



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 003

Le jeudi 5 novembre 2020

Président : M. Vance Badawey



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

Le jeudi 5 novembre 2020

• (1610)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): Bienvenue à la troisième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride. Nous avons l'occasion de parler avec le ministre, de lui poser des questions et de passer du temps avec lui. Je demanderai au greffier de nous indiquer le temps dont nous disposerons lorsque j'aurai terminé mon intervention.

J'aimerais commencer par vous fournir quelques renseignements compte tenu de la motion adoptée par la Chambre le mercredi 23 septembre 2020. Le Comité siège désormais selon une formule hybride, de sorte que les membres peuvent participer à la séance en personne ou par vidéoconférence. Tous les députés, quelle que soit la façon dont ils y participent, sont pris en compte dans le calcul du quorum. Cependant, le pouvoir de siéger du Comité est limité par l'utilisation prioritaire des ressources de la Chambre, selon la décision des whips. Toutes les questions doivent être soumises à un vote par appel nominal, à moins que le Comité en décide autrement par consentement unanime ou avec dissidence.

Enfin, pour assurer le bon déroulement de la séance, j'aimerais vous présenter quelques règles à suivre.

Ceux qui participent à la séance virtuellement peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont offerts, et vous avez le choix, au bas de votre écran, entre « Parquet », « Anglais » ou « Français ». Avant de prendre la parole, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro. Quand vous avez terminé de parler, veuillez désactiver votre micro pour réduire le plus possible les interférences.

Toutes les observations des membres et des témoins doivent être adressées à la présidence. Si un député veut demander la parole en dehors de la période qui lui est réservée pour les questions, il doit activer son micro et indiquer qu'il invoque le Règlement. Si un député souhaite réagir au rappel au Règlement d'un de ses collègues, il doit utiliser la fonction « Lever la main ». Je saurai ainsi que vous voulez prendre la parole et créerai une liste d'intervenants. Pour ce faire, vous n'avez qu'à cliquer sur l'icône « Participants », au bas de votre écran. Quand la liste apparaît, vous verrez, près de votre nom, une icône pour lever la main.

Veuillez vous exprimer lentement et clairement. À moins de circonstances exceptionnelles, l'utilisation d'un casque d'écoute muni d'un microperche est obligatoire pour tous les participants à distance. Si un problème technique survient, veuillez en aviser immédiatement la présidence. Il est à noter que nous pourrions devoir suspendre quelques instants nos travaux en pareil cas, car nous de-

vons nous assurer que tous les députés peuvent participer pleinement à la séance.

Pour ceux qui y participent en personne, veuillez procéder de la manière habituelle lorsque le Comité dans son ensemble se réunit en personne dans la salle de comité. N'oubliez pas les directives que le Bureau de régie interne a adoptées concernant le port du masque et les protocoles de santé. Si vous souhaitez attirer mon attention, je vous prie de me faire un signe de la main ou de m'interpeller par mon nom au moment opportun. Si vous souhaitez interjeter appel au Règlement, veuillez attendre le moment adéquat pour me l'indiquer clairement.

Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour tenir une liste d'intervenants consolidée, que vous participiez à la séance en personne ou virtuellement.

Passons maintenant à l'ordre du jour.

J'ai le plaisir d'accueillir aujourd'hui le ministre Garneau et les fonctionnaires du ministère des Transports pour examiner le Budget principal des dépenses 2020-2021 et le Budget supplémentaire des dépenses (B) 2020-2021.

Je rappelle à tous les députés que le Budget supplémentaire des dépenses (A) a été adopté par la Chambre le 17 juin 2020 et n'a pas été renvoyé au Comité. Le Budget supplémentaire des dépenses (B) 2020-2021 a été déposé à la Chambre et renvoyé aux comités permanents le jeudi 22 octobre 2020. Ils peuvent être consultés sur le site du Conseil du Trésor.

Conformément au paragraphe 81(5) du Règlement, chaque comité peut « étudier le Budget supplémentaire des dépenses (B) et produire un rapport connexe, ou sera réputé l'avoir fait, au plus tard trois jours de séance avant la dernière séance » de la période de crédits prenant fin au plus tard le 10 décembre ou « trois jours de séance avant le dernier jour désigné de la période en cours », dont la date n'a pas encore été déterminée. Puis-je proposer que nous en fassions rapport à la Chambre en même temps que le Budget principal des dépenses? La date limite est le vendredi 27 novembre.

Encore une fois, nous accueillons le ministre Garneau.

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Naturellement, étant donné des rappels au Règlement qui ont suivi la période des questions, et les votes, il est déjà 16 h 14, malheureusement.

Je veux seulement m'assurer que le ministre sera avec nous pour l'heure complète et que les fonctionnaires du ministère resteront pour une heure complète après.

Nous sommes à la fois saisis du Budget supplémentaire des dépenses et du Budget principal des dépenses. Malheureusement, étant donné les circonstances, nous n'avons pas pu le faire au printemps et à l'été, puisque nous ne siégeons pas. Il va sans dire que l'économie canadienne est confrontée à d'importantes difficultés actuellement.

J'espère avoir l'assurance que le ministre comparaitra pour une heure complète et que ses collègues du ministère resteront une heure complète par la suite.

Merci, monsieur le président.

• (1615)

Le président: Merci, madame Kusie. Je vais terminer mes commentaires, parce que j'allais soulever ce point.

Bienvenue, monsieur le ministre Garneau.

Le ministre Garneau sera avec nous pendant la première heure seulement, mais ses fonctionnaires resteront avec nous pendant la deuxième heure pour répondre aux questions des membres du Comité.

Je vais demander au greffier de confirmer jusqu'à quelle heure les ressources seront disponibles. Monsieur le greffier, si vous pouvez nous dire jusqu'à quelle heure ce sera avant que je donne la parole au ministre, nous vous en serions reconnaissants.

Le greffier du Comité (M. Michel Marcotte): Je me suis renseigné auprès de tous les services. J'attends toujours des réponses. Je vous tiendrai au courant dès que j'aurai le feu vert de tout le monde. Techniquement, cela devrait être possible, mais je vous le ferai savoir.

Le président: Merci, monsieur le greffier.

Monsieur le ministre Garneau, la parole est à vous.

[Français]

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je suis heureux de comparaître devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, et de répondre aux questions qui vont m'être posées aujourd'hui sur le Budget supplémentaire des dépenses (B) 2020-2021. Je profite de l'occasion pour souhaiter la bienvenue à tous les nouveaux membres de ce comité.

Je vous remercie de me donner l'occasion de vous parler aujourd'hui.

Il ne fait aucun doute que la pandémie de COVID-19 a de profondes répercussions sur le réseau de transport du Canada et sur le travail de Transports Canada. Beaucoup de choses ont changé depuis le début de la pandémie, et nous avons dû nous adapter à la situation. Cependant, nous devons continuer à tenir compte d'autres priorités et responsabilités.

[Traduction]

Le Budget supplémentaire des dépenses (B) de l'exercice 2020-2021 comprend des postes qui ont nécessité des ajustements pour diverses raisons. Par exemple, la pandémie de COVID-19 a créé une crise sans précédent dans les collectivités éloignées qui dépendent du secteur de l'aviation. Le transport aérien est le seul moyen sécuritaire et fiable de se rendre dans un certain nombre de collectivités pendant une grande partie de l'année, et représente une bouée de sauvetage pour les habitants de ces collecti-

vités. Il permet également d'établir un lien important entre les personnes et les services.

