



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 012 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 9 mai 2016

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 9 mai 2016

• (1530)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance n^o 12 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la première session de la 42^e législature.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins, qui comparaissent par téléconférence et qui sont dans la salle avec nous. Nous sommes très reconnaissants du temps que vous prenez pour venir ici et nous aider à examiner le projet de loi C-10.

Dans la salle, nous accueillons Jim Quick, président et chef de la direction de l'Association des industries aérospatiales du Canada, et Ronnie Di Bartolo et Jean-Pierre Bastien, Premier Aviation Overhaul Centre.

Par vidéoconférence, nous accueillons Yves-Thomas Dorval et Benjamin Laplatte, du Conseil du patronat du Québec.

Je tiens à tous vous souhaiter la bienvenue.

Je vais commencer par M. Quick. Voulez-vous y aller en premier, s'il vous plaît?

M. Jim Quick (président et chef de la direction, Association des industries aérospatiales du Canada): Bonjour, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Merci de m'avoir invité ici aujourd'hui pour discuter du projet de loi C-10 et de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Nous sommes heureux d'être ici pour vous faire connaître notre point de vue sur la façon dont ce projet de loi appuiera la croissance et la compétitivité de l'industrie aérospatiale canadienne.

L'AIAC représente le secteur aérospatial canadien, y compris les principaux fabricants et leurs fournisseurs. Nos membres représentent un groupe diversifié d'entreprises qui sont des chefs de file mondiaux au chapitre de la conception, de la fabrication et de la livraison de produits aérospatiaux, spatiaux et de défense, et de l'entretien, de la réparation et de la révision, l'ERR, d'aéronefs existants.

Le secteur aérospatial est une industrie mondiale. Par conséquent, pour nous et pour nos membres, il est important de prendre des décisions d'affaires, de politiques et d'investissements dans un contexte mondial. Les chaînes d'approvisionnement dans le secteur aérospatial ne se limitent pas à un seul pays ni même à un seul continent. Nos membres font concurrence à des entreprises de partout sur la planète pour obtenir des contrats.

Le secteur aérospatial canadien est le cinquième en importance au monde. Depuis des décennies, nous jouons dans la cour des grands sur la scène internationale parce que nous avons mis en place des capacités et des possibilités de premier plan à l'échelle internationale pour tout ce qui touche les produits et les services aérospatiaux à valeur élevée et novateurs. Nous comptons au pays sur Bombardier, un FEO de calibre international et nous avons favorisé la création

d'un bassin de fournisseurs novateurs intégré dans des marchés en croissance dans le monde entier.

Le projet de loi arrive dans le contexte de l'annonce de deux centres d'excellence qui renforceront l'innovation et les capacités dans le domaine aérospatial à Montréal et à Winnipeg, deux des principaux centres aérospatiaux du Canada. Ces centres d'excellence nous aideront à maintenir notre avantage concurrentiel sur le marché mondial. Les centres nous aideront à nous assurer que les entreprises aérospatiales canadiennes continuent de renforcer leur capacité et leur possibilité d'offrir des solutions novatrices, non seulement à Air Canada, mais aussi aux autres principaux transporteurs aériens et exploitants dans le monde entier.

À Montréal, un centre d'excellence sur l'entretien de la C Series donnera aux entreprises qui veulent réaliser des activités d'entretien, de réparation et de révision de cette nouvelle plateforme un important avantage concurrentiel.

Comme je l'ai dit, Bombardier est un fabricant de niveau mondial qui a créé un aéronef de renommée mondiale. L'entrée en service de la C Series est aussi une excellente occasion pour les entreprises canadiennes d'acquérir un avantage concurrentiel relativement à tout contrat lié à des activités d'ERR liées à l'aéronef, non seulement pour Air Canada, mais aussi pour les autres principaux transporteurs aériens à l'échelle internationale.

Le Manitoba possède déjà un secteur aérospatial extrêmement novateur. Winnipeg accueille déjà le plus grand centre de fabrication de composites aérospatiales, une installation d'essai de moteurs par temps froid parmi les plus évolués de l'industrie et la plus importante entreprise d'ERR de turbines à gaz indépendante de la planète. La présence d'un centre d'excellence sur les activités d'ERR constitue une nouvelle occasion d'acquérir des capacités et de promouvoir des débouchés supplémentaires pour les entreprises aérospatiales du Manitoba et qui pourront être exportés dans les marchés internationaux.

Le projet de loi C-10 est aussi important parce qu'il met toutes les entreprises canadiennes sur un pied d'égalité. Comme je l'ai mentionné au début de ma déclaration, si l'on veut être compétitif dans un secteur mondial, il faut un environnement dans lequel les entreprises peuvent prendre des décisions d'affaires, de politiques et d'investissements dans un contexte international. Si nous voulons que nos entreprises survivent, elles doivent pouvoir faire concurrence aux autres joueurs à l'échelle internationale, et nous savons qu'elles en sont capables.

Pour l'AIAC et ses membres, le projet de loi C-10 n'est pas seulement l'occasion de fournir des services au Canada ou à une seule entreprise canadienne; c'est aussi une façon de créer pour notre industrie un environnement qui permettra aux entreprises aérospatiales canadiennes d'être plus novatrices et concurrentielles à l'échelle internationale et qui permettra au secteur d'attirer des transporteurs aériens et des exploitants du monde entier.

Grâce au renforcement de notre industrie et à des investissements intelligents dans l'innovation, comme ces centres d'excellence, nous sommes convaincus que les entreprises canadiennes continueront de remporter des marchés auprès d'Air Canada et d'autres transporteurs aériens et exploitants. Nous croyons que le projet de loi C-10 adopte l'approche qui est nécessaire pour assurer la croissance future du secteur aérospatial canadien. Le projet de loi soutient l'innovation, la compétitivité et la croissance canadienne au pays et sur le marché international.

Merci beaucoup. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1535)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Di Bartolo.

M. Ronnie Di Bartolo (président-directeur général, Premier Aviation Overhaul Center): Bonjour, mesdames et messieurs.

Merci de m'avoir invité ici pour parler de Premier Aviation et du projet de loi C-10.

Je m'appelle Ron Di Bartolo et je suis président et président-directeur général de Premier Aviation. Je suis accompagné de mon collègue, Jean-Pierre Bastien, vice-président, Opérations de Premier Aviation Québec Inc.

Pour commencer, je tiens à vous fournir quelques renseignements contextuels sur Premier Aviation. Nous sommes une entreprise canadienne en propriété exclusive qui fournit des services d'entretien primaire des cellules des aéronefs à l'industrie aéronautique. En plus de réaliser des activités d'entretien des cellules, nous possédons aussi les installations et les capacités nécessaires pour faire des travaux de peinture et d'autres activités d'entretien d'aéronefs.

Nous comptons actuellement quatre installations, qui sont situées à Trois-Rivières, au Québec, dans la ville de Québec, à Windsor, en Ontario, et à Rome, dans l'État de New York. Nos installations canadiennes emploient 550 personnes, tandis que nos installations américaines en emploient 170.

Les installations de notre entreprise fournissent des services à un certain nombre de transporteurs aériens relativement à différents types d'aéronefs. À Trois-Rivières, nous entretenons les flottes d'Embraer appartenant à Air Canada et à son partenaire Sky Regional. Nous faisons aussi des travaux de peinture pour WestJet.

À Windsor, nous entretenons la flotte de WestJet et nous nous occupons aussi actuellement de la flotte de First Air, de Canadian North et de Sunwing. Dans ces installations, nous nous occupons de Boeing 737, d'ATR 42, d'Embraer 190 et d'autres types d'aéronefs.

Dans la ville de Québec, nous entretenons les flottes d'exploitants de lignes aériennes américaines, antillaises, et européennes, y compris Piedmont Airlines, Peninsula Airways, Corvus, LATAM, Air Guyane, LIAT et plusieurs autres bailleurs de biens aéronautiques.

À Rome, dans l'État de New York, nous entretenons une diversité d'aéronefs pour Republic Airlines, Atlas Air Cargo et GECAS.

Notre capacité de fournir des services d'entretien liés à autant de types d'aéronefs pour le compte de différents clients est le résultat d'années d'investissements dans nos effectifs. Les clients veulent obtenir les services de Premier Aviation en raison de notre réputation durement gagnée liée à l'excellente qualité de notre travail, à nos délais de réponse rapides et à la souplesse de nos calendriers d'entretien, le tout à des prix compétitifs. C'est ce qu'il faut pour être compétitif dans ce secteur. Notre capacité de faire aussi des travaux de peinture et d'autres travaux d'entretien nous donne un avantage

important par rapport à nos concurrents et constitue une valeur ajoutée pour nos clients.

Pour ce qui est des travaux que nous faisons pour Air Canada, nous avons obtenu un premier contrat lié à des travaux de peinture et d'entretien en 2009. À la suite de la fermeture d'Aveos, en 2012, la portée de nos travaux pour le transporteur aérien s'est élargie pour inclure des travaux d'entretien lourd de certains aéronefs Embraer. En raison des résultats positifs liés à ces travaux d'entretien, Air Canada a rapidement retenu les services de Premier pour s'occuper de tous les travaux d'entretien de sa flotte d'Embraer. Précédemment, ces travaux étaient effectués par Aveos et dans les installations d'Embraer, à Nashville, au Tennessee.

Aujourd'hui, en raison de l'avantage que nous pouvons offrir à Air Canada, tous les travaux sont réalisés à Trois-Rivières par les 354 employés qui travaillent actuellement dans ces installations. De plus, l'augmentation de notre charge de travail nous a obligés à élargir nos installations partout au Québec au fil du temps. En tant qu'entreprise compétitive d'ERR au Canada qui offre ses services non seulement à des entreprises canadiennes, mais à des entreprises étrangères, nous savons que nous possédons ce qu'il faut pour être compétitifs dans notre secteur. Nous sommes compétitifs. Le projet de loi C-10, avec ses amendements à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, ne limiterait pas les endroits d'où nous pouvons réaliser nos travaux pour Air Canada et nous donnerait la marge de manoeuvre nécessaire pour continuer à accroître nos activités auprès du transporteur aérien.

Au fil du temps, nous avons montré que nous pouvons compétitionner pour obtenir des contrats auprès d'entreprises canadiennes et d'entreprises internationales, et nous espérons pouvoir poursuivre notre croissance et continuer à créer des emplois au Canada dans le domaine de l'entretien. En raison de nos effectifs très spécialisés et de notre expertise, de notre souplesse et de notre structure à faible coût, nous sommes bien placés pour y arriver.

Merci.

• (1540)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Di Bartolo.

Nous allons maintenant passer au Conseil du patronat du Québec.

Messieurs, l'un d'entre vous peut prendre la parole. S'il vous plaît, allez-y.

M. Yves-Thomas Dorval (président-directeur-général, Conseil du patronat du Québec): Bonjour.

Je vais présenter ma déclaration en français, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

[Français]

Tout d'abord, nous aimerions remercier le Comité de nous permettre de parler aujourd'hui de l'importance de moderniser la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada par l'entremise du projet de loi C-10.

Je m'appelle Yves-Thomas Dorval et je suis président-directeur général du Conseil du patronat du Québec, ou le CPQ. Je suis accompagné aujourd'hui par M. Benjamin Laplatte, directeur principal, Affaires publiques et développement corporatif de l'organisation.

Depuis bientôt près de 50 ans, le CPQ regroupe la majorité des associations sectorielles et les plus grands employeurs du Québec. Il représente directement ou indirectement les intérêts de plus de 70 000 employeurs de toutes tailles, tant du secteur privé que du secteur parapublic, dont plusieurs sont des entreprises pancanadiennes, voire internationales.

La mission de notre organisation est de faire en sorte que, dans un contexte de concurrence mondiale accrue, les entreprises puissent disposer des meilleures conditions possible pour prospérer de façon durable, c'est-à-dire qu'elles bénéficient d'un environnement d'affaires stable, prévisible et concurrentiel.

En concordance avec les priorités dictées par la situation économique, les actions du Conseil sont guidées par cinq grands axes stratégiques relevés dans son plan d'action, dont trois touchent plus particulièrement le projet de loi C-10: une main-d'oeuvre à coût concurrentiel, une réglementation intelligente et une économie durable basée sur la compétitivité.

À cet effet, le CPQ a accueilli avec satisfaction le dépôt du projet de loi C-10, qui donne à Air Canada la flexibilité requise pour optimiser la performance de ses activités et continuer à se développer.

Revenons toutefois un peu en arrière et examinons la question plus globalement, comme certains l'ont fait avant moi.

Nous jugeons important d'apprécier la valeur du projet de loi dans le contexte du renforcement nécessaire de l'industrie aéronautique du Canada, qui doit être une industrie compétitive.

L'industrie aéronautique canadienne est l'une des pierres angulaires de notre économie nationale. Elle regroupe plus de 700 compagnies réparties sur l'ensemble du territoire, elle soutient près de 180 000 emplois directs et indirects et elle contribue annuellement au PIB à raison de 29 milliards de dollars.

