que ces plans se poursuivent en fonction des besoins. La politique permettra de fournir un plan pour les 20 prochaines années, peu importe qui est au gouvernement.

Je voudrais reprendre les propos de mon collègue, le député Erskine-Smith, quant au bien-fondé du besoin de nous doter d'avions de chasse. Beaucoup d'entre vous savent que ma famille est une « famille militaire », et que j'ai deux enfants qui servent dans les Forces armées canadiennes. Je sais très bien à quoi les Forces armées canadiennes doivent faire face. Je sais très bien que nous n'avons pas été en mesure de nous refinancer pendant de nombreuses années, sous plusieurs gouvernements consécutifs.

Madame Cianfarani, vous avez parlé un peu de l'accélération de l'approvisionnement. Si nous devons tirer parti de Protection, Sécurité, Engagement, il y aurait des possibilités. Non seulement devons-nous réaliser ces projets, non seulement devons-nous refinancer nos forces armées, mais il convient de reconnaître que c'est la chose intelligente à faire en raison des retombées économiques et industrielles que cette démarche générera pour le Canada.

Pouvez-vous nous parler un peu d'autres projets que nous devrions selon vous faire avancer? Vous avez fait allusion à certains d'entre eux, mais aussi au Système d'alerte du Nord ou SAN, dont nous savons qu'il doit être remplacé. Étant donné le passage du Nord-Ouest et l'intérêt de la Russie pour ce passage, pourriez-vous nous parler un peu des possibilités qui s'offrent à nous pour lancer certains de ces projets et les réaliser?

• (1300)

Mme Christyn Cianfarani: Évidemment, c'est un peu un problème pour moi de parler de projets précis. Comme vous pouvez l'imaginer, nous avons des concurrents au sein de l'association qui pourrait se servir de cela pour se positionner, alors je vais en parler de manière très générale.

Tout d'abord, nous devons examiner les projets en cours qui pourraient être avancés à l'intérieur du cycle, ce qui signifie que la technologie est disponible. Notre pays a les capacités voulues, et nous pouvons nous tourner vers les entreprises canadiennes qui ont des capacités industrielles clés, c'est-à-dire des capacités de premier plan à l'échelle planétaire qui pourraient être utilisées pour ces types de technologies ou en partenariat avec d'autres nations.

Lorsque nous examinons le Système d'alerte du Nord, par exemple, il est fort probable qu'une partie de ce radar soit le fait de partenaires américains. Nous devons donc examiner comment nous pourrions promouvoir un partenariat apte à faire avancer le projet et peut-être même comment soustraire ce dernier à ce que nous appelons les mécanismes traditionnels d'approvisionnement équitables et ouverts. Nous ne sommes pas nécessairement opposés à ces mécanismes, mais nous sommes contre ces très longs processus d'une

durée de 10 ans qui marquent parfois ces types d'environnements concurrentiels et qui ne profitent pas nécessairement aux entreprises canadiennes.

Lorsque je vous ai donné cette liste de courses, cela renvoyait à l'utilisation beaucoup plus ferme des politiques de retombées industrielles et technologiques, ou à l'utilisation de ce que nous appelons des exigences obligatoires ou des exclusions aux termes desquelles nous pouvons affirmer que telle ou telle technologie existe au Canada et obliger notre partenaire, M. États-Unis, à utiliser cette technologie parce que ce fournisseur existe. Ce type de logique est utilisé de manière significative dans d'autres pays. Vous ne verrez pas un avion de chasse acheté par le gouvernement des États-Unis qui n'est pas fabriqué aux États-Unis.

Je ne laisse pas entendre que nous allons commencer à construire des avions de chasse au Canada, mais j'affirme que lorsque nous regardons des choses comme la formation, nous devons tabler sur le fait que nous sommes le leader mondial des systèmes utilisés dans ce domaine. Il serait par conséquent terriblement dommage de ne pas faire appel à des entreprises canadiennes en priorité pour les programmes de formation à venir. Il n'y a aucune raison pour que nous ne puissions pas les faire progresser dans les cycles d'approvisionnement.

C'est ce genre de choses auxquelles nous réfléchissons. Ce n'est pas une question de savoir si nous pouvons le faire, mais bien d'avoir la volonté de le faire.

La présidente: Merci beaucoup.

Je pense que je n'ai plus de temps. Je regarde le greffier. Oui, j'ai un peu dépassé ma limite.

Mme Christyn Cianfarani: J'ai pris tout votre temps.

La présidente: Non. Merci beaucoup.

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

J'aimerais remercier les témoins d'avoir été là. Merci aussi pour la franchise de vos propos. Il est évident que l'examen de ce que nous pouvons faire pour soutenir l'industrie aérospatiale va demander beaucoup de travail.

Encore une fois, un grand merci à nos interprètes pour le travail qu'ils font, à notre équipe des TI et, bien sûr, à notre greffier et aux analystes présents dans la salle.

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>