Bien que les restrictions nécessaires concernant les voyages assurent la sécurité de nombreuses collectivités éloignées, elles ont entraîné une baisse de 90 % des recettes de nos plus petits transporteurs aériens. Bon nombre de ces transporteurs appartiennent à des collectivités des Premières Nations et des Inuits qui sont desservies, et sont exploités par ces dernières.

Le Budget supplémentaire des dépenses (B) prévoit un soutien à un nouveau programme de contribution pour aider les transporteurs aériens qui fournissent des services aux collectivités éloignées. Ces collectivités doivent avoir accès aux services aériens essentiels pour se procurer de la nourriture, des fournitures médicales et d'autres biens et services nécessaires.

Nous devons nous assurer que nos collectivités sont reliées par nos réseaux de transport vitaux.

[Français]

L'an dernier, Transports Canada a annoncé son intention de remplacer de manière permanente le *NM Madeleine*, le traversier qui assure le service entre les Îles-de-la-Madeleine, au Québec, et Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard. Le navire actuel a 39 ans et a atteint la fin de sa vie utile. Toutefois, les travaux de conception et de construction du navire de remplacement prendront plusieurs années.

Le Budget supplémentaire des dépenses (B) comprend des fonds pour l'achat d'un navire de remplacement temporaire afin de garantir le maintien de services de traversiers efficaces jusqu'à ce que le nouveau navire soit prêt. Lorsque celui-ci sera prêt, le navire de remplacement temporaire sera mis en vente. Cette mesure permettra de gérer adéquatement les fonds publics, en plus de garantir la continuité du service à court terme.

[Traduction]

Le discours du Trône a souligné que nous devons mieux reconstruire, tous ensemble, à mesure que nous traversons la crise de la pandémie.

Le discours du Trône a également indiqué que le gouvernement du Canada s'est engagé à rendre les véhicules zéro émission plus abordables et plus accessibles. La qualité de vie des Canadiens et la croissance future du Canada sont profondément liées à l'environnement. Nous devons investir dans un avenir plus propre et plus durable pour protéger les éléments sur lesquels les Canadiens comptent pour leur réussite, comme un coût de la vie abordable, de bons emplois bien rémunérés et des collectivités résilientes.

Le Budget supplémentaire des dépenses (B) prévoit des ressources supplémentaires pour le programme Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission pour aider à atteindre les objectifs de vente du Canada pour ce type de véhicules.

Même si certaines circonstances ont changé et que certaines priorités ont été accentuées, nos objectifs demeurent les mêmes.

• (1620)

[Français]

Comme il a été mentionné dans le discours du Trône, les répercussions économiques de la pandémie sur les Canadiens sont déjà plus importantes que celles subies lors de la crise financière de 2008, et elles ne seront malheureusement pas de courte durée. Il faut agir maintenant pour le bien des Canadiens, à l'heure actuelle et dans l'avenir. Ce n'est pas le moment de passer en mode d'austérité.

Nous avons l'occasion de prendre des mesures en réalisant des investissements intelligents et ciblés, comme nous continuons à le faire par le truchement du Fonds national des corridors commerciaux, qui dispose également d'un financement réservé dans le Budget supplémentaire des dépenses (B) de cette année.

Le moment est venu d'édifier des collectivités plus fortes et de renforcer notre économie. Il est temps de bâtir un avenir sain et durable pour les Canadiens.

Je vous remercie de votre attention. Je répondrai maintenant à vos questions.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous commençons avec Mme Kusie, pour six minutes.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre. C'est toujours un plaisir de vous voir.

Je vais commencer cette réunion en grand: le chat est sorti du sac. Après huit mois, le *Financial Post* rapporte que vous aurez enfin un plan pour le secteur aérien. Ce plan arrive enfin, après un recul de 27 à 37 milliards de dollars du PIB, après la perte de 400 000 à 500 000 emplois dans ce secteur, après que tous les autres pays du G7 ont donné une aide de 30 milliards de dollars, en moyenne, à leurs secteurs respectifs, avant nous, après que le Canada a perdu 14 % de sa part du marché transatlantique, et après que le secteur privé, et non votre gouvernement, a mis en place un dépistage rapide aux aéroports de Toronto et de Vancouver.

Plus important encore, monsieur le ministre, il arrive après que des gens m'ont appelée, en pleurs, parce qu'ils avaient perdu leur emploi. Ils ignoraient comment ils pourraient subvenir aux besoins de leur famille. Il arrive après que des PDG de sociétés aériennes m'ont appelée pour exprimer leur désarroi après avoir mis à pied leurs employés. Ils se demandaient comment ils pourraient les regarder en face jour après jour. Il arrive après que des gens m'ont envoyé des photos d'eux-mêmes, en uniforme, avec leurs enfants, monsieur le ministre.

Pourquoi a-t-il fallu huit longs mois pour que vous et votre gouvernement répondiez aux gens du secteur aérien et présentiez cette semaine ce qui — espérons-le — devrait enfin être un plan?

L'hon. Marc Garneau: Merci beaucoup de la question.

Permettez-moi de situer cela en contexte. Lorsque la pandémie a commencé, l'hiver dernier, notre gouvernement s'est employé à aider les Canadiens. Nous avons rapidement mis en place des programmes comme la Prestation canadienne d'urgence et le soutien salarial, les mesures d'aide au loyer et les mesures d'aide aux petites entreprises et aux personnes âgées, etc.

Depuis, nous avons évolué, bien entendu. À l'époque, nous n'avions aucune idée de la gravité de cette pandémie ni de sa durée. Pendant les mois qui ont suivi, nous avons acquis une meilleure compréhension de l'ampleur des conséquences sur le secteur aérien. Vous avez raison. Le secteur aérien a manifestement été touché de nombreuses façons, principalement parce qu'il a perdu environ 90 % de ses revenus. Voilà pourquoi, comme je l'ai indiqué à plusieurs reprises ces dernières semaines, nous avons travaillé sur une série de mesures pour garantir que lorsque nous sortirons de cette pandémie — et même pendant la pandémie —, nous aurons toujours un secteur aérien viable, abordable et sûr.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le ministre.

J'ai été très fière de les défendre lorsque j'étais porte-parole en matière de transports. Aujourd'hui, alors que vous vous apprêtez à annoncer votre plan, je continuerai à les défendre.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'assurer, pendant cette vidéoconférence, cette réunion, que vous incluez dans votre plan des mesures pour protéger les travailleurs afin d'empêcher d'autres mises à pied, une fois l'argent versé, dans le secteur du transport aérien? Cela fera-t-il partie de votre plan pour les fonds pour le secteur du transport aérien? Pouvez-vous nous assurer qu'il n'y aura pas d'autres mises à pied lorsque vous donnerez cet argent, s'il vous plaît?

• (1625)

L'hon. Marc Garneau: Permettez-moi d'abord de dire, madame Kusie, que vos questions ne me posent pas problème. Vous faites votre travail, qui est de poser ces questions.

Je peux vous dire que nous examinons une série de mesures. Cela inclut les travailleurs qui ont été touchés. J'ai rencontré les syndicats. J'ai discuté avec eux. J'ai entendu leurs préoccupations. J'ai rencontré toutes les parties concernées: aéroports, sociétés aériennes elles-mêmes, maires, représentants provinciaux. Nous examinons la situation dans son ensemble afin de proposer une série de mesures. Lorsque nous aurons déterminé les mesures à prendre, nous les rendrons publiques, évidemment.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le ministre.