Chaque année, environ 1,8 milliard de dollars sont investis en recherche-développement, ce qui équivaut en moyenne à cinq fois plus que dans le domaine manufacturier.

Enfin, l'industrie aéronautique canadienne participe grandement au marché de l'exportation, car près de 80 % de la production globale est vendue sur les marchés étrangers. C'est énorme.

Se classant parmi les plus grands joueurs d'envergure internationale, Air Canada apporte d'ailleurs une importante contribution à l'économie canadienne et se classe parmi les plus importants employeurs.

Exporter l'ingéniosité et l'inventivité canadiennes dans le monde permet de développer notre compétitivité et de poursuivre notre croissance, et nous aidera à sortir de cette période d'incertitude économique. Les industries fondées sur le savoir et l'innovation nous rendent concurrentiels et alimentent l'économie du Canada.

Cependant, les acteurs du secteur aéronautique doivent composer avec un marché mondial qu'ils ne se disputent pas sur un pied d'égalité, car ils font face à la concurrence tant des géantes multinationales que des gouvernements. Or, depuis 1980, la sous-traitance de certaines activités de maintenance à des firmes spécialisées est devenue une norme essentielle dans ce secteur partout dans le monde. Rappelons à cet effet que, chez Air Canada, la taille de la main-d'oeuvre de la chaîne d'entretien a plus que doublé au cours des 10 dernières années. Aujourd'hui, le transporteur embauche approximativement 2 400 travailleurs de maintenance au Canada seulement, en plus des 1 000 travailleurs au sein de ses partenaires régionaux.

Toutefois, aucune autre compagnie aérienne au Canada et dans le monde n'est assujettie à des restrictions d'entretien comme celles qui étaient imposées à Air Canada par la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, et ce, même si ces entreprises sont en concurrence sur les mêmes marchés pour les mêmes consommateurs. Ces entreprises d'aviation prennent leurs décisions en se basant sur la compétitivité au chapitre de la qualité et du prix des services accordés et de leurs délais d'exécution.

Il est vrai que la fermeture de la firme Aveos en 2012 a été une triste histoire et que plusieurs emplois ont disparu, mais il importe de souligner que, comme toute entreprise privée, le succès d'une entreprise de ce genre est d'abord tributaire de sa capacité de concurrencer efficacement ses compétiteurs, tant par la qualité de ses services que par ses prix.

Force est d'admettre que, au fil des ans, Aveos n'a pas réussi à demeurer à ce niveau. À la suite de sa fermeture, d'autres fournisseurs québécois ont émergé. En se basant sur leur expertise et leur compétitivité, ils ont créé des centaines d'emplois au Québec. Ils se font concurrence mondialement pour gagner les opérations de maintenance lourde des transporteurs aériens, comme cela a été dit il y a quelques secondes.

Ainsi, la modernisation de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada vient modifier une loi qui avait été adoptée il y a plus d'un quart de siècle, en tenant compte du fait que l'industrie du transport aérien s'est grandement transformée depuis.

Le projet de loi C-10 va donc permettre au transporteur de prendre des décisions basées sur son jugement d'affaires et sa discrétion commerciale, comme toute entreprise privée doit pouvoir le faire. Le projet de loi lui accorde une plus grande flexibilité, ce dont Air Canada a besoin pour être une concurrente sur le plan mondial. Le projet de loi reconnaît que le transporteur est une entreprise qui appartient entièrement à des intérêts du secteur privé et qui exerce ses activités dans une industrie mondiale hautement compétitive. En effet, les experts, dont certains ont comparu devant vous, parlent d'une marge de profit très faible, de 2 % à 4 %, pour cette industrie.

En créant des conditions plus équitables, le projet de loi C-10 permettra à Air Canada de déterminer le volume et le type d'entretien d'avions qu'elle fait ailleurs dans le monde et au Canada. Il apparaît clairement que le projet de loi C-10 permettra à Air Canada de demeurer concurrentielle et de contribuer à la création d'emplois dans les domaines de l'aviation, du tourisme et de l'aéronautique au Canada pour bon nombre d'années.

Ce projet de loi est d'ailleurs conséquent avec les ententes conclues au palier provincial, particulièrement au Québec, où Air Canada s'engage à collaborer à la mise en oeuvre d'un centre d'excellence et d'entretien de ses appareils de la C Series. Par le fait même, le gouvernement fédéral prend acte du règlement des poursuites avec les gouvernements provinciaux en modifiant la Loi pour éviter d'autres poursuites dans l'avenir.

En conclusion, il est temps de nous poser une question toute simple: croyons-nous que l'industrie aéronautique doit faire partie de notre avenir de manière compétitive? Notre réponse est un oui catégorique. C'est pourquoi nous appuyons le projet de loi C-10.

Merci.

• (1545)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Je vous remercie tous d'avance d'être le plus directs possible afin que les membres du Comité aient suffisamment de temps pour poser des questions.

Je crois savoir, monsieur Quick, que vous devez partir à 16 h 30.

M. Jim Quick: C'est l'entente, madame la présidente.

La présidente: Je le disais à titre informatif pour le Comité.

Monsieur Berthold, vous avez six minutes, s'il vous plaît.

[Français]

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

Je remercie tous les invités de leur participation aujourd'hui.

J'en comprends que les représentants des trois groupes de témoins appuient le projet de loi C-10 tel qu'il a été présenté.

Madame la présidente, à l'intention de tous les parlementaires qui sont ici et qui devront avoir toute l'information nécessaire quand viendra le temps de mettre aux voix le projet de loi C-10 à la Chambre, de même qu'à l'intention des intervenants qui viennent de nous partager leur position sur le projet de loi C-10, je veux mentionner que ma collègue Mme Kelly Block a déposé un avis de motion, qui se lit comme suit:

Que le Comité demande les documents, les projets de recherche, les notes, les courriels et la correspondance ayant contribué à la présentation « Modifications de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada » ou portant sur cette présentation, et que ces documents soient soumis au Comité d'ici le mercredi 11 mai 2016.

Cette motion a été déposée par Mme Block dans les délais requis. Il est important que nos invités puissent avoir accès à cette information. Depuis le début, il se déroule toutes sortes de choses devant le Comité. En effet, une journée, on dit qu'on a eu des rencontres avec Air Canada; une autre journée, on dit qu'on n'a pas eu de rencontres avec Air Canada. Tantôt on dit qu'Air Canada a rencontré des gens; tantôt on dit qu'Air Canada n'a pas rencontré de gens. Bref, il serait important, pour appuyer le travail du Comité, que cette motion soit adoptée par les membres du Comité et qu'on ait accès à toute l'information dont on a besoin.

Ce n'est pas pour rien. D'ailleurs, le projet de loi lui-même mentionne que, même si le Québec a affirmé que le terme « révision » désignait l'entretien lourd, les tribunaux ont reconnu que de tels travaux n'avaient jamais été faits à Mississauga. On dit aussi qu'Air Canada a conclu un accord avec le gouvernement du Manitoba pour la création d'un centre d'excellence dans l'Ouest canadien pour l'entretien des aéronefs dans cette province. Toutefois, on apprend que les ententes ne sont pas encore conclues. Le gouvernement du Québec mentionnait la même chose dans son mémoire qu'il a fait parvenir aux membres du Comité.

Je veux citer deux extraits de ce mémoire. Tout d'abord, on dit ceci:

Ainsi, sous réserve de la conclusion des ententes définitives, le gouvernement du Québec a convenu d'abandonner le litige relatif aux obligations d'Air Canada quant au maintien d'un centre d'entretien et de révision.

Je répète que c'est « sous réserve de la conclusion des ententes définitives ». Pourtant, on a entendu aujourd'hui des témoins nous dire que l'entente avait été conclue avec le gouvernement du Québec. Or ce ne semblerait pas être le cas; c'est le gouvernement du Québec lui-même qui nous informe de cela.

Je cite encore le mémoire:

Au surplus, afin de procurer tous les effets aux ententes intervenues, le gouvernement du Québec demande à ce que l'entrée en vigueur suite à la sanction du projet de loi C-10 survienne après la conclusion des ententes finales décrites plus haut.

Encore une fois, j'en comprends que l'entente avec le gouvernement du Québec n'a pas été conclue.

On va recevoir, plus tard, une représentante du gouvernement du Manitoba, qui va probablement nous dire elle aussi que l'entente n'a pas encore été signée définitivement.

C'est pour cette raison, madame la présidente, qu'il est important que les membres du Comité soient mis au courant de cet avis de motion, qui est très simple. La motion ne vise qu'à nous permettre d'avoir accès à toute l'information nécessaire. Cela va aider les parlementaires et les témoins qui participent à l'étude de ce comité sur le projet de loi C-10.

Madame la présidente, j'aimerais, avec l'autorisation des mes collègues, que nous adoptions immédiatement cette motion pour que nous puissions procéder à l'étude en ayant tous les éléments en mains. Cela va également aider les témoins à se faire une idée du projet de loi.

• (1550)

[Traduction]

La présidente: Monsieur Berthold, nous demandez-vous de débattre et de mettre la motion au vote maintenant ou, vu que nous avons des témoins qui ont leurs propres contraintes temporelles, aimeriez-vous attendre jusqu'à la fin de la réunion?

[Français]

M. Luc Berthold: J'aimerais que nous adoptions la motion. Il s'agit d'une motion simple qui aidera tous les parlementaires. Si mes collègues d'en face n'y voient pas d'objection, nous pourrions procéder, puis poursuivre avec les questions aux témoins.

[Traduction]

La présidente: Le Comité choisit-il de poursuivre les travaux à huis clos pour s'occuper de la motion ou pouvons-nous le faire ici?

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Nous allons poursuivre à huis clos.

La présidente: Tous ceux en faveur de déclarer le huis clos pour traiter de la motion?

(La motion est adoptée.)

La présidente: Messieurs, je dois vous demander de quitter la salle. Nous devons aussi déconnecter la téléconférence pour poursuivre nos travaux à huis clos.

M. Sean Fraser: Madame la présidente, puis-je formuler un bref commentaire?

L'un des témoins a dit qu'il doit partir à 16 h 30. Ne pourrait-on pas nous occuper de cette question lorsque nous en aurons fini avec les témoins afin de ne pas passer à côté du temps précieux qu'ils nous accordent aujourd'hui?

[Français]

M. Luc Berthold: Je n'ai pas de problème à ce que nous continuions avec les témoins, dans la mesure où l'on accepte de discuter de la motion par la suite. Je comprends les contraintes de temps. Si vous êtes d'accord, nous pourrions y revenir.

[Traduction]

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): J'invoque le Règlement, madame la présidente...

La présidente: Il n'y a pas d'interprétation.

M. Luc Berthold: D'accord.

Je conviens que nous poursuivrons à huis clos pendant quelques minutes après le premier groupe, mais je ne sais pas pourquoi vous voulez poursuivre à huis clos pour ce genre de choses.

La présidente: Nous avons discuté la semaine dernière du fait que les travaux du Comité allaient se faire à huis clos. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé aux membres du Comité.

Monsieur McColeman.

M. Phil McColeman (Brantford—Brant, PCC): J'invoque le Règlement.

J'ai été président de comité pendant assez longtemps et je sais que lorsqu'une motion est liée à ce qui se passe ici, habituellement, elle n'est pas traitée à huis clos.

M. Vance Badawey: J'invoque le Règlement...

M. Phil McColeman: Ça ne fait pas partie de... est-ce que je peux s'il vous plaît finir de parler?

• (1555)

M. Vance Badawey: J'invoque le Règlement, madame la présidente.

M. Phil McColeman: Je ne peux pas. Le gouvernement me dit que je ne peux pas.

M. Vance Badawey: On ne peut pas débattre d'une motion sur la poursuite de la séance à huis clos.

La présidente: Une motion sur la poursuite de la séance à huis clos a été proposée et adoptée. Le dossier est clos. La décision est prise.

La discussion ne sera peut-être pas très longue, mais, malheureusement, nous devons demander aux témoins de sortir de la salle. Nous devons déconnecter la téléconférence quelques minutes pendant que nous réglons ce dossier.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

• (1555)

(Pause)

• (1610)

[*La séance publique reprend.*]

La présidente: Allez-y, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, j'aimerais dire quelque chose à M. McColeman pour son information.

Avant de passer à huis clos, M. McColeman a dit que le gouvernement refusait. Je veux simplement préciser pour son information que, premièrement, les rappels au Règlement ont préséance, et que, deuxièmement, comme j'avais commencé à le dire tantôt, lorsqu'une motion propose de passer à huis clos, il n'y a pas de débat. Le gouvernement n'a pas eu préséance sur une décision, c'est simplement que de telles décisions sont enchâssées dans les procédures. Je veux que ce soit très clair.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Voilà qui est plus précis et plus rapide, mais je n'essayais pas d'être le plus indulgente possible avec nos collègues.

Monsieur McColeman.

M. Phil McColeman: Je sais très bien ce qu'est une motion délétaire, et ce n'en était pas une. Cependant, c'était à la présidente de le dire, pas au gouvernement ni à l'opposition. La présidente est pleinement responsable de la réunion, et, dans la situation, il était inapproprié pour vous de dire une telle chose, monsieur.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous en sommes maintenant à six minutes.

M. Sikand et M. Hardie partagent leur temps.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente.

Nous revoilà, messieurs.

Ma question est simple. Si possible, soyez brefs parce que, comme la présidente l'a mentionné, je partage mon temps.

Quelles seront les répercussions pour vous si le projet de loi C-10 n'est pas adopté?

Nous pouvons commencer par M. Quick.

M. Jim Quick: Ce que nous voulons vraiment souligner au sujet du projet de loi, c'est qu'il s'agit d'une occasion pour la C Series et pour les centres d'excellence.

Selon nous, les centres d'excellence créeront des emplois et renforceront les capacités canadiennes et l'esprit d'innovation au pays. J'imagine que, si le projet de loi n'est pas adopté et si nous devons nous passer des centres d'excellence, nous perdrons peut-être une occasion d'acquérir cette nouvelle capacité et d'obtenir ces nouvelles possibilités.

M. Ronnie Di Bartolo: Je suis d'accord. Nous ne bénéficierons pas des nouveaux emplois créés grâce aux centres d'excellence. De plus, nous mettrons en danger les emplois actuels dans toutes nos installations. Par conséquent, je crois que le projet de loi C-10 est très important pour Premier Aviation et pour toutes nos installations au pays.

M. Gagan Sikand: Je m'adresse maintenant au Conseil du patronat du Québec. Vous en avez parlé rapidement dans votre déclaration, mais pourriez-vous approfondir votre pensée?

M. Yves-Thomas Dorval: Ce que nous avons mentionné, c'est qu'Air Canada doit compétitionner à l'échelle internationale avec des entreprises qui n'ont pas les mêmes conditions à respecter. Cette situation créera un environnement dans lequel le Canada ne pourra pas faire concurrence à ses compétiteurs sur un pied d'égalité. Cela aura un impact majeur sur les emplois et un impact indirect ou direct sur d'autres entreprises.

Vous avez entendu ce qu'avait à dire le représentant d'une entreprise d'entretien, mais c'est la même chose pour tout le secteur de l'aérospatiale, parce que toutes les composantes du secteur aérospatial sont liées les unes aux autres. Si nous créons une situation dans laquelle l'unique transporteur, Air Canada, ici, est fragilisé par une situation imprévisible, nous faisons courir un risque à tout le secteur de l'aérospatiale, particulièrement au Québec, mais aussi au Canada de façon générale.

M. Gagan Sikand: Merci beaucoup.

Je vais maintenant céder la parole à M. Hardie.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci d'être là, messieurs.

Lorsque nous avons rencontré des représentants des unités de négociation et d'Air Canada, nous avons essayé de comprendre l'atmosphère actuelle ou l'environnement actuel au Canada. Nous avons appris que, pour certains travaux impartis par Air Canada, aucune entreprise canadienne ne soumissionnait. Quelqu'un peut-il m'expliquer cette situation?

M. Di Bartolo pourrait peut-être commencer.

M. Ronnie Di Bartolo: Je ne sais pas exactement qui a soumissionné dans ce cas. Je sais que Premier Aviation a soumissionné. Nous avons présenté des soumissions pour la majeure partie de la flotte. Actuellement, je ne peux pas vous dire exactement quels types, mais nous étions l'un des soumissionnaires, c'est sûr.

M. Ken Hardie: D'accord.

Nous avons aussi entendu dire que 2 600 personnes avaient perdu leur emploi lorsque Aveos a fermé ses portes. Avez-vous une estimation du nombre d'emplois qui ont été repris par votre entreprise ou les entreprises affiliées à votre conseil?

Nous pourrions peut-être commencer par M. Dorval cette fois-ci.

M. Yves-Thomas Dorval: Je n'ai pas de renseignements précis à ce sujet. Nous savons que des centaines d'emplois ont été créés dans d'autres entreprises et des entreprises d'entretien au Québec. Il n'y en a pas autant que du temps d'Aveos, bien sûr.

En même temps, nous devons réfléchir à ce qui se produira à l'avenir si notre entreprise, Air Canada, ne peut pas livrer concurrence à ses compétiteurs sur un pied d'égalité.

Fait plus important, j'ai mentionné un accord avec la province du Québec et Bombardier, mais, dans les faits, il s'agit d'un accord de principe. Bien sûr, rien n'est coulé dans le béton avant le fil d'arrivée dans ce dossier, mais il y a un accord de principe, et cet accord créera d'autres débouchés au Québec et dans le reste du Canada pour un centre d'excellence.

Ce genre de choses, comme je l'ai dit, créera de nouvelles possibilités, de nouveaux emplois. Nous ne pouvons pas regarder en arrière. Nous devons nous tourner vers l'avant. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici.

• (1615)

M. Ken Hardie: Merci, monsieur.

J'aimerais poser une autre question. Mon temps est-il écoulé?

La présidente: Il vous reste moins d'une minute.

M. Ken Hardie: L'industrie canadienne possède-t-elle la capacité nécessaire pour s'acquitter de toutes les activités d'ERR pour l'ensemble de la flotte actuelle d'Air Canada? Pouvons-nous le faire? Avez-vous la capacité et les aptitudes pour faire tout le travail pour Air Canada, si vous êtes le soumissionnaire retenu?

M. Yves-Thomas Dorval: Vous posez la question à...?

M. Ken Hardie: Je suis désolé. La question est destinée à M. Quick, peut-être, et M. Di Bartolo.

M. Jim Quick: Il ne fait aucun doute que nous possédons une capacité de classe mondiale ici, au Canada. Je ne connais pas l'ampleur des travaux, mais nous pouvons soit tenter de le découvrir pour vous, soit demander à l'un des témoins de le découvrir pour vous. J'ai beaucoup confiance en notre industrie et ses capacités. Nous livrons concurrence à l'échelle internationale pour ces contrats. Nous sommes considérés comme un chef de file mondial dans le secteur, alors je n'ai aucun problème à affirmer que, du point de vue des capacités et des possibilités, nous sommes plus que bien placés pour réussir.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Blaikie, vous avez six minutes.

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

J'ai une question pour M. Quick. Selon vous, en tant que chef de file de l'industrie, est-ce le cas...? Nous avons obtenu certains renseignements au sujet de ce que la C Series pourrait créer pour

l'industrie aérospatiale canadienne. D'après vous, y a-t-il un lien entre l'achat d'aéronefs de la C Series par Air Canada et l'adoption du projet de loi C-10?

M. Jim Quick: Je ne sais pas si je peux répondre à votre question. On ne m'a pas dit que c'est le cas. J'ai entendu dire qu'il y a possiblement un lien quelconque avec la C Series. C'est la même chose pour les centres d'excellence. La vente de ces aéronefs et le fait que des transporteurs majeurs, comme Air Canada et des chefs de file internationaux, comme Delta, ont récemment fait savoir qu'ils étaient prêts à acheter les aéronefs envoie un très fort message au marché international, non seulement au sujet de la confiance envers l'entreprise, mais aussi de la confiance à l'égard de cet aéronef précis.

M. Daniel Blaikie: Merci de la réponse, et merci de votre patience. Nous avons poursuivi à huis clos tantôt parce qu'une motion avait été présentée. J'ai dit sur diverses tribunes que, selon moi, passer à huis clos pour traiter de motions vraiment de fond pour le Comité est une mauvaise pratique. Je sais que les témoins veulent souvent savoir ce dont le Comité discute dans ses délibérations.

J'aimerais que le Comité étudie maintenant une motion en vertu de laquelle il suspendrait l'étude du projet de loi C-10 pendant 12 mois à partir de la fin de la présente réunion et qu'il demande au gouvernement du Canada de travailler en collaboration avec Air Canada et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale pour mettre au point un plan d'activités permettant la réalisation de toutes les activités d'entretien complet et de réparation d'Air Canada de façon concurrentielle au Canada en vertu des dispositions actuelles de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

J'espère que nous n'aurons pas à passer à huis clos pour discuter de cette motion, mais je suis prêt à ce qu'on le fasse si le Comité l'exige.

La présidente: Monsieur Blaikie, comme vous le savez, il faut obtenir le consentement unanime du Comité pour traiter d'une nouvelle motion qui n'est pas assortie d'un préavis de 48 heures.

M. Daniel Blaikie: Je crois savoir que les motions qui sont liées directement à la question étudiée par le Comité n'ont pas besoin d'une dispense spéciale pour être étudiées.

La présidente: Nous devons ici nous en remettre au greffier, qui devra vérifier dans son cahier.

Toutes nos excuses, messieurs.

Allez-y.

Le greffier du Comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin): Le Comité a convenu qu'un préavis de 48 heures doit être donné avant que le Comité soit saisi d'une motion de fond. Il n'y a aucune dispense lorsque la motion est liée directement aux travaux en cours.

La présidente: Monsieur Blaikie bénéficie-t-il d'un consentement unanime pour que nous traitions de la motion?

• (1620)

M. Daniel Blaikie: Si je peux me permettre, madame la présidente, avant de passer au vote, il y a quelques...

La présidente: Très rapidement, monsieur Blaikie.

M. Daniel Blaikie: ... sections pertinentes d'O'Brien et Bosc que, selon moi, le Comité doit prendre en considération.

La présidente: Ce n'est pas ce que nous avons ici.

M. Daniel Blaikie: À la page 1 051, il est écrit ce qui suit:

Une motion est nécessaire pour présenter une proposition à un comité et obtenir une décision à son sujet. Une motion est une proposition formulée par un député pour que le comité fasse quelque chose ou ordonne à son président... [etc.]. Lorsque la motion est sujette à débat, la proposition d'une motion amorce une période de débat. Lorsque plus aucun député ne désire prendre la parole, le débat prend fin.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Blaikie. Je vous remercie d'avoir porté cela à notre attention. Avec tout le respect que nous avons pour le greffier, c'est à lui de s'assurer que nous respectons les règles et lignes directrices adoptées par le Comité lorsque nous avons commencé.

A-t-on un consentement unanime relativement à la motion de M. Blaikie?

Une voix: Non.

La présidente: Non, nous ne l'avons pas. Nous pouvons revenir à la séquence des interventions alors.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup, messieurs.

Je suis un peu pris par surprise après les petits problèmes procéduraux rencontrés en cours de route.

M. Daniel Blaikie: Je veux contester la décision de la présidente à ce sujet.

La présidente: Allez-y.

M. Blaikie conteste la décision de la présidence.

Tous ceux qui sont en faveur de maintenir la décision de la présidence...

M. Daniel Blaikie: Eh bien, ne va-t-on pas discuter? Habituellement, d'après mon expérience, il doit y avoir une discussion lorsqu'on conteste la décision de la présidence.

La présidente: Non. Nous n'avons pas le temps pour une discussion, monsieur Blaikie, et je ne vais pas vous laisser perdre notre temps alors que nous avons des témoins. Si vous voulez poursuivre cette discussion lorsqu'il n'y aura plus de témoins, je vous permettrai de le faire.

M. Daniel Blaikie: En toute honnêteté, madame la présidente, compte tenu du fait qu'il s'agit de la dernière séance courante du Comité avant l'étude article par article du projet de loi, je pense qu'il convient que nous prenions ces affaires au sérieux. Il n'y aura aucune autre occasion de présenter des motions concernant cette étude, après la séance, alors je pense qu'il convient qu'elle soit adéquatement prise en considération.

En outre, je pense que la présentation de toute motion à l'occasion d'une séance de comité sans le préavis de 48 heures, même si elle porte directement sur la question à l'étude, établit un mauvais précédent, madame la présidente.

La présidente: Il s'agit de nos règles, que nous avons adoptées au sein du Comité. Désormais, nous allons continuer de fonctionner selon ces règles.

Nous devons poursuivre les travaux du Comité, monsieur Blaikie, et, si vous ne souhaitez pas y participer, alors je vous suggère de ne pas le faire, mais, pour l'instant, nous avons devant nous des témoins — il y en a cinq —, et nous empiétons sur leur temps de parole à tous.

Je propose que nous procédions aux activités du Comité et que nous poursuivions les travaux que nous faisons. Je vais mettre la motion aux voix.

La décision de la présidente devrait-elle être maintenue?

(La décision de la présidente est maintenue, par 5 voix contre 2.)

La présidente: Monsieur Fraser, vous pouvez poursuivre votre intervention.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup. Je vais partager mon temps, alors je vais tenter d'être efficace.

Cette question s'adresse au représentant de Premier Aviation. Vous avez mentionné qu'à la suite de la faillite d'Aveos, vous aviez connu une certaine croissance. Pensez-vous que ce soit aussi le cas pour d'autres fournisseurs dans le secteur canadien de l'aérospatiale et de l'aviation?