Votre plan comprendra-t-il une protection pour les consommateurs — ces dizaines de milliers de Canadiens qui n'ont pas été remboursés par les sociétés aériennes en raison de votre incapacité d'assurer la viabilité du secteur du transport aérien — en assurant enfin, je l'espère, la viabilité du secteur aérien? Pouvez-vous vous engager aujourd'hui, s'il vous plaît, à vous occuper aussi des dizaines de milliers de Canadiens qui ont dépensé des dizaines de milliers de dollars, qui se sont endettés et qui n'ont reçu aucun remboursement? Veillerez-vous à ce que ces consommateurs soient protégés, monsieur le ministre?

L'hon. Marc Garneau: Comme je l'ai dit, je sais pertinemment que beaucoup de consommateurs auraient préféré un remboursement plutôt qu'un bon d'achat. Ils l'ont fait savoir très clairement. Encore une fois, comme je l'ai dit, nous examinons l'ensemble des effets de cette pandémie, non seulement sur le secteur aérien lui-même, mais aussi sur les passagers qui voyagent par avion.

Évidemment, comme vous le savez très bien, en tant que parlementaire, il m'est impossible de discuter des mesures que nous allons prendre de façon détaillée au Comité aujourd'hui. Je ne peux que vous assurer que nous étudions l'ensemble de la situation.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, madame Kusie.

Mme Stephanie Kusie: Monsieur le président, je crois qu'il me reste 20 secondes, selon...

Le président: Non; en fait, nous avons dépassé de 25 secondes. Je suis désolé.

Nous passons maintenant à Mme Jaczek, pour six minutes.

Mme Stephanie Kusie: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je m'excuse, mais n'ai-je pas droit à six minutes?

Le président: Vous ai-je donné seulement cinq minutes? Toutes mes excuses.

Mme Stephanie Kusie: Pas de souci, monsieur le président. Je comprends.

Le président: Allez-y, madame Kusie.

Mme Stephanie Kusie: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous demande également de bien vouloir lier au plan, s'il vous plaît, les restrictions en matière de rémunération pour les dirigeants afin que ces fonds ne soient pas versés aux dirigeants et, s'il vous plaît, monsieur le ministre, occupez-vous de toutes les routes régionales. Je vous demande, au nom de l'ensemble des régions du Canada, de veiller à ce que toutes les routes régionales soient prises en charge au Canada.

Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Kusie.

Monsieur le ministre, avez-vous une brève observation à faire?

L'hon. Marc Garneau: Je serai très bref.

Là encore, merci de vos observations, madame Kusie. Nous avons très clairement fait savoir — dans le discours du Trône, en fait — que les routes régionales sont une priorité pour nous. Nous l'avons souligné dans le discours du Trône.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant entendre Mme Jaczek, pour six minutes.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être ici aujourd'hui et de répondre à toutes nos questions.

Comme vous l'avez mentionné, il y a des ressources additionnelles pour le programme Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission dans le Budget supplémentaire des dépenses (B). En fait, on réclame une augmentation considérable — quelque 52,8 millions de dollars pour le financement de ce programme, apparemment —, en plus des 58,5 millions de dollars demandés dans le Budget principal des dépenses de cette année et des 47,8 millions de dollars déjà approuvés dans le Budget supplémentaire des dépenses (A). Il semble que ce programme sera élargi.

Je sais que lorsque l'Ontario avait un programme d'incitatifs semblable, beaucoup de mes électeurs s'en sont prévalus, et il s'est avéré un programme très populaire.

Pourriez-vous nous dire — quantifier pour nous, essentiellement — quels sont les résultats de ce programme depuis sa mise en œuvre? Quels types de progrès ou de chiffres envisagez-vous pour les quelques prochaines années?

L'hon. Marc Garneau: Comme vous le savez, la moitié des gaz à effet de serre produits au Canada dans le secteur des transports provient des véhicules légers ou des voitures, soit un quart de tous les gaz à effet de serre produits au Canada. C'est un producteur important. Nous sommes déterminés à encourager le passage des moteurs à combustion interne aux véhicules zéro émission.

Le programme d'incitatifs que nous avons mis en place il y a quelques années a été incroyablement populaire. Nous voulons continuer à le bonifier, et nous devons poursuivre sur notre lancée. C'est pourquoi nous construisons aussi, en parallèle, des bornes de recharge.

Premièrement, notre objectif est que, d'ici 2025, 10 % des ventes de véhicules soient des véhicules zéro émission. D'ici là, les prix seront également beaucoup plus proches les uns des autres puisque les prix des véhicules zéro émission diminueront. Deuxièmement, nous aimerions atteindre l'objectif de 30 % d'ici 2030 et de 100 % d'ici 2040. Ce sont les cibles que nous voulons atteindre.

● (1630)

Mme Helena Jaczek: Pourriez-vous également décrire pour nous l'incidence que ces mesures auront, d'après vous, sur l'environnement pour ce qui est des émissions? De toute évidence, elles font partie de notre lutte contre les changements climatiques. Avez-vous une idée de l'incidence de cette augmentation des ventes?

L'hon. Marc Garneau: Merci de la question.

Ces véhicules joueront un rôle important pour aider le Canada à atteindre ses cibles, puisque les véhicules légers produisent actuellement, comme je l'ai dit, 50 % des émissions liées aux transports. Transports Canada estime que les nouveaux véhicules zéro émission peuvent réduire les émissions de 3,4 tonnes en moyenne par année, si l'on compare avec le nouveau véhicule à combustion interne moyen.

J'ajouterais comme réserve que la recharge de ces véhicules, de toute évidence, devrait provenir d'une source d'alimentation électrique propre. C'est aussi une exigence et, de façon générale, du point de vue du gouvernement, nous faisons la transition vers l'énergie électrique, qui est une énergie propre.

Mme Helena Jaczek: Monsieur le ministre, vous avez mentionné les bornes de recharge. Je suis assez nouvelle ici — depuis 2019 —, alors je ne sais pas encore exactement qui fait quoi. En ce qui concerne le type d'infrastructure, quel est le rôle du ministère des Transports pour garantir qu'il y a suffisamment de bornes de recharge?

L'hon. Marc Garneau: C'est une excellente question. Il est parfois difficile de savoir quel ministère est responsable de quoi. La construction des bornes de recharge relève en fait de Ressources naturelles Canada, du ministre O'Regan. Il dispose du financement pour construire les bornes de recharge, pour mettre en place un réseau dans tout le pays. Nous avons investi des sommes considérables.

J'ajouterai, pour leur donner du crédit, que certaines provinces investissent également. Ma province, le Québec, par exemple, a dépensé de l'argent pour bâtir le réseau de recharge dans la province. Elle offre aussi des mesures d'incitation à l'achat, tout comme la Colombie-Britannique.

C'est un travail d'équipe. Plus nous y mettons des efforts, plus nous avons de chances d'atteindre nos objectifs en matière de lutte contre les changements climatiques et nos cibles en matière de véhicules zéro émission, ou VZE.

Mme Helena Jaczek: Une question que, selon moi, un certain nombre de personnes se posent, étant donné que nous avons de plus en plus de véhicules zéro émission, est de savoir quel est le potentiel des véhicules usagés. Y a-t-il un potentiel d'incitation à la vente de ces véhicules particuliers?