M. Ronnie Di Bartolo: Je crois qu'il devrait y avoir un certain type de croissance, car je crois savoir qu'Air Canada a commencé à effectuer des travaux de maintenance en ligne supplémentaires, qui ont entraîné une augmentation du nombre de préposés à la maintenance relativement à la maintenance en ligne. Je sais quelle a été la croissance pour Premier, mais je ne peux pas vous donner de chiffres concernant la croissance d'autres entreprises pour l'instant.

M. Sean Fraser: Quelle a été la croissance pour Premier?

M. Ronnie Di Bartolo: Dans le cas de Premier, il s'agissait d'environ 130 employés supplémentaires. Quand nous avons commencé à travailler sur la flotte d'Embraer, cela a causé un manque d'espace pour Premier Aviation; par conséquent, nous avons procédé à l'achat d'une autre installation d'ERR, située dans la ville de Québec, qui était sur le point de fermer ses portes. Cent trente-neuf employés y travaillaient. Nous avons acheté les actifs des installations, nous avons aussi embauché tous les employés qui travaillaient à l'intérieur de cet établissement.

M. Sean Fraser: Excellent.

Un groupe comme Premier — une entreprise canadienne menant des activités à des endroits comme Trois-Rivières — ne pourrait pas, sans l'adoption d'un projet de loi comme le C-10, soumissionner à l'égard de certains contrats d'approvisionnement pour les travaux de maintenance. Est-ce exact?

M. Ronnie Di Bartolo: Bien entendu, nous pourrions tout de même soumissionner à l'égard d'autres contrats, mais le retrait de la C Series et d'Air Canada constituerait assurément une grande perte pour Premier Aviation.

M. Sean Fraser: Je vais partager mon temps de parole.

La présidente: D'accord.

Monsieur Iacono

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Messieurs, je vous remercie de prendre part à notre séance.

Vous avez dit avoir un surplus de 130 employés à cause de la fermeture d'Aveos.

Voici ma première question: pourquoi Air Canada a-t-elle sélectionné Premier Aviation pour l'entretien de ses aéronefs?

• (1625)

[Traduction]

M. Ronnie Di Bartolo: En fait, nous avons présenté une soumission pour la maintenance des Embraer, et Air Canada a décidé de faire l'essai de notre installation, où nous avons fait la démonstration de notre expertise, de nos délais d'exécution et de nos normes de qualités élevées, ce que les responsables de la compagnie ont apprécié. Plus tard, ils ont augmenté la quantité d'aéronefs attribués à Premier Aviation, jusqu'au point où, à certains moments, nous détenions les droits exclusifs à l'égard de la flotte d'Embraer.

Quand ils ont commencé à faire affaire avec Premier, une partie de la maintenance était encore effectuée au Tennessee, par le fabricant. Premier s'est lentement révélée capable de leur procurer la qualité dont ils avaient besoin, de même que les délais d'exécution, et à un prix concurrentiel.

M. Angelo Iacono: Merci.

[Français]

La question suivante s'adresse aux trois témoins.

À votre avis, y a-t-il lieu de modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada de manière à indiquer que les centres d'entretien seront au Québec, au Manitoba et en Ontario plutôt qu'à Montréal, à Winnipeg et à Mississauga?

[Traduction]

Monsieur Quick, voudriez-vous commencer?

M. Jim Quick: Je ne suis pas certain de bien comprendre.

M. Angelo Iacono: Ma question est la suivante: au lieu de simplement attribuer ces centres d'entretien à Montréal, à Winnipeg et à Mississauga, quel est l'avantage ou le désavantage lié au fait de les établir au Québec, au Manitoba et en Ontario?

M. Jim Quick: Je pense qu'on ajoute à la diversité de l'industrie. Nous nous efforçons d'être des chefs de file mondiaux dans des secteurs mondiaux de l'industrie, et l'une des choses qui nous procurent un sentiment — l'une des choses qui, nous le disons aussi, sous-tendent cet effort —, c'est qu'il nous faut de la diversité dans l'industrie, de sorte que, du point de vue de la chaîne d'approvisionnement, nous puissions maintenir notre statut mondial, soit celui de cinquième au monde.

Nous pensons que les trois centres sont financés adéquatement du point de vue de la capacité de faire le travail requis par l'intermédiaire des centres d'excellence.

La présidente: Allez-y, s'il vous plaît.

M. Jean-Pierre Bastien (vice-président, Opérations, Premier Aviation Québec inc., Premier Aviation): L'une des rares choses qui permettent que l'on assure la maintenance dans toutes ces provinces, c'est que cette façon de faire ne force pas les entreprises comme la nôtre à disposer d'une installation. On diversifie là où on veut actuellement être concurrentiels sur le plan des coûts.

Nous avons évoqué le fait que nous étions sur un marché où nous devons être concurrentiels pour obtenir les travaux de maintenance. Pour ce faire, il faut toujours regarder quelle est la région la plus concurrentielle sur le plan des coûts pour ce qui est d'effectuer la maintenance. Il y a une importante centralisation de l'aérospatiale à Montréal, ou dans l'Ouest, au Manitoba.

À mes yeux, cela permet la diversification, et cela permet aux entreprises comme la nôtre et à d'autres de pouvoir soumissionner de façon concurrentielle à l'égard de ce type de travail.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je n'ai que trois questions à poser. Tout d'abord, est-ce que Lockheed Martin, AJW Technique et Pro-Maintenance Aviation sont vos concurrents?

M. Jean-Pierre Bastien: Non. Ils effectuent l'entretien de moteurs et de composantes.

M. Vance Badawey: D'accord, alors ils ne sont pas directement en concurrence avec vous.

La deuxième question est la suivante: en ce qui a trait à la confiance en l'industrie, êtes-vous convaincu de pouvoir fournir à Air Canada des services de révision complets à des prix concurrentiels?

M. Ronnie Di Bartolo: Oui.

M. Vance Badawey: Enfin, pour ce qui est de faire concurrence à Lufthansa Technik et à Air France — c'est-à-dire KLM Industries —, êtes-vous convaincu de pouvoir rivaliser avec ces entreprises également?

M. Ronnie Di Bartolo: Oui.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Y a-t-il d'autres questions?

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je m'adresse aux représentants du Conseil du patronat du Québec. L'un des éléments que vous avez soulevés et dont je n'avais pas beaucoup entendu parler auparavant, c'était le coup de pouce potentiel à l'industrie du tourisme au Canada.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur la façon dont le projet de loi C-10 pourrait donner un coup de pouce au secteur du tourisme?

M. Yves-Thomas Dorval: Je vais répondre à la question en français.

[Français]

C'est peut-être dû à un problème d'interprétation, mais je n'ai pas dit que cela allait nécessairement stimuler le tourisme. J'ai dit que, pour l'industrie touristique comme pour le reste, la présence d'un transporteur de la taille d'Air Canada était cruciale, au Canada. En outre, le fait d'avoir des conditions concurrentielles permettra à ce transporteur de continuer à offrir des vols aussi bien aux gens qui viennent visiter le Canada qu'à ceux qui vont à l'étranger. Pour qu'un transporteur soit en mesure d'offrir une vaste gamme de destinations, il doit disposer d'un maximum de flexibilité dans l'ensemble de ses opérations, et cela implique aussi ses coûts d'entretien.

Une compagnie qui est fragilisée par un manque de flexibilité ou par des conditions ne lui permettant pas d'être concurrentielle va finir par offrir moins de destinations. Elle va devoir en réduire le nombre. Le fait que son portefeuille soit réduit aura un impact sur le tourisme. En effet, on parle ici d'un transporteur aérien.

Pour terminer, je dirai que la capacité concurrentielle est au coeur de ce projet de loi. C'est ce qui assure la durabilité d'une entreprise comme Air Canada. De façon générale, c'est aussi le cas pour l'industrie aérospatiale.

• (1630)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Badawey. Je suis désolée, mais je dois vous interrompre. Il est 16 h 30, et d'autres groupes de témoins s'en viennent.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Madame la présidente, je n'ai même pas encore posé de question.

La présidente: Il est 16 h 30, et la Fédération du travail du Manitoba ainsi que le gouvernement du Manitoba vont comparaître devant nous. Toutes mes excuses. Voilà pourquoi j'essayais de limiter les périodes d'intervention.

Messieurs, je vous remercie tous sincèrement. Nous vous sommes très reconnaissants de votre contribution.

Je vais suspendre la séance pour une minute.

• (1630) _____ (Pause) _____

• (1630)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Nous accueillons, par vidéoconférence, Kevin Rebeck, président de la Fédération du travail du Manitoba, et l'honorable Heather Stefanson, vice-première ministre du gouvernement du Manitoba.

Merci beaucoup à tous les deux de bien vouloir vous adresser au Comité aujourd'hui. Nous vous sommes très reconnaissants du temps que vous nous accordez et de votre contribution.

Monsieur Rebeck, voudriez-vous commencer?

M. Kevin Rebeck (président, Fédération du travail du Manitoba): Bien sûr, j'en serais ravi.

Merci de nous donner l'occasion de comparaître devant le Comité permanent à propos du projet de loi C-10, Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Air Canada a toujours été un employeur et un stimulateur d'activité économique très important à Winnipeg, et au Manitoba en général.

Au cours des dernières années, toutefois, nous avons subi les effets indésirables des décisions d'Air Canada de réduire ses activités, de déménager et d'éliminer un grand nombre d'emplois de notre ville. L'entreprise a réduit le nombre d'agents de bord, de pilotes, de responsables des finances et d'employés au centre d'appels de Winnipeg. Sans oublier, bien entendu, la récente et lourde perte de 400 emplois de qualité à la suite de l'arrêt, en 2012, des activités d'entretien d'aéronefs d'Aveos à Winnipeg, y compris quelque 350 membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale. En tout, les emplois à Air Canada au Manitoba sont passés de près de 2 400 en 2002, à moins de 800 aujourd'hui, soit une baisse des deux tiers environ.

Le projet de loi à l'étude aujourd'hui porte surtout sur les emplois de révision et d'entretien d'aéronefs. Plus précisément, il propose d'assouplir les exigences pour Air Canada de maintenir des emplois, exigences que la société n'a pas su respecter et honorer.

L'expression « assouplir les exigences » ne capte pas véritablement ce que le projet de loi propose de faire. Les modifications que vous avez sous les yeux anéantissent les obligations d'Air Canada de maintenir de bons emplois à Winnipeg, ce qui rend ces obligations inefficaces et inapplicables.

L'élimination des activités d'entretien lourd à Winnipeg, qui découle de l'effondrement d'Aveos, est en contravention directe de l'actuelle Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, qui date de 1988, laquelle charge Air Canada de maintenir un centre de révision et d'entretien à Winnipeg, de même qu'à Montréal et à Mississauga. Nous savons que les mesures d'Air Canada vont à l'encontre de la loi actuelle parce que cette dernière est claire et précise. Nous le savons aussi parce que la Cour supérieure du Québec l'a confirmé. En réaction à une poursuite intentée par le Québec en avril 2012, à laquelle s'est joint le Manitoba par la suite, la Cour supérieure du Québec a conclu qu'Air Canada contrevenait à la Loi parce qu'elle n'avait pas maintenu les activités d'entretien lourd requises. Quand Air Canada a interjeté appel, la Cour d'appel du Québec s'est prononcée contre la compagnie.

Il est décevant que le gouvernement du Canada refuse depuis d'appliquer sa propre loi. Le tout est encore plus difficile à justifier puisque les tribunaux du Québec se sont prononcés contre Air

Canada. La Loi, qui a privatisé Air Canada, comprend intentionnellement et expressément des exigences pour assurer le maintien d'emplois payants, hautement spécialisés et de haute technologie à Winnipeg et dans d'autres centres au Canada. Tout cela n'est pas un hasard. Ces exigences font suite aux inquiétudes soulevées par les syndicats, les collectivités visées ainsi que les municipalités et les provinces à l'époque à propos de la possibilité et de la probabilité de mises à pied, inquiétudes qui se sont d'ailleurs avérées. Le gouvernement fédéral de l'époque nous a dit de ne pas nous inquiéter. Le Canada a dit que les emplois seraient préservés et qu'il y en aurait peut-être même de nouveaux.

Des inquiétudes semblables avaient été soulevées après la fusion entre Air Canada et Lignes aériennes Canadien International, et après la réorganisation qui a donné naissance à Aveos. Encore là, on nous a dit qu'il n'y avait rien à craindre puisque la loi garantissait que les emplois seraient maintenus, mais ces promesses ne se sont pas concrétisées. La fermeture d'Aveos a coûté 400 emplois à notre ville, et le Canada n'a pas su demander des comptes à Air Canada ni appliquer la loi. Il semblerait plutôt que le gouvernement fédéral ait entamé des négociations secrètes avec Air Canada, dont le résultat est le projet de loi C-10, qui élimine toutes les exigences importantes selon lesquelles Air Canada doit faire son travail à Winnipeg et dans d'autres régions du Canada.

L'article 2 du projet de loi autorise Air Canada à modifier « le type ou le volume » de ses activités d'entretien, et à changer le « niveau d'emploi » rattaché à ces activités. Aussi bien dire qu'on élimine entièrement les exigences de la loi actuelle concernant les emplois et les activités. Maintenant, Air Canada nous dit qu'elle tente de mettre sur pied un prétendu « centre d'excellence » à Winnipeg. À la mi-mars, cette année, la société a annoncé qu'elle avait conclu une entente avec le Manitoba — entente qui est censée prendre la forme d'un protocole d'entente — qui devrait créer environ 150 emplois à Winnipeg grâce à l'établissement de trois activités de fournisseurs d'Air Canada. Toutefois, on a peu de détails et de précisions concernant l'entente, puisque le protocole d'entente est gardé secret et qu'il n'a pas été rendu public. Et je devrais dire qu'il n'a jamais été question de modifications législatives dans le cadre de l'entente annoncée, alors nous avons peu de réponses et de nombreuses questions.

Premièrement, nous ne savons pas si Air Canada est vraiment obligée de créer 150 emplois, ou si elle a seulement accepté de « faire son possible ». Est-ce qu'il s'agit d'un chiffre ferme? Les emplois sont-ils garantis?

Deuxièmement, combien de temps la société doit-elle maintenir les emplois? Leur nombre pourrait-il être réduit, ou ces emplois pourraient-ils être éliminés dans un an, dans deux ans ou dans trois ans? Que prévoit le protocole d'entente à propos des échéances et de la permanence?

Troisièmement, d'après des informations non officielles, Air Canada aurait jusqu'à la fin juin pour s'acquitter de ses obligations en vertu du protocole d'entente. Le gouvernement fédéral peut-il confirmer cette échéance? Si c'est vraiment le cas, pourquoi le gouvernement fédéral propose-t-il de modifier la loi maintenant, avant de pouvoir vérifier si Air Canada va tenir parole?

• (1635)

Pourquoi le Canada se dépêche-t-il à relever Air Canada de ses obligations actuelles — obligations que la société refuse de respecter depuis des années — avant même de savoir si Air Canada est prête à honorer son nouvel engagement secret?

Les Manitobains méritent des réponses à ces questions. Au nom de la Fédération du travail du Manitoba, je prie le Comité de rejeter le projet de loi et de recommander au gouvernement d'appliquer et de faire respecter l'actuelle Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Rebeck.

Madame la vice-première ministre Stefanson, voudriez-vous prendre la parole, s'il vous plaît? Je vous remercie d'avoir pris le temps de vous joindre à nous.

L'hon. Heather Stefanson (vice-première ministre, Gouvernement du Manitoba): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je suis heureuse de me présenter aujourd'hui pour discuter du projet de loi C-10, les modifications à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Le Manitoba compte une industrie de l'aérospatiale de calibre mondial. Il s'agit de la première en importance dans l'Ouest du Canada grâce à l'emploi d'environ 5 400 personnes directement, et de bien d'autres, indirectement, dans des secteurs connexes de notre économie. Nos sociétés sont diversifiées et à la fine pointe de la technologie et de l'innovation. Les perspectives pour le secteur de l'aérospatiale du Manitoba sont favorables.

Néanmoins, la chaîne d'approvisionnement mondiale est extrêmement concurrentielle, et les entreprises du Manitoba font face à une rude concurrence de la part d'administrations aux coûts inférieurs. Les conséquences de la perte d'emplois hautement qualifiés qui a découlé de la fermeture d'Aveos, en 2012, se font encore beaucoup sentir dans notre province. Il est sain pour notre pays de maintenir une industrie de l'aérospatiale solide et concurrentielle en dehors de l'Est du Canada. En tant que nouveau gouvernement, nous devons nous assurer que le Manitoba recevra toute l'attention qu'il mérite si l'on souhaite apporter des modifications à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

L'adoption éventuelle du projet de loi C-10 aura des conséquences importantes. Il ne convient pas de le faire à la hâte sans tenir un dialogue important et mener une étude. Les mesures prises par les gouvernements fédéraux peuvent avoir une énorme incidence sur le secteur manitobain de l'aérospatiale. L'une des plus notoires a été les contrats relatifs aux CF-18. Ces types de conflits ne sont dans l'intérêt de personne et peuvent être évités grâce à une participation proactive.

Notre gouvernement est en pourparlers avec ses partenaires du gouvernement fédéral et d'Air Canada ainsi qu'avec des intervenants locaux concernant les conséquences du projet de loi C-10.

En février 2016, le gouvernement précédent a écrit au ministre Garneau pour demander que les modifications apportées à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada soient limitées à l'expansion de la portée géographique des engagements d'Air Canada à l'intérieur du Manitoba. Les modifications proposées vont beaucoup plus loin que la portée géographique. L'esprit et l'objectif initial de la Loi étaient de s'assurer que les emplois qualifiés d'entretien lourd allaient rester au Manitoba. Même si une certaine souplesse peut être appropriée, les modifications proposées éliminent pratiquement toute obligation pour l'entreprise de maintenir des emplois hautement qualifiés en entretien lourd dans notre province. C'est contraire aux intérêts des Manitobains.

L'industrie de l'aviation a beaucoup évolué depuis la privatisation d'Air Canada et l'adoption de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Le caractère concurrentiel fait partie intégrante

de la croissance économique. Nous sommes ouverts au changement, mais notre nouveau gouvernement a la responsabilité de s'assurer que l'industrie manitobaine de l'aérospatiale ressort renforcée, pas affaiblie, en tant que concurrent mondial.

Les intérêts du Manitoba sont clairs: la croissance économique, des emplois hautement qualifiés et une industrie de l'aérospatiale solide et concurrentielle. L'approche du gouvernement fédéral par rapport au projet de loi C-10 brûle tout simplement les étapes. Le projet de loi C-10 est soumis au processus à la hâte, avant que les investissements particuliers nécessaires et que les engagements contraignants de la part du gouvernement fédéral et d'Air Canada aient été obtenus.

En conséquence directe de cette situation, le gouvernement du Manitoba doit s'opposer au projet de loi C-10. Notre province maintiendra cette position jusqu'à ce que des engagements précis aient été pris afin de rassurer les Manitobains sur le fait que les modifications qui seront apportées à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et les investissements qui s'y rattachent dans la création d'emplois procureront un avantage net à l'économie du Manitoba.

Voilà qui conclut ma déclaration à l'intention du Comité. Je remercie les députés de m'avoir écoutée aujourd'hui.

• (1640)

La présidente: Merci beaucoup, madame Stefanson.

Félicitations pour votre récent succès, en passant.

L'hon. Heather Stefanson: Merci beaucoup.

La présidente: Il n'y a pas de quoi.

Madame Watts, vous disposez de six minutes.

Mme Dianne L. Watts: Merci beaucoup.

J'apprécie votre présence à tous les deux.

Nous avons entendu dire à maintes reprises que le gouvernement du Manitoba avait conclu une entente. D'après ce que j'entends maintenant, aucune entente n'a été établie, et vous vous opposez au projet de loi C-10. Je suis heureuse que vous ayez clarifié cette question.

Juste avant, nous avons accueilli l'Association des industries aérospatiales du Canada et Premier Aviation. Les deux représentants étaient très favorables au projet de loi C-10, en raison des possibilités de maintenance de la C Series dans le centre d'excellence, à Winnipeg.

Pouvez-vous formuler un commentaire à ce sujet?

L'hon. Heather Stefanson: Merci beaucoup, et je remercie la députée d'avoir posé la question.

Encore une fois, il y a certains aspects du projet de loi auxquels nous ne nous opposons pas. De fait, nous sommes en faveur d'une modernisation de la loi. En outre, nous sommes en faveur d'une expansion de la portée géographique. Toutefois, ce qui nous pose problème, précisément, c'est que nous croyons que les modifications accordent une trop grande marge de manœuvre à Air Canada, qui pourra retirer des emplois du Manitoba. En tant que gouvernement, nous voulons nous assurer qu'il y aura un gain net relativement aux emplois et à notre économie, au Manitoba.

• (1645)

Mme Dianne L. Watts: Pensez-vous que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada devrait être modifiée avant la conclusion du procès dans l'affaire *Air Canada c. Procureur général du Québec*?

L'hon. Heather Stefanson: Selon moi, ce qui importe, c'est que le projet de loi comporte des aspects que nous n'appuyons pas relativement à la modernisation. Je pense qu'on met un peu la charrue devant les bœufs en ce qui a trait au domaine qui touche particulièrement le Manitoba, c'est-à-dire la sécurité d'emploi dans notre province. À mon avis, tant que le gouvernement et Air Canada n'auront pas trouvé un genre de solution qui procurera un gain net à notre province, nous ne pourrions pas appuyer le projet de loi sous sa forme actuelle.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Un protocole d'entente a-t-il été conclu entre le gouvernement fédéral et celui du Manitoba?

L'hon. Heather Stefanson: Oui. Il s'agissait du gouvernement précédent. Comme vous le savez, des élections ont eu lieu récemment dans notre province, et le gouvernement précédent — à ce que je crois savoir — a conclu un protocole d'entente avec Air Canada.

Mme Dianne L. Watts: Quel était le contenu de ce protocole d'entente? Le savez-vous?

L'hon. Heather Stefanson: Nous avons hâte de dialoguer davantage avec les responsables d'Air Canada relativement à ce protocole d'entente.

Mme Dianne L. Watts: Quel en était le contenu? Pouvez-vous nous en faire part?

L'hon. Heather Stefanson: Pour l'instant, nous étudions la possibilité de clarifier les détails de ce protocole d'entente.

Mme Dianne L. Watts: Serait-il possible que le Comité obtienne une copie du protocole d'entente?

L'hon. Heather Stefanson: À ce stade, comme nous étudions encore les détails et que nous les clarifions, je dirais que cela n'est pas possible, car nous tenons encore des discussions à cet égard. Je vous remercie d'avoir posé la question.

Mme Dianne L. Watts: Je comprends.

Combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Vous avez deux minutes.

Mme Dianne L. Watts: Allez-y.

La présidente: Monsieur Berthold.

[Français]

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

D'abord, merci beaucoup à vous deux de prendre part à notre séance. Nous apprécions grandement votre participation au Comité, et particulièrement votre témoignage. Il est important pour les membres du Comité de pouvoir entendre les diverses opinions.

Au Manitoba, le précédent gouvernement avait conclu une entente avec Air Canada. Vous êtes en train de nous dire que cette entente ne satisfait pas le gouvernement actuel du Manitoba. Est-ce exact?

[Traduction]

L'hon. Heather Stefanson: Je remercie le député d'avoir posé la question. Actuellement, elle fait encore l'objet d'un examen. Nous souhaitons tout simplement la clarifier davantage, pour le moment.

[Français]

M. Luc Berthold: En tant que nouveau gouvernement, avez-vous eu des discussions avec le gouvernement fédéral concernant le projet de loi C-10 depuis votre élection?

[Traduction]

L'hon. Heather Stefanson: Nous avons tenu des discussions avec des ministres locaux concernant nos préoccupations à l'égard du projet de loi C-10.

[Français]

M. Luc Berthold: L'interprétation a dit « ministres locaux », mais vous voulez parler du personnel du cabinet du ministre des Transports, n'est-ce pas?

[Traduction]

L'hon. Heather Stefanson: Simplement pour clarifier: non, nous tenons des discussions avec des ministres élus locaux qui représentent le Manitoba.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berthold.

Nous allons passer à M. Sikand.

M. Gagan Sikand: Monsieur Rebeck, pourriez-vous confirmer le fait que, quand Aveos a fait faillite, 2 600 personnes ont perdu leur emploi à Winnipeg, à Montréal et à Mississauga?

M. Kevin Rebeck: Oui, c'est exact. Il s'agit là du chiffre avec lequel je travaille, moi aussi.

• (1650)

M. Gagan Sikand: Combien d'anciens préposés à la maintenance d'Aveos, à Winnipeg, ont été embauchés par Air Canada ou par d'autres fournisseurs de services de maintenance canadiens?

M. Kevin Rebeck: Je ne suis au courant d'aucun qui aurait été embauché par Air Canada. Je ne suis pas certain de ce qu'il est advenu d'eux.

M. Gagan Sikand: D'accord.

La réponse est-elle que vous ne savez pas, mais qu'il s'agit d'un chiffre que nous pourrions obtenir plus tard?

M. Kevin Rebeck: Je ne sais pas, mais je peux m'informer à ce sujet et vous envoyer quelque chose.

M. Gagan Sikand: D'accord. Merci.

Je m'adresse à l'honorable vice-première ministre: quel rôle, le cas échéant, le gouvernement du Manitoba a-t-il joué pour ce qui est d'encourager des entreprises étrangères à s'établir dans les anciennes installations d'Aveos?

L'hon. Heather Stefanson: Merci beaucoup de poser la question.

Je suis certaine que vous pouvez comprendre que nous sortons tout juste d'une période électorale et que nous sommes en train d'établir la façon dont nous allons apporter certains changements nécessaires ici, au Manitoba, afin de refléter le fait que nous voulons encourager les entreprises étrangères à s'installer dans la province.

J'espère que vous pouvez comprendre que nous sommes au travail depuis quelques jours seulement. Nous allons devoir rester à l'écoute et présenter le reste de cette réponse dans les jours à venir.