L'hon. Marc Garneau: Je suis heureux que vous ayez posé la question. C'est quelque chose que nous examinons, maintenant que la base commence à croître. Actuellement, environ 3 % des véhicules légers au pays sont des VZE. Avec le temps, il y aura un marché pour les véhicules usagés. C'est ce que nous envisageons. Nous n'avons pris aucune décision concernant les VZE usagés, mais c'est un sujet que nous pourrions peut-être aborder.

Mme Helena Jaczek: Y a-t-il d'autres secteurs qui font partie du programme, notamment en ce qui concerne les véhicules zéro émission, sur lesquels vous voudriez nous en dire plus?

L'hon. Marc Garneau: Environ 30 % des gaz à effet de serre liés au transport proviennent de véhicules lourds et moyens — autrement dit, les camions légers et lourds. Cette proportion va augmenter, car nous sommes le deuxième plus grand pays au monde, et beaucoup de marchandises sont transportées par camion.

Dans les premières années, il est possible d'évoluer vers des véhicules zéro émission dans le secteur des camions légers et moyens, mais aussi pour les camions qui parcourent de courtes distances, ceux qui sont dans les villes, ce type de véhicule. En fait, il y a maintenant des entreprises au Canada qui se concentrent sur les camions moyens zéro émission. Il y a là un avenir très prometteur. C'est un secteur sur lequel nous espérons nous concentrer de plus en plus dans les années à venir.

• (1635)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez sept minutes.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui. Nous nous ennuyons de vous, au Comité. Nous aimerions vous voir plus souvent.

Je commencerai en vous posant tout de suite des questions sur le transport aérien.

Vous savez que ce secteur vit une crise énorme en ce moment. Malheureusement, on a l'impression qu'il ne se passe rien au ministère des Transports. Depuis neuf mois, une crise se poursuit dans le secteur du transport aérien, et des gens en détresse nous appellent pour nous dire qu'ils perdent leur emploi et qu'ils demandent de l'aide au gouvernement. Pourtant, alors que partout ailleurs sur la planète on aide le secteur aérien, ici, le ministre donne l'impression de se tourner les pouces. On fait des consultations et on attend.

Nous avons entendu dire qu'il y aura peut-être un plan d'aide. Pouvez-vous nous garantir que cela aura lieu et nous dire quand, monsieur le ministre?

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

Je vais faire un bref historique. Quand la pandémie a commencé, tous les efforts du gouvernement se sont concentrés sur les mesures d'aide aux Canadiens, qui en avaient bien besoin. Soyons francs, on ne savait pas quelle serait l'étendue de cette pandémie, sa gravité, sa durée et ses effets sur certains secteurs, comme le secteur aérien.

Nous avons maintenant un portrait beaucoup plus précis de la situation dans laquelle se trouve le secteur aérien, qu'il s'agisse des petites ou grandes compagnies aériennes, des petits ou grands aéroports, de NAV CANADA ou du secteur aérospatial qui fournit la chaîne d'approvisionnement. Comme je l'ai mentionné à plusieurs reprises, en réponse à vos questions d'ailleurs, nous travaillons sur un plan d'ensemble pour aider ce secteur, car nous voulons qu'il survive.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'essaie de comprendre. Vous me dites que le gouvernement ne pouvait pas prévoir tout ce qui allait arriver, mais les autres pays non plus. Pourtant, les autres pays ont pris des mesures pour venir en aide au secteur aérien. Pourquoi sommes-nous les seuls à ne pas soutenir notre secteur aérien?

L'hon. Marc Garneau: Notre pays fait sa propre analyse pour savoir quelles mesures il doit mettre en place. Je peux vous assurer que nous discutons avec tous les organismes concernés, et pas seulement ceux qui travaillent dans le secteur aérien, mais aussi les syndicats et les maires des villes affectées par le fait que leur petit aéroport a perdu un service. Nous étudions toutes ces choses à fond.

Je peux vous assurer que je ne me tourne pas les pouces ces jours-ci. Nous travaillons sur un plan qui assurera la survie et l'épanouissement du secteur aérien au sortir de cette pandémie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je suis content de savoir qu'un plan est en vue. J'espère seulement qu'il sera prêt très rapidement.

J'aimerais avoir la garantie que ce plan tiendra compte des milliers de personnes qui veulent qu'on leur rembourse leurs billets d'avion. Ce sont des milliards de dollars dans les airs et ces personnes veulent avoir leur argent, et pas quand elles seront mortes ou que leurs enfants seront grands.

L'hon. Marc Garneau: Je suis d'accord avec vous qu'il y a des milliards de dollars en jeu. Étant donné les difficultés que vit le secteur aérien, c'est une situation très difficile. Je comprends que les gens veulent être remboursés, mais, en même temps, ce remboursement placerait certaines compagnies aériennes en très grande difficulté financière.

Cette question fait partie de notre étude actuelle pour en arriver à des mesures qui seront éventuellement annoncées.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ne pensez-vous pas que les compagnies aériennes devraient respecter la loi?

L'hon. Marc Garneau: Vous allez comprendre le dilemme, monsieur Barsalou-Duval. Certaines compagnies aériennes sont si près de la faillite qu'elles ne pourraient pas poursuivre leurs opérations. C'est une décision très difficile pour la société. Je pense que vous serez d'accord avec moi que nous voulons qu'il y ait encore un secteur aérien après cette pandémie. C'est une situation qui n'est pas facile à gérer.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'en comprends que vous ne voulez pas nécessairement que les compagnies respectent la loi.

J'ai une dernière question à vous poser au sujet du transport aérien régional. Partout au Québec, les aéroports et les transporteurs régionaux sont en difficulté. On a énormément coupé dans les services.

Un groupe de travail sur le transport aérien a été mis en place au Québec. Premièrement, peut-on avoir l'assurance que vous allez respecter les conclusions de ce groupe de travail au Québec? Deuxièmement, pourquoi avez-vous refusé de rencontrer la cellule de crise de l'Union des municipalités du Québec?

• (1640)

L'hon. Marc Garneau: Je discute avec mon homologue au Québec, le ministre Bonnardel. Nous sommes très au courant de cela. La ministre Joly, qui est responsable du développement régional, s'occupe également de ce dossier, tout comme le ministre Fitzgibbon du côté du Québec. Nous comprenons l'ampleur du défi. C'est d'ailleurs pour cela que, dans le discours du Trône, nous avons reconnu comme une priorité le maintien du service aérien régional, et on ne met pas tout dans un discours du Trône.

Si cela peut vous réconforter, c'était dans le discours du Trône et c'est une promesse qui devrait être tenue.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je suis très content de voir que c'était dans le discours du Trône, mais je voudrais seulement avoir l'assurance que vous allez respecter les décisions que prendra le Québec dans ce dossier.

L'hon. Marc Garneau: Nous travaillons avec la province de Québec dans ce dossier, ainsi que dans plusieurs dossiers touchant au transport, avec laquelle nous nous entendons extrêmement bien, comme vous le savez.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de vos réponses.

Je crois comprendre qu'on ne peut pas attendre beaucoup de votre part au sujet du remboursement des billets d'avion. D'ailleurs, il y a des gens qui s'occupent du traitement des plaintes à l'Office des transports du Canada. Or la personne responsable du traitement des plaintes a été exclue du Barreau. Êtes-vous à l'aise dans cette situation?

De plus, j'aimerais connaître le processus de sélection des gens que vous nommez au conseil d'administration de l'Office des transports du Canada. Vous y avez nommé le conjoint de quelqu'un qui fait du lobbying pour des compagnies aériennes.

L'hon. Marc Garneau: Je ne ferai pas de commentaire sur les personnes qui travaillent à l'Office des transports du Canada.