M. Gagan Sikand: Je peux certainement comprendre cela.

J'ai oublié de mentionner que j'allais partager mon temps avec mon collègue, M. Fraser.

Que suggérez-vous au gouvernement fédéral de faire, le cas échéant, pour encourager la compétitivité dans le secteur de l'entretien des aéronefs du Canada? Cette question s'adresse à la vice-première ministre.

Et nous ne sommes au pouvoir que depuis le mois d'octobre.

L'hon. Heather Stefanson: Exact, je sais. Je comprends cela.

Nous devons étudier une approche axée sur la collaboration pour nous assurer que nous travaillons ensemble pour offrir ici, au Manitoba, un environnement concurrentiel qui est susceptible d'attirer les emplois vers notre province. Nous avons hâte de travailler avec le gouvernement fédéral pour nous assurer que nous pourrions apporter ces emplois de qualité au Manitoba.

Pour ce qui est du projet de loi précisément, nous sommes d'accord avec la modernisation de la loi par le gouvernement fédéral et avec l'expansion de la portée géographique. Ce sont les modifications particulières qui ont une incidence négative sur les emplois dans l'industrie de l'aérospatiale du Manitoba qui nous posent problème. C'est là que nous devons travailler avec le gouvernement fédéral pour nous assurer que la province du Manitoba en retirera un avantage net.

M. Gagan Sikand: Merci de vos réponses.

Je vais céder le temps qu'il me reste.

La présidente: Monsieur Fraser, vous disposez de deux minutes et demie.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup, et félicitations, madame Stefanson, pour le poste que vous avez obtenu récemment.

Je m'adresse à vous deux: le Manitoba dispose-t-il des effectifs et des fournisseurs nécessaires pour être concurrentiel dans l'industrie mondiale de l'aviation sans l'aide de lois?

Monsieur Rebeck, allez-y.

M. Kevin Rebeck: Bien sûr, je pense que nous disposons de beaucoup de gens innovateurs et d'un effectif dynamique qui est prêt à relever ce défi, mais cela ne veut pas dire que nous devrions modifier la loi qui est en place afin de protéger et d'imposer l'obligation de fournir un certain nombre d'emplois dans diverses régions du Canada. Voilà ce qu'on propose par le projet de loi, alors il y a du travail à faire.

Les gouvernements doivent travailler en collaboration, et comme l'a dit notre ministre, nous devons protéger l'avantage net pour les provinces nommées dans la loi.

M. Sean Fraser: Madame Stefanson, avez-vous une rétroaction à formuler sur cette question?

L'hon. Heather Stefanson: Merci beaucoup.

Il s'agit d'une très bonne question, et je vous remercie de l'avoir posée.

Les gouvernements fédéral et provincial doivent travailler ensemble afin de s'assurer que nous disposons de l'effectif qualifié qui est nécessaire pour cette industrie et pour d'autres industries de la province du Manitoba, mais nous ne pouvons pas le faire seuls. Nous devons travailler en collaboration dans le but de trouver une solution pour nous assurer que les travailleurs qualifiés et compétents sont là pour combler ces postes. Cela fait partie des aspects les plus importants en ce qui concerne l'industrie de l'aérospatiale.

M. Sean Fraser: Combien de temps me reste-t-il, madame la présidente?

La présidente: Une minute — 45 secondes.

M. Sean Fraser: Très rapidement, êtes-vous d'avis que nous devrions réglementer d'autres compagnies aériennes, par exemple WestJet et Porter, de la même façon que nous le faisons pour Air Canada, selon la loi en vigueur?

Je crois que je vais m'adresser d'abord à Mme Stefanson.

• (1655)

L'hon. Heather Stefanson: Merci. Je crois que cela relève exclusivement de la compétence du gouvernement fédéral, et je ne crois pas que nous devrions faire un commentaire pour le moment.

M. Sean Fraser: Monsieur Rebeck?

M. Kevin Rebeck: Oui; nous ne demandons pas une expansion. Nous disons qu'il y a déjà une loi qui couvre Air Canada. Ces modalités ont été mises en oeuvre au moment de sa création, elles s'appliquaient à une société d'État qui est devenue une société privée. Elle doit maintenant respecter ces exigences et les modalités du contrat.

Nous ne disons pas qu'il faut qu'elles s'appliquent à d'autres transporteurs aériens, mais le contrat conclu avec Air Canada doit être respecté.

M. Sean Fraser: Merci à vous deux. Merci de nous avoir accordé de votre temps.

La présidente: Merci.

Monsieur Blaikie.

M. Daniel Blaikie: Merci beaucoup.

Je voudrais tout d'abord vous remercier tous les deux. C'est agréable d'entendre des gens de chez nous.

Je crois que le problème du projet de loi C-10 tient en partie au fait que, dès le moment où il a été présenté et à mesure qu'il a passé rapidement d'une étape à l'autre, à la Chambre des communes, il a monté les secteurs l'un contre l'autre en cherchant à échanger des emplois du domaine de l'entretien contre des emplois du domaine de la fabrication, et, dans la mesure où il aura de graves conséquences pour l'avenir du secteur de l'entretien de Winnipeg, il risque également de monter les régions l'une contre l'autre. Je crois que c'est à cela que faisait allusion la ministre Stefanson, dans sa déclaration préliminaire.

Bien sûr, c'est une chose que nous voulons éviter. Voilà pourquoi les membres du NPD, Alexandre Boulerice du Québec et moi-même, avons étudié la question. Nous voulons nous assurer que cela n'encouragera pas ce genre de division entre les régions. Malheureusement, je ne suis pas convaincu que nous y soyons arrivés.

Je vais d'abord m'adresser à vous, madame Stefanson; j'aimerais pour commencer vous féliciter de votre nouveau poste et vous dire à quel point j'ai été heureux de constater que, dès le premier dossier sur lequel nous avons eu l'occasion de travailler ensemble, nous étions du même avis. J'espère qu'il en sera toujours ainsi.

J'aimerais dire que j'ai déjà essayé de présenter une motion, dans le cadre de notre Comité, de manière à donner aux intervenants canadiens de ce secteur, aux travailleurs et à leurs représentants, le temps de préparer une analyse de rentabilisation visant à ce que ce travail soit toujours effectué au Canada. Je crois que c'est l'un des enjeux. Le gouvernement fédéral d'aujourd'hui se prononce sur la situation de ce secteur, au Canada, et il dit que les Canadiens ne peuvent faire ce travail de façon concurrentielle. Je ne crois pas que cela soit vrai. Je ne crois pas que cela soit vrai pour les gens du Manitoba.

C'est un nouveau gouvernement; il doit prendre connaissance de ces dossiers. J'aimerais savoir si vous aimeriez avoir du temps pour travailler avec les gens de Winnipeg, pour leur laisser le temps de préparer l'analyse de rentabilisation et déterminer comment il leur serait possible de travailler selon les dispositions actuelles de la loi.

L'hon. Heather Stefanson: Merci beaucoup. Oui, j'ai bien hâte de travailler avec vous sur ce dossier.

Je crois que nous avons une économie très diversifiée, et que le Manitoba est à la fine pointe de la technologie dans le domaine de l'aérospatiale. Je crois que nous sommes très compétitifs dans ce secteur. Nous l'avons prouvé dans le passé, et nous pourrions le prouver à l'avenir, mais, quand un projet de loi comme celui-ci est présenté, c'est comme si on mettait la charrue devant les boeufs. Il pourrait avoir une incidence négative sur les emplois et l'économie du Manitoba. Nous devons réagir, peu importe notre allégeance politique, et défendre les Manitobains.

Et c'est ce que nous faisons aujourd'hui. Nous avons bien hâte de travailler avec vous sur ce dossier. En effet, nous avons besoin de temps, c'est tout à fait vrai. Nous avons besoin de temps pour négocier et nous devons nous assurer de nous entendre très clairement avec les autres parties sur une compréhension commune, en ce qui concerne l'augmentation nette du nombre d'emplois ou les avantages nets au chapitre des emplois et de l'économie du Manitoba. C'est notre objectif ultime, et nous avons en effet besoin de temps pour faire cela; je vous remercie de l'avoir proposé.

M. Daniel Blaikie: Merci beaucoup.

Monsieur Rebeck, nous avons beaucoup entendu parler du centre d'excellence, et il est peut-être conditionnel à la modification de la loi, mais peut-être pas. Nous n'en sommes pas certains, mais il y a une chose dont nous n'entendons pas parler, étant donné que ces prétendus emplois dans le centre d'excellence éclipsent cette question, c'est ce que cela signifierait pour les emplois dans l'aérospatiale si nous nous contentions de faire respecter les dispositions de la loi.

Pourriez-vous, au sein du Comité, réfléchir un moment avec nous à ce que cela signifierait, pour les emplois à Winnipeg, si nous nous contentions de faire respecter les dispositions de la loi en vigueur?

M. Kevin Rebeck: Tout à fait. Merci de poser la question.

Nous devons en effet faire respecter la loi. Sur l'autre question que vous avez soulevée, je crois que le centre d'excellence est une chose magnifique, mais il ne doit pas nous exempter de respecter les obligations que nous impose la loi.

Avons-nous besoin d'un centre d'excellence? Nous devrions en avoir un. Est-ce que Winnipeg est un bon endroit pour le centre? Tout à fait. Comme vous l'avez entendu dire, il se fait beaucoup d'innovations chez nous, nous disposons de travailleurs qualifiés et nous avons la possibilité de former du personnel pour qu'il occupe ces emplois. Toutefois, cela ne devrait pas exempter Air Canada de l'engagement qu'elle a pris.

Au moment de la création d'Air Canada, une loi avait été adoptée et une promesse avait été faite visant à ce que les emplois du domaine de l'entretien et de la réparation soient créés dans différentes régions du pays. Nous avons perdu ces emplois. Air Canada ne s'est pas acquittée de cette responsabilité et a confié le travail à une autre entité, Aveos; les emplois ont été éliminés.

Air Canada doit revoir l'engagement qu'elle avait pris. À l'heure actuelle, il y a des gens qui possèdent les ensembles de compétences nécessaires, et je ne suis pas certain qu'ils aient tous un emploi là où ils vivent. Il nous est certainement possible de nous porter à leur

défense et de tenir notre promesse. Je sais que notre secteur de l'aérospatiale est en pleine effervescence et pourrait répondre à leurs besoins. Air Canada nous le doit, et notre gouvernement doit s'assurer que la loi est respectée.

• (1700)

M. Daniel Blaikie: Je reviens sur la question des emplois au centre d'excellence; c'est magnifique, il est toujours agréable d'apprendre que davantage d'emplois seront créés, mais la chose est souvent présentée comme s'il s'agissait de remplacer les emplois perdus par Aveos. Il s'agit en fait d'emplois très différents.

J'aimerais que vous nous parliez des avantages comparatifs des emplois d'entretien lourd et de révision, d'une part, et des emplois qui seront offerts au centre d'excellence, d'autre part.

M. Kevin Rebeck: Oui, tout à fait.

Encore une fois, en ce qui concerne le centre d'excellence, ce serait fantastique que ce travail soit confié à de nouveaux travailleurs, mais il faut quand même que l'entretien se fasse. Je crois que le Canada est très compétitif, dans ce secteur. Je crois que tout ce travail devrait pouvoir se faire dans toutes les régions de notre pays.

Toutefois, un engagement a été pris, et nous pouvons prendre des mesures pour faire en sorte que de bons emplois seront fournis, des emplois qui procurent un avantage économique à nos collectivités, des emplois qu'on nous avait promis de maintenir, et cette promesse doit être respectée. Ce n'est pas ce qui se passe aujourd'hui. On est revenu sur cette promesse, sans proposer d'avantage en contrepartie. On nous dit qu'ils viendront peut-être ailleurs. Je ne suis même pas certain que le protocole d'entente prévoit nous offrir quelque chose en échange de notre appui. Tout ce qu'il dit, c'est que nous en avons besoin.

Nous allons dire oui au centre d'excellence, nous allons dire oui à la promesse qui nous avait été faite, c'est-à-dire de bons emplois dans notre collectivité, des emplois au Canada, des emplois qui sont dus aux Canadiens.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Rebeck.

Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Mes questions s'adressent à M. Kevin Rebeck.

Premièrement, combien d'anciens employés d'Aveos à Winnipeg n'ont toujours pas trouvé un emploi ou ont dû quitter le Canada pour trouver un emploi dans le domaine, le cas échéant?

[Traduction]

M. Kevin Rebeck: Ce sont d'excellentes questions, mais je n'en connais pas la réponse; je pourrais faire quelques recherches pour les trouver. Il faut que les réponses à ces questions soient claires comme de l'eau de roche avant que l'on puisse prendre des décisions de ce type.

[Français]

M. Angelo Iacono: J'ai une autre question.

Dans le cas des employés qui ont trouvé un nouvel emploi au Canada, comment leurs salaires et avantages sociaux se comparent-ils à ceux qu'ils avaient chez Aveos?