Comme vous le savez, il s'agit d'un organisme quasi judiciaire indépendant de Transports Canada, et il prend ses propres décisions. Cela dit, je peux vous assurer qu'on emploie un système très équitable pour sélectionner les personnes qui travaillent à l'Office des transports du Canada. On fait des vérifications rigoureuses avant de nommer une personne à cet office très important.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous ne voyez donc aucun problème à nommer des conjoints de lobbyistes à l'Office...

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Je vais maintenant céder la parole à M. Bachrach, pour six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci de vous joindre à nous aujourd'hui, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, partout au Canada et dans la région du monde que je représente dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, chaque jour, des centaines et des milliers d'hommes et de femmes montent à bord de locomotives et conduisent des trains de plusieurs kilomètres de long qui transportent des milliers de tonnes de marchandises. Certaines sont des marchandises dangereuses. Ils le font dans l'espoir que leur employeur et le gouvernement protègent leur sécurité. Comme vous le savez, en février de l'année dernière, Daniel Waldenberger-Bulmer, Andrew Dockrell et Dylan Paradis ont tragiquement perdu la vie en Colombie-Britannique après que le train qu'ils conduisaient a déraillé. Il a déraillé malgré les inquiétudes et les avertissements exprimés selon lesquels le train n'était pas en état d'être exploité de façon sécuritaire.

Les familles de ces travailleurs veulent qu'une enquête criminelle soit menée. J'aimerais savoir ce que vous diriez à ces familles qui vous demandent de faire appel à la GRC pour mener une enquête criminelle.

L'hon. Marc Garneau: Merci de la question.

Premièrement, je présente mes condoléances aux familles des trois employés du CP qui ont tragiquement perdu la vie lors de l'incident survenu en Colombie-Britannique.

Je n'ai pas le pouvoir de dire à la GRC d'enquêter. Elle prend ses propres décisions concernant ces enjeux. Je vous dirai que très peu de temps après cet incident, j'ai publié un arrêté ministériel concernant les procédures qui devraient être adoptées lorsqu'un long train doit effectuer un arrêt d'urgence sur une pente en terrain montagneux — 1,8 degré ou plus — pour s'assurer que les freins à main sont mis, afin d'éviter que ce genre d'incident se produise à l'avenir. C'est devenu une mesure permanente depuis.

De plus, lorsqu'un train doit faire ce qu'on appelle un arrêt d'urgence, il doit le signaler à Transports Canada. Ce sont là de nouvelles mesures de sécurité qui ont été mises en place à la suite de ce tragique incident.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, en ce qui concerne ce même incident, selon la CBC, l'enquête sur le déraillement du CP était entachée d'irrégularités. L'enquêteur principal du Bureau de la sécurité des transports a été démis de ses fonctions après avoir recommandé dans un message une enquête criminelle de la GRC. Le service de police interne du CP a mis fin prématurément à son enquête, ce qui a poussé son chef de police à démissionner avec frustration.

Je me demande si vous pouvez vous prononcer sur la reddition de comptes ici. Pensez-vous qu'il y a eu une reddition de comptes dans ce cas précis? Pensez-vous que les familles des trois hommes qui ont été tués ont reçu les réponses qu'elles méritent?

• (1645)

L'hon. Marc Garneau: Je vous dirai, monsieur Bachrach, que le Bureau de la sécurité des transports est un organisme indépendant qui mène ses propres enquêtes lorsque ce genre d'incident se produit. Il est au milieu d'une enquête. Il n'a pas rendu son rapport final. Nous devons respecter son pouvoir de mener des enquêtes indépendantes sans aucune intervention de Transports Canada, car il arrive qu'il formule des recommandations à Transports Canada après avoir terminé ses enquêtes.

Nous ne supervisons pas non plus le service de police du CP, car il relève de la compagnie Canadien pacifique.

Enfin, je dirai que Transports Canada a bien mené une enquête sur la santé et la sécurité au travail pour le compte de Travail Canada à la suite de cette tragédie. Nous avons remis notre rapport au CP. Cette partie a été réalisée par Transports Canada.

M. Taylor Bachrach: Je vais vous poser une question très brève, monsieur le ministre. Pensez-vous qu'une enquête criminelle soit justifiée, à la lumière de ce que vous savez sur cet incident?

L'hon. Marc Garneau: Je pense que le Bureau de la sécurité des transports nous dira ce qui s'est réellement passé. C'est ce sur quoi je me concentre en ce moment, ainsi que sur les mesures que les chemins de fer et Transports Canada peuvent prendre pour rendre le système plus sécuritaire.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, pour passer à un autre sujet, le NPD a envoyé à votre gouvernement une série de recommandations concernant tout soutien sectoriel à l'industrie du transport aérien. Voici quelques-uns des points abordés dans ces recommandations: premièrement, que les compagnies aériennes respectent les droits de leurs travailleurs et que le soutien financier ne serve pas à rémunérer les PDG, les cadres et les actionnaires, mais plutôt à protéger les emplois des travailleurs qui travaillent pour ces compagnies; deuxièmement, que le gouvernement prenne des participations financières dans les compagnies aériennes afin de garantir que l'intérêt du public soit protégé par la propriété publique; et troisièmement — et c'est très important —, que les passagers soient remboursés pour les billets qu'ils ont achetés et qui ont été annulés en raison de la COVID.

Je pense que tout le monde est d'accord pour dire que lorsqu'on achète quelque chose et qu'on ne reçoit pas ce que l'on a acheté, on doit être remboursé.

Je me demande si vous adhérez à ces principes. Vous engagez-vous à offrir du soutien sectoriel à l'industrie du transport aérien pour refléter les principes que j'ai énumérés?

L'hon. Marc Garneau: Ce que je dirai, monsieur Bachrach, c'est que je suis reconnaissant de vos remarques et de celles de votre parti. Nous avons consulté toutes les parties et parfois des particuliers et avons entendu leurs points de vue. Nous avons également reçu les avis du Sénat. Nous leur en sommes très reconnaissants.

Bien entendu, cela fait partie du processus de décision pour déterminer la manière dont nous allons procéder maintenant que nous avons reçu de nombreuses recommandations et suggestions. Je peux vous dire qu'en ce qui concerne les travailleurs, j'ai rencontré des représentants du SCFP et d'Unifor. Je connais très bien leurs exigences également.

Nous voulons nous assurer que, lorsque nous proposerons un ensemble final de mesures, nous aurons pris en considération tous les éléments importants qui ont été soulevés.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: C'est tout? D'accord.

Merci, monsieur le président.

Le président: Désolé.

Nous allons maintenant passer à la deuxième série d'interventions.

Monsieur Kram, la parole est à vous pour cinq minutes.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, de comparaître devant le Comité aujourd'hui.

En ce qui concerne le transport aérien, je pense qu'il est important de faire la distinction entre les compagnies aériennes et les aéroports. Toute l'aide du monde pour les compagnies aériennes canadiennes ne servira pas à grand-chose si elles n'ont pas d'endroit où leurs avions peuvent atterrir ou décoller.

Je me demande si le ministre peut dire au Comité si le gouvernement prévoit faire quelque chose en particulier pour les aéroports du Canada, ou si le plan consiste simplement à laisser les petits aéroports régionaux faire faillite au cours des semaines et des mois à venir?

L'hon. Marc Garneau: Nous sommes bien conscients du fait que les aéroports ont été fortement touchés. Si vous n'avez pas de passagers à bord des avions, vous n'avez pas de passagers dans les aéroports. Nous en sommes tout à fait conscients.