[Traduction]

M. Kevin Rebeck: Encore une fois, voilà de bonnes questions. Comme vous le savez peut-être, je représente 100 000 employés syndiqués dans notre province. Je n'ai pas nécessairement le moyen de garder contact avec tous ceux qui ont perdu leur emploi. Je ne connais pas la réponse à votre question. J'aimerais cependant beaucoup la connaître.

Je sais cependant que de bons emplois avaient été offerts à des gens de Winnipeg, des emplois qui contribuaient à notre collectivité et à notre économie. Cela n'est plus nécessairement le cas, aujourd'hui, et c'est parce qu'Air Canada n'a pas respecté l'engagement qui était inscrit dans la loi.

[Français]

M. Angelo Iacono: Très bien.

Quatre ans après la faillite d'Aveos, comment qualifiez-vous l'état de la formation et du recrutement dans le secteur de l'entretien d'aéronefs?

[Traduction]

M. Kevin Rebeck: Je ne peux pas faire de comparaison, mais je sais qu'un certain nombre d'organisations, par exemple le collège Neeginan, ont fait de l'excellent travail et ont amené des Autochtones à suivre une formation dans le secteur de l'aérospatiale. Je sais que ce secteur continue à croître et à susciter de l'intérêt là-bas. C'est un secteur dynamique de notre collectivité, mais un engagement avait été pris à cet égard; il devait y avoir un certain nombre d'emplois dans les secteurs de l'entretien et de la réparation des appareils d'Air Canada, selon les normes d'Air Canada et des Canadiens. L'engagement devrait être respecté, les emplois devraient demeurer au Canada.

[Français]

M. Angelo Iacono: Pouvez-vous affirmer qu'à Winnipeg le secteur de l'entretien d'aéronefs est en croissance?

[Traduction]

M. Kevin Rebeck: Je ne sais pas si le secteur de l'entretien d'aéronefs est en croissance. Je crois que notre secteur de l'aérospatiale affiche toujours une modeste croissance.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

[Traduction]

Je m'excuse, j'ai oublié de dire que je partagerais mon temps avec M. Badawey.

• (1705)

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Merci à toutes les personnes qui se sont présentées ici cet après-midi.

Monsieur Rebeck, ne vous inquiétez-vous pas de la possibilité que, si Air Canada n'obtient pas l'autorisation d'être plus compétitif, il se pourrait en fait que de plus nombreux emplois encore soient perdus?

M. Kevin Rebeck: Être compétitif, par rapport à quel autre transporteur? Je crois que WestJet est probablement le principal compétiteur et, si je ne me trompe pas, il a confié les tâches d'entretien et de réparation à StandardAero, entre autres, une entreprise qui est installée ici, à Winnipeg. Je crois que les emplois et les travailleurs canadiens peuvent être compétitifs et qu'ils le sont.

Je crois que la véritable question est la suivante: nous avons adopté une loi qui exige d'offrir de bons emplois aux Canadiens; est-ce que le gouvernement en place va continuer à la faire respecter?

M. Vance Badawey: En ce qui a trait aux centres d'excellence qui ont fait l'objet d'une annonce, j'imagine que, dans une certaine mesure, on a déterminé ce qui devrait s'y faire. Avez-vous réfléchi à la façon dont on pourrait rehausser la barre, comment améliorer les choses en ce qui concerne les centres d'excellence à partir des recommandations présentées dans le projet de loi C-10?

M. Kevin Rebeck: Je suis tout à fait d'accord pour qu'on rehausse la barre. Je ne sais pas grand-chose au sujet du centre d'excellence. J'en ai entendu parler. J'ai entendu une chose ou deux à ce sujet, mais en réalité, nous n'avons pas vu ce document. J'ai entendu les commentaires de notre ministre, qui disait plus tôt que le document n'est pas encore public, qu'il doit être retravaillé. Je crois qu'il faudra le retravailler et qu'il faudra que le public en prenne connaissance.

Devrions-nous rehausser la barre et offrir des services et des emplois de bonne qualité? Tout à fait, et nous devrions tout faire pour y arriver.

M. Vance Badawey: Merci.

Je m'adresse à Mme Stefanson; seriez-vous d'accord pour dire qu'un centre d'excellence serait bénéfique pour le Manitoba?

L'hon. Heather Stefanson: Absolument. Nous pensons que ce serait très bénéfique pour notre province. Encore une fois, nous sommes en faveur de la modernisation de la loi, du changement de la répartition entre les régions, mais, comme M. Rebeck l'a dit plus tôt, il s'agit d'emplois et du fait que cette loi ouvre trop grand la porte en permettant de supprimer des emplois au Manitoba, actuellement. Nous devons nous assurer que les choses ne changeront pas, que cela représentera un avantage net au chapitre des emplois et que cela aidera notre économie à prospérer.

M. Vance Badawey: À propos des avantages ou des gains nets, le gouvernement provincial — et je sais que vous venez d'arriver au pouvoir — a-t-il pris en considération des moyens de vraiment ajouter aux incitatifs fédéraux ses propres incitatifs?

L'hon. Heather Stefanson: Je vous dirais que nous en sommes aux étapes où nous devons discuter avec nos homologues fédéraux pour veiller à pouvoir le faire. Il s'agit de la véritable raison pour laquelle nous sommes venus témoigner devant le Comité aujourd'hui: nous venons tout juste d'arriver en poste et nous essayons de faire en sorte que nous pouvons travailler en collaboration avec le gouvernement fédéral tout en nous assurant de procurer un avantage net en matière d'emplois ici au Manitoba.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Je veux remercier nos deux invités du Manitoba. J'ai vécu là-bas il y a fort longtemps. J'aimais bien aller au restaurant Rae and Jerry's. Dites-moi, est-ce qu'il est encore ouvert?

Une voix: Le décor est toujours le même.

M. Ken Hardie: Excellent.

Je veux qu'on discute de l'état dans lequel se trouve l'industrie manitobaine. Quand je vivais là-bas, nous avions Bristol Aerospace, et c'était une source de fierté pour nous. Pareil pour New Flyer. L'entreprise pour laquelle je travaillais a fait beaucoup d'affaires avec eux.

Cela va sans dire, la faillite d'Aveos a créé une perturbation soudaine dans la prestation de services pour Air Canada. On aurait dit qu'Air Canada faisait affaire uniquement avec Aveos, et que toutes les activités commerciales d'Aveos reposaient sur Air Canada.

Quand Aveos a cessé ses activités — monsieur Rebeck, peut-être devriez-vous étoffer un peu votre mémoire organisationnelle à ce sujet —, d'autres entreprises manitobaines ont-elles eu la possibilité de soumissionner auprès d'Air Canada?

M. Kevin Rebeck: C'est une bonne question. Je n'ai pas de mémoire organisationnelle à ce sujet, et je ne suis pas sûr de ce qui est arrivé ou de la façon dont les choses ont été gérées par la suite. Ce que je sais, c'est qu'il y a clairement un manque à gagner, et nous avons été déçus de voir que nos attentes ont été vaines. Il y a peut-être eu d'autres occasions, mais à quel prix? Déjà, 400 emplois avaient été perdus.

M. Ken Hardie: Dans le libellé de l'entente originale conclue avec Air Canada, il y avait l'obligation d'exploiter des installations d'entretien et de les garder au Canada. Comme vous le savez, Aveos a été cédée à d'autres intérêts après la faillite. De fait, je me rends compte qu'Air Canada ne respectait plus la loi à ce moment, puisque le travail n'était plus fait à l'interne, même si cela remonte à longtemps. Est-ce exact?

• (1710)

M. Kevin Rebeck: C'est exact.

Cela remonte à avant mon arrivée, mais je sais que le mouvement syndical était fort à cette époque aussi. On disait que l'entreprise ne respectait pas ses engagements et on demandait au gouvernement fédéral de la forcer à les tenir. Il ne s'est rien passé. Le gouvernement jugeait qu'il appliquait la loi en laissant Aveos faire ce travail. Les travailleurs se sont organisés et ont formé des syndicats, ce qui a créé des emplois syndiqués, mais je ne crois pas qu'il y avait conformité à cette époque non plus.

M. Ken Hardie: D'après vos souvenirs, y a-t-il eu une autre entreprise privée, un syndicat ou même le gouvernement du Manitoba qui a tenté, après la faillite d'Aveos, de rétablir ce secteur d'activité à Winnipeg?

M. Kevin Rebeck: Je n'ai aucun détail à vous fournir là-dessus non plus, mais je suis convaincu qu'il y a eu des tentatives.

Les organisations sont capables de s'adapter, et elles essaient de combler les vides là où il y en a. Toutefois, cela n'enlève rien de son importance à la question fondamentale. Actuellement, nous avons une loi qui prévoit qu'Air Canada est obligée de fournir des emplois de qualité à trois collectivités au Canada — de bons emplois canadiens pour des travailleurs canadiens qualifiés — et cela n'a pas été respecté.

M. Ken Hardie: Madame la vice-première ministre... vous essayez sans doute encore de vous habituer à ce titre, mais je crois qu'il vous convient tout à fait.

Je veux revenir sur une question posée par un des membres du Comité: au sujet de la mise en place d'une collaboration et d'un partenariat véritables entre tous les échelons gouvernementaux en vue de soutenir l'industrie aérospatiale du Manitoba, votre gouvernement a-t-il au moins discuté de ce qu'il pourrait faire, relativement au projet de loi C-10 ou même hors de son cadre, pour travailler avec nous et renforcer la compétitivité du Manitoba et y créer de nouveaux emplois bien rémunérés?

L'hon. Heather Stefanson: Je vous remercie de votre question et de vos commentaires.

Nous avons tenu des discussions avec certains ministres fédéraux locaux afin de leur faire part de nos préoccupations au sujet du projet de loi C-10 et de les informer de notre intérêt à collaborer avec le gouvernement fédéral pour nous assurer que des emplois sont créés ici au Manitoba, et ce, dans tous les secteurs de l'économie, y compris l'industrie aérospatiale. On a déjà amorcé ces discussions.

Aux fins de la séance d'aujourd'hui, je dirais que nous sommes préoccupés, à l'étape où nous en sommes, par l'éventualité que le projet de loi soit adopté trop rapidement, sans que les détails aient été réglés.

M. Ken Hardie: Les discussions que vous avez peut-être tenues avec certains ministres du Cabinet — qui siègent au Conseil des ministres — originaires du Manitoba ont-elles été productives? Je sais que vous n'êtes pas au pouvoir depuis longtemps.

L'hon. Heather Stefanson: Je crois qu'ils veulent collaborer avec nous à ce dossier. Je crois que ce n'est qu'une question de temps.

Aujourd'hui est le dernier jour où votre comité écoutera des exposés, et c'est pourquoi je suis ici aujourd'hui. Je crois qu'un autre député du Manitoba a proposé un amendement pour obtenir une prorogation. De notre point de vue, ce que nous voulons, c'est surtout des emplois au Manitoba et une croissance économique future pour la province.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci.

Monsieur Berthold.

[Français]

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

C'est très instructif. Encore une fois, permettez-moi de féliciter M. Brian Pallister et toute son équipe pour la belle victoire qu'ils ont remportée au Manitoba lors de la dernière élection provinciale. Nous sommes très heureux de vous avoir encore une fois parmi nous pour en parler.

Je vais revenir à M. Rebeck dans quelques instants, mais pour le moment, je vais m'adresser à vous, madame Stefanson.

J'aimerais que vous nous parliez un peu de votre programme. Qu'est-ce que le gouvernement du Manitoba entend faire pour convaincre le fédéral de ne pas aller trop vite concernant le projet de loi C-10? De notre côté, nous croyons aussi qu'il faut moderniser la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Nous considérons aussi qu'on doit améliorer la compétitivité d'Air Canada. Cependant, il n'y a aucune raison d'aller trop vite. L'opposition officielle partage tout à fait votre point de vue à cet égard.

Quel est votre plan de match pour tenter de convaincre M. Garneau de reporter à l'automne l'adoption du projet de loi C-10?

• (1715)

[Traduction]

L'hon. Heather Stefanson: Je vous remercie beaucoup de votre question.

Autant jusqu'ici que dans l'avenir, notre plan est de travailler en collaboration étroite avec le gouvernement fédéral pour nous assurer qu'il comprend notre position, soit que nous ferons tout en notre pouvoir pour protéger les emplois ici au Manitoba. Nous voulons donc proposer certains amendements à cet effet... Vous avez encore une fois raison. Nous n'avons aucun problème avec la modernisation de la loi ou avec l'élargissement de sa portée géographique. Toutefois, en ce qui concerne les emplois en particulier, nous nous opposons farouchement à la flexibilité — une flexibilité un peu trop généreuse — offerte à Air Canada qui lui permettra de retirer des emplois du Manitoba.

Nous voulons nous assurer, ici au Manitoba, que les négociations débouchent sur un avantage net pour les Manitobains. Dans l'avenir, nous voulons mettre au point un plan en collaboration avec le gouvernement fédéral pour faire en sorte qu'il y ait un avantage net en matière d'emplois afin de favoriser la croissance économique dans la province.