Lorsque cette pandémie s'est produite en mars dernier, nous avons accordé une subvention à 21 des plus grands aéroports pour les exempter de payer le loyer pendant toute l'année 2020. Cependant, nous nous rendons également compte que ce ne sont pas seulement les grands aéroports qui ont les plus gros volumes. Les petits aéroports doivent également pouvoir rester ouverts si nous voulons être en mesure de nous acquitter de nos responsabilités pour assurer les liaisons régionales, donc, oui, ils font partie de ce que nous examinons.

• (1650)

M. Michael Kram: Merci.

À quelle date peut-on s'attendre à ce que le gouvernement publie son plan pour sauver les aéroports du Canada?

L'hon. Marc Garneau: Je ne peux pas vous donner cette date. Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous travaillons très fort pour mettre au point un plan. Comme vous le savez, dans le cadre des processus nécessaires au sein d'un gouvernement, il y a un certain nombre d'étapes à suivre. Je ne peux pas vous donner une date précise. Permettez-moi cependant de dire que c'est quelque chose dont nous sommes très conscients.

M. Michael Kram: Je comprends que vous ne pouvez pas nous donner une date précise. Est-ce que ce sera avant Noël?

L'hon. Marc Garneau: Comme je l'ai dit, je ne peux pas vous donner une date précise. Tout ministre ou homme politique qui est assez téméraire pour fournir des dates précises finira habituellement par se tromper. Ce que j'essaie de vous dire, c'est que nous le faisons le plus rapidement possible.

M. Michael Kram: Très bien.

D'autres pays ont publié leurs plans pour sauver leurs aéroports il y a longtemps. La Nouvelle-Zélande a annoncé son plan en mars dernier pour aider les aéroports à couvrir leurs frais d'exploitation pendant la pandémie. Les États-Unis ont adopté la loi CARES en mars dernier, qui prévoit des fonds précisément destinés aux aéroports.

Aujourd'hui, le calendrier indique que nous sommes en novembre, et le gouvernement canadien n'a toujours pas annoncé son plan pour sauver nos aéroports.

Pouvez-vous expliquer pourquoi il faut au gouvernement canadien huit mois, voire plus, pour faire ce que les Américains et les Néozélandais ont fait en un mois?

L'hon. Marc Garneau: Pour répondre à votre question, vous devez comparer des pommes avec des pommes. Si vous comparez, par exemple, les aéroports du Canada à ceux des États-Unis, ils fonctionnent différemment. Ils reçoivent des fonds de différentes sources. Il est important de ne pas faire de comparaisons directes entre les deux.

Comme je l'ai dit, maintenant que nous comprenons bien l'incidence sur le secteur aérien, nous travaillons très fort pour trouver des mesures pour y remédier. Nous avons pris des mesures dès le début. Par exemple, de nombreux employés d'aéroports ont pu bénéficier du programme de subventions salariales. Nous en sommes très fiers. Vingt et un aéroports ont été autorisés à bénéficier d'une exonération de loyer pour l'année 2020. Nous avons mis en place certaines mesures.

Dans le cas des aéroports du Nord qui desservent les régions éloignées, nous avons prévu un financement de 192 millions de dollars pour faire en sorte que ces 140 communautés éloignées, qui sont si importantes dans le Nord de notre pays, puissent encore compter sur les compagnies aériennes et que les sociétés de transport aérien puissent les desservir.

Nous avons pris des mesures en cours de route, mais nous examinons maintenant la situation dans son ensemble.

M. Michael Kram: D'accord, je vous remercie.

Pouvez-vous nous dire si le plan d'aide au secteur aérien comprendra du soutien pour le dépistage rapide?

L'hon. Marc Garneau: Le dépistage rapide est un enjeu parallèle auquel nous nous attaquons avec les compagnies aériennes ainsi que les aéroports. Au Canada, nous avons collaboré de manière très constructive avec les compagnies aériennes et les aéroports à la mise en place de mesures visant à réduire les risques d'infection pour les personnes qui se rendent à un aéroport et qui se déplacent par avion. De nombreuses mesures de précaution ont été adoptées, comme porter le masque, vérifier la température, poser certaines questions et réduire les contacts. De plus, les aéroports ont fait du très bon travail relativement au nettoyage et à la désinfection. Les compagnies aériennes nettoient elles-mêmes les avions après chaque vol. Les avions sont dotés d'un système de ventilation très efficace qui réduit la possibilité de transmission, mais des règles ont tout de même été adoptées concernant le port du masque.

Votre question est très importante. Si nous trouvons un test de dépistage rapide fiable et efficace, nous pourrions réduire la quarantaine de 14 jours imposée aux personnes provenant de l'extérieur du pays. Cela changerait considérablement la donne. Nous examinons de près ce qui se passe à l'aéroport de Toronto, ainsi que les essais que nous menons en collaboration avec le gouvernement de l'Alberta à l'aéroport de Calgary.

• (1655)

Le président: Merci, monsieur le ministre, merci, monsieur Kram.

Nous passons maintenant à M. Rogers. Vous avez cinq minutes.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Bonsoir, monsieur Garneau. Bienvenue au comité des transports.

J'ai quelques questions pour vous. Nous avons beaucoup parlé des compagnies aériennes, mais comme je viens de Terre-Neuve-et-Labrador, une province de l'Atlantique entourée d'eau, je vais focaliser mes questions sur le service de traversier.

Tout d'abord, j'ai remarqué, dans les documents que nous avons reçus, que votre ministère avait alloué 2 millions de dollars à Marine Atlantique pour la réalisation de projets d'immobilisations. C'est une très bonne nouvelle. Toutefois, des fonds plus importants sont requis pour construire un nouvel immeuble administratif à Port aux Basques, pour la route qui relie Port aux Basques et North Sydney. Pouvez-vous faire le point sur ce plan et sur l'approbation du financement nécessaire à la réalisation de ce projet?

L'hon. Marc Garneau: Merci beaucoup pour la question, monsieur Rogers.

Tout d'abord, je tiens à dire que Marine Atlantique est une organisation remarquable. Elle relève très bien les défis de taille posés par la pandémie. Je la félicite d'avoir maintenu le service, garanti par la Constitution, entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador, et ce, en dépit de la diminution du nombre de passagers.

Pour répondre à votre question, nous prenons ce dossier très au sérieux. À l'heure actuelle, nous attendons que Marine Atlantique soumette, au cours des prochaines semaines, un plan d'entreprise contenant les détails de l'immeuble dont vous parlez. Nous savons que cet immeuble est nécessaire. Nous examinerons le dossier très attentivement.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le ministre.

Vous avez raison de dire que cet immeuble est absolument nécessaire. Je sais que les députés de la région soutiennent activement ce projet d'infrastructure.

Dans le budget de 2019, votre ministère et notre gouvernement ont aussi prévu un financement pluriannuel pour soutenir la modernisation de la flotte de traversiers au moyen de l'acquisition d'un nouveau traversier. Quelle est la date de livraison approximative pour le nouveau traversier qui assurera le service entre Port aux Basques et North Sydney? Quand pouvons-nous nous attendre à voir le nouveau navire faire ce trajet?

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

Je regarde autour de moi pour voir si quelqu'un a la date précise de la livraison du traversier de remplacement qui desservira Port aux Basques. Avons-nous la réponse à cela?

Je vais vous transmettre la réponse dans un instant.