[Français]

M. Luc Berthold: Selon vous, quel est le délai nécessaire pour mener ces pourparlers avec le gouvernement fédéral?

[Traduction]

L'hon. Heather Stefanson: Je crois qu'il est très important, à l'étape où nous en sommes, de... Nous pouvons avancer aussi rapidement que le gouvernement le veut, en autant qu'il y a un avantage net pour le Manitoba. Pour l'instant, ce n'est pas ce qui ressort du discours du gouvernement fédéral. C'est pourquoi nous participons à vos travaux aujourd'hui: nous nous battons pour les emplois au Manitoba.

À mon avis, c'est maintenant au gouvernement fédéral de jouer. La balle est dans son camp. S'il veut aider à créer des emplois au Manitoba, il peut agir dès demain, ou même dès aujourd'hui, dès maintenant. Nous voulons voir ce genre de discours et d'engagement de la part du gouvernement fédéral en ce qui concerne les emplois et notre économie.

[Français]

M. Luc Berthold: Le Comité, qui comprend des parlementaires de tous les partis, étudie actuellement le projet de loi C-10. Quels amendements le Comité devrait-il adopter pour que le projet de loi C-10 devienne acceptable pour le gouvernement du Manitoba? Autrement dit, quel serait un projet de loi C-10 que votre gouvernement considérerait comme acceptable?

[Traduction]

L'hon. Heather Stefanson: Je crois qu'avec la façon dont le projet de loi est formulé actuellement, notre préoccupation principale... Je vous ai déjà dit quelles parties du projet de loi ne posaient pas problème. Le fait est que nous ne voulons aucun amendement actuellement. Nous nous opposons au projet de loi tel qu'il se présente, puisqu'il aura une incidence défavorable sur les emplois et l'économie du Manitoba.

Je le redis, nous allons axer nos efforts sur la collaboration avec le gouvernement fédéral autant que possible afin de veiller à ce qu'il y ait un engagement clair de la part du gouvernement fédéral pour faire en sorte qu'il n'y ait aucune perte nette d'emploi dans notre province. Nous voulons un gain net.

[Français]

M. Luc Berthold: Vous ne semblez pas au courant de tout ce qui se passe à l'échelle du gouvernement du Québec. Ce dernier nous demande lui aussi d'attendre avant d'adopter le projet de loi C-10.

Donc, vous souhaitez que le gouvernement fédéral s'engage davantage concernant le maintien des emplois au Manitoba.

[Traduction]

L'hon. Heather Stefanson: Oui, c'est tout à fait exact.

[Français]

M. Luc Berthold: Je vous remercie.

Il me reste une minute. Comme promis, j'ai une question pour M. Rebeck.

Vous êtes représentant de la Fédération du travail du Manitoba et vous connaissez bien l'industrie, car vous y avez travaillé. Selon vous, pourquoi le gouvernement est-il aussi pressé d'adopter le projet de loi C-10?

[Traduction]

M. Kevin Rebeck: J'aimerais bien le savoir. Je crois que le gouvernement doit faire preuve de prudence; il doit prendre son temps.

Notre représentante locale du gouvernement a été très claire à ce sujet — et je partage son avis —: nous voulons conserver nos emplois bien rémunérés dans notre province, tout comme les autres provinces. Je crois que les Canadiens peuvent offrir une forte compétitivité; ils ont l'expertise et les connaissances nécessaires pour ces emplois. Il y a un engagement à respecter. Nous pouvons offrir toutes ces choses. Nous disposons de l'expertise et de la main-d'œuvre, et on devrait nous donner l'occasion de les faire valoir.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey, allez-y.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Ma prochaine question s'adresse à vous deux.

On essaie d'atteindre un équilibre, entre la durabilité et la croissance de l'industrie. Je crois que nous pouvons tous nous entendre sur ce point. Néanmoins, le fait est que nous avons la possibilité de créer un environnement plus compétitif pour tous, surtout pour les personnes morales, exactement dans ce but. Le projet de loi C-10 précise que les statuts de continuation d'Air Canada comprennent les suivants:

toute forme d'entretien relatif aux cellules, aux moteurs, aux éléments constitutifs, à l'équipement ou aux pièces, en Ontario, au Québec et au Manitoba.

Toutefois, le projet de loi habiliterait Air Canada à modifier le type ou l'importance de toutes ces activités sans pour autant les éliminer dans ces trois provinces.

J'ai deux questions.

D'après vous, devrait-on imposer dans les trois provinces des seuils minimaux en matière d'emplois et d'activités liées à l'entretien que Air Canada serait forcée de respecter pour être en conformité avec les amendements proposés aux statuts de continuation dans le projet de loi C-10? Le cas échéant, quels devraient être les seuils en question? Voilà ma première question.

Ma deuxième question est... Vous savez, Heather, vous avez déjà en quelque sorte répondu à cette question, mais je veux essayer d'approfondir le sujet, parce que je crois que nous devons tous participer, que nous devons tous travailler ensemble si nous voulons nous entendre sur des amendements. Quels amendements, s'il y en a, proposeriez-vous pour ce projet de loi?

• (1720)

L'hon. Heather Stefanson: Merci beaucoup de votre question.

Laissez-moi à nouveau reprendre ce que j'ai dit plus tôt: nous serions heureux de pouvoir appuyer ce projet de loi. Nous sommes en faveur de la modernisation de la loi et de l'élargissement de sa portée géographique. Nous n'avons aucun problème à ce sujet. Le problème, je le redis, réside dans les aspects que vous avez mentionnés. Le projet de loi accorde et permet trop de flexibilité, et cela pourrait entraîner des pertes d'emploi pour le Manitoba. C'est un problème pour nous.

Nous n'avons pas pour objectif principal ici de modifier le projet de loi ni de l'ajuster. Nous sommes ici pour obtenir des avantages nets en matière d'emplois pour le Manitoba. Tous nos efforts sont axés là-dessus.

Je crois que cela répond à vos deux questions, probablement, puisque la deuxième concernait les amendements. À mon avis, il faut vraiment négocier avec le gouvernement fédéral pour s'assurer que toute loi et tout amendement qui est proposé n'a aucune incidence défavorable sur les emplois et notre économie.

M. Vance Badawey: Allez-y.

M. Kevin Rebeck: Si vous me le permettez, j'aimerais donner un autre son de cloche: je crois que même l'utilisation du terme « flexibilité » se veut extrêmement conciliant et généreux. En réalité, ce projet de loi ne fait qu'éliminer toute obligation ou exigence. Nous nous opposons à une telle élimination parce qu'il y a un engagement à respecter. De quelle manière cela a-t-il du sens? Je crois que s'il est écrit qu'une majeure partie de l'entretien et des services doit avoir lieu dans ces régions, alors l'entretien et les services pour les appareils d'Air Canada doivent au minimum avoir lieu en majeure partie dans ces régions. Dans le passé, le nombre d'emplois se chiffrait à environ 400. Je crois que cela devrait être l'objectif à maintenir.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, si vous me le permettez, j'aimerais savoir s'il y a au moins une personne parmi vous, que ce soit du côté du gouvernement — même un nouveau gouvernement — ou de la Fédération, qui a un amendement à recommander.

L'hon. Heather Stefanson: Je vais le redire, je crois que notre préoccupation principale est axée non pas sur des modifications législatives, mais sur la protection des emplois au Manitoba. Cette loi comporte des aspects qui ont une incidence défavorable sur les emplois et l'économie. Je le répète, je préfère examiner les façons dont nous pouvons collaborer avec les autres ordres de gouvernement afin d'obtenir des avantages nets pour les régions, mais le projet de loi sous sa forme actuelle n'en offre aucun.

Je vais arrêter mon commentaire ici et laisser M. Rebeck répondre.

M. Kevin Rebeck: Le changement prévu vise à éliminer l'obligation de maintenir dans notre région les emplois liés à l'entretien et au service. C'est cela que nous contestons. Si j'avais à proposer un amendement, je suggérerais de retirer la disposition qui nous laisse pour compte et de protéger les emplois dans notre province.

M. Vance Badawey: C'est effectivement ce que nous essayons de faire ici, comme je l'ai mentionné aux témoins qui ont comparu la semaine dernière. Nous essayons d'établir un équilibre entre la durabilité, les emplois et l'industrie afin de renforcer la compétitivité d'Air Canada tout en, comme vous l'avez dit, conservant et peut-être même en augmentant le nombre d'emplois. Cela concerne aussi les centres d'excellence et la masse critique que les centres d'excellence peuvent atteindre au fil du temps, relativement à la gestion des actifs et au rendement des investissements.

Encore une fois, nous cherchons à atteindre un équilibre, et c'est pourquoi je demande au gouvernement du Manitoba — tout comme je le demanderais au gouvernement de l'Ontario ou du Québec — et à la Fédération du travail de proposer des pistes pour les équilibres à atteindre. Du côté d'Air Canada, cela correspond à renforcer sa compétitivité, et du côté de la Fédération, on parle du maintien et de la création d'emplois. Quels amendements proposez-vous? J'essaie de trouver une solution, parce que c'est un partenariat. Je veux que vous me présentiez des recommandations .

• (1725)

M. Kevin Rebeck: D'accord.

Nos recommandations seraient de garantir des emplois et du travail dans notre région. J'appuie la position du gouvernement local: nous voulons qu'il y ait un avantage net pour notre province. Nous avons manifestement des possibilités de croissance dans les centres d'excellence, mais nous ne pouvons pas sacrifier des emplois liés à l'entretien et au service. Ceux-ci sont également nécessaires.

Si cette tentative de modernisation de la loi est aussi une tentative d'intégrer des composantes relativement aux centres d'excellence, nous avons évidemment un intérêt à cet égard, mais pas au détriment des emplois liés à l'entretien et au service dans notre région.

La présidente: Madame la ministre, voulez-vous ajouter un commentaire de dernière minute?

L'hon. Heather Stefanson: Oui, merci madame la présidente.

J'ai quelques commentaires pour conclure. Je crois l'avoir déjà dit, mais vous vous rappelez certainement que j'ai mentionné le protocole d'entente plus tôt. Nous sommes en train de l'examiner et nous étudions des façons de travailler avec le gouvernement fédéral pour nous assurer qu'il y a une augmentation nette des emplois au Manitoba.

Sous sa forme actuelle, le projet de loi pourrait faire perdre au Manitoba ces emplois. Je me répète, je crois qu'il y a une façon de collaborer à ce chapitre, mais à mon avis, le projet de loi sous sa forme actuelle, ne nous permet pas de travailler ensemble.

La présidente: Merci beaucoup, madame la ministre.

Merci beaucoup à vous deux. L'information que vous nous avez fournie nous sera très utile dans l'avenir.

Il nous reste une minute ou deux pour les travaux du Comité. Je crois que vous êtes déjà tous au courant.

Puisque notre étude article par article est prévue pour mercredi, nous devons fournir des directives à notre greffier afin de communiquer les amendements entre nous et aux représentants des ministères pour que tous soient au courant.

Êtes-vous tous en faveur de la motion?

Monsieur Blaikie.

M. Daniel Blaikie: Je ne crois pas que nous ayons besoin de faire cela. Je viens de participer à une étude article par article pour un autre projet de loi, et ce n'est pas le comité qui s'en est chargé. Je ne vois pas pourquoi nous devrions le faire.

La présidente: Eh bien, nous sommes un comité très rigoureux et nous essayons de notre mieux de respecter toutes les règles que le greffier a énoncées pour le comité des transports. On nous a dit que cela était obligatoire. Croyez-moi, je ne raffole pas autrement des règles. Si cela n'était pas obligatoire, je ne le demanderais pas, mais on m'a informée du fait que cela était obligatoire pour le comité des transports.

M. Daniel Blaikie: Pourquoi avons-nous besoin d'une motion si c'est obligatoire?

Je veux dire, il me semble que ce n'est pas obligatoire, sinon nous n'aurions pas besoin d'une motion.

La présidente: Nous allons recevoir des représentants du ministère mercredi. Afin qu'ils puissent réagir aux amendements, qui sont d'ordre très technique, ils doivent savoir à l'avance ce que seront ces amendements. Nous ne pouvons pas simplement leur donner les amendements quand ils seront devant nous, puis leur demander de réagir.

Courtoisie ou obligation, on ne me l'a pas précisé.

M. Daniel Blaikie: Avez-vous motif de croire que les amendements qui seront proposés pour ce projet de loi seront de quelque façon plus techniques que les amendements proposés pour tout autre projet de loi? Dans les faits, il s'agit d'un projet de loi très petit.

La présidente: Il existe trois comités dotés de règles uniques. Notre comité est l'un d'entre eux, et c'est l'une des exigences qui y sont attachées.

Les membres du Comité me permettent-ils de demander au greffier de communiquer les amendements aux représentants du ministère et aux autres membres du Comité? De cette façon, il n'y aura pas de motion. Personne n'est contre. Merci.

Monsieur McColeman, merci beaucoup de votre présence aujourd'hui.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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