M. Churence Rogers: D'accord.

Le président: Monsieur Rogers, voulez-vous poser une autre question? Le ministre peut revenir là-dessus dans un instant.

Allez-y.

M. Churence Rogers: Monsieur le ministre, toujours au sujet des traversiers, pouvez-vous nous parler du *Madeleine*, qui est, bien entendu, le traversier qui relie le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard? Quelle place occupe-t-il dans la stratégie à long terme relative aux traversiers?

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

Le *Madeleine*, qui assure actuellement le service entre les Îles-de-la-Madeleine et l'Île-du-Prince-Édouard, a 39 ans. La décision a déjà été prise d'en faire construire un nouveau, par Davie en fait, en plus d'un autre traversier qui remplacera le *Holiday Island*, qui relie la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard. Toutefois, ils ne seront pas prêts avant 2026-2027.

En attendant, maintenant que le *Madeleine* commence sérieusement à se détériorer après 39 ans de service, nous avons décidé de procéder à l'achat provisoire d'un traversier moderne usagé, disponible maintenant, en provenance de l'Espagne. Il sera mis en service l'an prochain pour remplacer le *Madeleine* de sorte que les 13 000 habitants des Îles-de-la-Madeleine continuent d'avoir accès au continent.

Pour répondre à votre question concernant Marine Atlantique, le processus d'acquisition est en cours. Le nouveau traversier devrait être livré dans les deux ou trois prochaines années.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Avez-vous une question brève, monsieur Rogers?

• (1700)

M. Churence Rogers: Non. J'ai posé toutes mes questions les plus importantes pour l'instant. Je remercie le ministre pour son temps et ses réponses précises.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

Nous passons maintenant à M. Barsalou-Duval. Vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur la question du transport aérien régional. En plein milieu d'une crise, une augmentation tarifaire de 30 % a été imposée par NAV CANADA à tous les transporteurs régionaux du secteur aérien, ce que je trouve ahurissant. On a appris que, avant d'imposer cette augmentation, NAV CANADA s'était tourné vers votre bureau pour obtenir de l'aide, mais que vous la lui aviez refusée.

Maintenant, en plus de l'augmentation tarifaire de 30 % pour les transporteurs régionaux, qui étaient déjà en difficulté, NAV CANADA envisage de réduire les services. Par exemple, dans la liste, il y a, au Québec, Blanc-Sablon, Natashquan et Sept-Îles, ainsi que la ville de Rouyn-Noranda, en Abitibi-Témiscamingue, qui se bat depuis des années pour obtenir un service acceptable de la part de NAV CANADA.

D'abord, pourriez-vous nous garantir qu'il n'y aura aucune réduction de services supplémentaire pour les régions du Québec?

Ensuite, pourriez-vous faire en sorte que les augmentations de tarifs cessent, puisqu'il s'agit du pire moment pour en imposer et que les compagnies sont déjà en difficulté?

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie.

NAV CANADA est le contrôleur aérien. C'est un organisme complètement indépendant, et, parce qu'il n'y a pas d'avions dans les airs, il perd à peu près 80 % de ses revenus. La situation s'améliore légèrement, mais, comme tout organisme, il a des dettes à payer. Il n'a donc pas eu d'autre choix que d'augmenter les tarifs, qui sont de 29 %. Il s'agit encore d'une indication des difficultés qu'éprouve le secteur aérien en général.

Dans certains cas, on fait des réductions parce qu'il n'y a presque pas de services. Il y a donc des réductions en ce qui a trait aux heures où les services sont fournis. Cependant, je peux vous assurer que cela passe par Transports Canada et que la sécurité dans les décisions prises par NAV CANADA ne sera pas compromise.

[Traduction]

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, avez-vous une question brève?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Le transport aérien régional est essentiel au développement économique de ces régions. On ne peut pas décider de fermer les aéroports dans les régions du Québec. C'est absolument impensable, et j'espère que vous comprendrez cela.

J'ai une dernière question à vous poser. J'ai déposé, il y a peu de temps, le projet de loi C-249 pour que les passagers qui ont acheté un billet et qui n'ont pas reçu de service obtiennent un remboursement.

Est-ce que je pourrai compter sur votre appui à l'égard de ce projet de loi?

L'hon. Marc Garneau: En ce qui concerne votre premier commentaire sur l'importance du service aérien dans les régions, nous sommes sur la même longueur d'onde, monsieur Barsalou-Duval.

Je vous l'ai dit, c'est dans le discours du Trône. C'est important pour nous de traiter tous les citoyens du Canada de la même façon et de leur offrir l'accès aux mêmes services, qu'ils vivent en région ou dans les grands centres. Soyez convaincu que c'est une de nos priorités.

Concernant la question des remboursements, je vous ai dit que nous étions conscients de cette situation et que nous l'examinions dans le contexte d'un plan plus large que nous sommes en train d'élaborer.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous avez deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, comme vous le savez, des recours collectifs ont été intentés aux États-Unis contre des compagnies aériennes canadiennes qui refusent de rembourser des passagers américains. Ces recours collectifs se basent sur un avis émis en avril par le ministère des Transports des États-Unis selon lequel les compagnies aériennes ont l'obligation d'effectuer des remboursements, même dans les cas où les perturbations de vol sont indépendantes de la volonté des compagnies aériennes. Cet avis est très différent du message concernant les crédits publié par l'OTC.

J'aimerais savoir ce que vous pensez du fait que les consommateurs étrangers semblent plus en mesure de faire valoir leurs droits que les Canadiens.

L'hon. Marc Garneau: Monsieur Bachrach, lorsque nous avons adopté les droits des passagers il y a environ un an — et j'en étais très fier —, nous n'avons malheureusement pas prédit qu'il y aurait une pandémie ou une situation qui obligerait les compagnies aériennes à interrompre leurs activités pour des raisons indépendantes de leur volonté.

Sans entrer dans les détails techniques, il faut se rappeler que lorsqu'on achète un billet, un tarif y est associé. Ces renseignements se trouvent dans les stipulations du contrat conclu entre la compagnie aérienne et l'acheteur. Très peu de gens les lisent, mais il faut savoir qu'elles contiennent des dispositions concernant certaines conditions. Pour cette raison, certaines personnes sentent que...

• (1705)

M. Taylor Bachrach: Je connais l'argument, monsieur le ministre. Vous l'avez présenté la dernière fois que nous vous avons questionné à ce sujet.

L'hon. Marc Garneau: D'accord. Tout ce que je vais dire, c'est que oui, des recours collectifs ont été intentés contre les compagnies aériennes. Je ne vais pas faire de commentaires sur la manière dont les compagnies aériennes y répondront.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Je vais aborder très brièvement le sujet des plaintes déposées par des passagers auprès de l'OTC. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire combien de plaintes l'OTC a reçues, approximativement, depuis le début de la pandémie?

L'hon. Marc Garneau: Approximativement, je dirais que c'est autour de 10 000. Si vous avez des questions à ce sujet, je vous invite à vous adresser à l'OTC.

Le président: Monsieur Bachrach, vous avez le temps de poser une dernière question brève.

M. Taylor Bachrach: Savez-vous combien des 10 000 plaintes ont été examinées par l'OTC?

L'hon. Marc Garneau: Encore une fois, je vous invite à poser la question à l'OTC.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à Mme Kusie. Vous avez cinq minutes.

Mme Stephanie Kusie: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci encore une fois au ministre de se joindre à nous aujourd'hui.

Monsieur le ministre, je vais revenir sur une des questions qu'un autre membre du Comité vous a posées concernant la date à laquelle le plan sera présenté; votre réponse m'a laissée perplexe. Aujourd'hui, les médias — c'était Reuters, en fait; pardonnez-moi d'avoir donné la mauvaise référence tout à l'heure — ont rapporté que la présentation du plan était imminente et qu'elle serait faite dans les prochains jours. La nouvelle m'a remplie d'espoir, et je suis certaine qu'elle a eu le même effet sur bien des employés du secteur du transport aérien. Or, ce que vous nous dites maintenant, c'est que vous n'êtes pas certain de la date ou que vous ne voulez pas nous donner de détails à ce sujet.

Mon collègue, M. Kram, vous a demandé si le plan allait être présenté avant les Fêtes. Vous avez dit que vous aviez parlé à de nombreux intervenants. Dans mon rôle de porte-parole de l'opposition en matière de transports, j'ai aussi discuté avec nombre d'ac-

teurs du secteur aérien. Ce qu'ils m'ont dit, monsieur le ministre, c'est que si leurs activités ne reprennent pas d'ici la période des Fêtes et le congé de mars, ce sera la fin de leur compagnie, voire de l'ensemble du secteur.

J'aimerais vraiment que vous nous disiez quand les mesures de soutien seront présentées. Je le répète, d'après les médias, l'annonce est imminente. Cette nouvelle m'a fait tellement plaisir; j'étais si heureuse pour les dizaines d'employés du secteur du transport aérien qui ont communiqué avec moi.

Pouvez-vous nous rassurer, moi et les gens du secteur, en nous disant quand nous pouvons nous attendre à ce que le soutien soit annoncé? Je vous rappelle que l'aide se fait attendre depuis huit mois.

L'hon. Marc Garneau: J'ai aussi pris connaissance de l'article; je l'ai lu cet après-midi. Je ne souhaite aucunement dire du mal des médias, mais je crois que l'article cite plusieurs sources non identifiées. Je n'ai aucune idée qui sont ces sources. Il vaut probablement mieux faire preuve de prudence lorsqu'on interprète des choses comme des échéanciers. Je ne peux pas en dire plus, mais je peux vous assurer qu'on ne m'a pas interviewé pour l'article.

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Vous savez ce qu'on dit: si c'est sur Internet, ce doit être vrai.

Monsieur le ministre, je vais aborder à nouveau les deux garanties que je vous ai demandées durant mon premier tour, mais que vous n'avez malheureusement pas données. Elles concernent les travailleurs, les employés des compagnies aériennes. Premièrement, pouvez-vous vous engager à ce que le soutien qui sera offert au secteur permette d'éviter toute autre mise à pied?

Deuxièmement, comme mes collègues de plusieurs partis et moi vous l'avons déjà demandé, pouvez-vous nous assurer que le plan d'aide comprendra des mesures de soutien qui permettront aux consommateurs, aux passagers, de se faire enfin rembourser?

Je vous ai demandé ces garanties durant le premier tour. J'espérais vraiment les obtenir à la fois pour les employés du secteur aérien, qui s'accrochent à leurs emplois et espèrent se tirer de cette situation difficile, et pour les nombreux Canadiens qui ont des dépenses de 1 000, 3 000, 5 000 ou 10 000 \$ sur leurs relevés de cartes de crédit pour des vols prévus il y a longtemps et qui ont besoin de se faire rembourser. Pouvez-vous nous donner la moindre garantie pour rassurer les travailleurs ou les passagers?

• (1710)

L'hon. Marc Garneau: Madame Kusie, j'applaudis votre persistance. Malheureusement, comme vous le savez, je ne peux pas vous donner de détails à ce point-ci. Tout ce que je peux vous dire, c'est que je suis très conscient des deux enjeux que vous avez soulevés, soit la protection des travailleurs et le remboursement des passagers. Je peux ajouter que de nombreux passagers m'ont aussi écrit; je sais donc parfaitement qu'ils sont mécontents de la situation actuelle. Nous tenons compte de tous ces éléments dans notre élaboration d'un programme qui répondra aux besoins du secteur aérien.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, madame Kusie.

La parole est à vous, monsieur Sidhu. Vous avez cinq minutes.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je vais partager mon temps de parole avec M. El-Khoury.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Comme vous le savez, je soutiens avec ardeur les véhicules électriques et les infrastructures de recharge. J'accueille donc favorablement l'allocation de ressources supplémentaires au programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission. Ce programme fournira aux résidents de Brampton-Est, ma circonscription, des solutions de transport écologiques et réduira la pollution, tout en aidant le Canada à atteindre ses cibles d'achats de véhicules zéro émission.

J'aimerais parler du secteur du transport aérien. Je sais que la subvention salariale a permis à de nombreuses entreprises du secteur de conserver leurs employés en ces temps difficiles. À ce chapitre, pouvez-vous, s'il vous plaît, nous parler de l'importance du transport aérien dans un pays aussi vaste que le Canada?

L'hon. Marc Garneau: Oui. Je suis ravi de parler de cela, car c'est d'une très grande importance pour moi.

J'estime que le secteur du transport aérien est extrêmement important pour le Canada, et ce n'est pas seulement pour les raisons évidentes que les gens donnent, comme permettre aux gens d'affaires de se déplacer pour des raisons professionnelles, aux touristes d'atteindre diverses destinations et aux familles de se rassembler. Ce sont les raisons évidentes qui sont soulevées, mais il ne faut pas oublier que le Canada arrive au deuxième rang des pays du monde sur le plan de la superficie. Dans certains cas, il n'existe pas d'autres options pratiques, et je pense que le secteur du transport aérien, même si on en dit parfois du mal, joue un rôle crucial dans l'unification du pays, parce qu'il nous permet de nous voir et de communiquer en personne. Nous avons peut-être tenu cela pour acquis, mais c'est extrêmement important. C'est un peu comme le chemin de fer, au début, quand le Canada était un jeune pays; soudainement, il est devenu possible de traverser le pays d'un bout à l'autre.

Le secteur du transport aérien est important pour des raisons de souveraineté également. J'aime croire qu'un Canadien peut prendre l'avion au Canada et se rendre presque n'importe où dans le monde, plutôt qu'être obligé de traverser la frontière pour prendre un vol, ou se rendre ailleurs en Europe afin de prendre un autre vol qui le mènerait à sa destination. Je pense aux dizaines de milliers de personnes que les transporteurs aériens ont ramenées au Canada, au début de la pandémie. Nous les avons ramenées parce que nous avions la capacité de le faire, parce que nous avions des transporteurs aériens qui pouvaient le faire.

Enfin, je veux saluer particulièrement les petits transporteurs aériens qui desservent le Nord, les régions du pays où se trouvent de petites collectivités parfois très éloignées qui n'ont absolument aucun autre moyen d'obtenir le soutien nécessaire, qu'il s'agisse de la livraison de médicaments, de la visite d'un médecin, de la livraison de nourriture ou de l'évacuation de personnes qui requièrent des soins hospitaliers dans un grand centre. Il ne fait aucun doute que le secteur du transport aérien dans notre pays joue un rôle crucial pour le pays.

• (1715)

M. Maninder Sidhu: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je vais céder la parole à M. El-Khoury.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

C'est à vous, monsieur El-Khoury.

M. Fayçal El-Khoury (Laval—Les Îles, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Français]

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre. Nous sommes heureux de vous avoir parmi nous. Je pense que tous les Canadiens reconnaissent la grande et lourde responsabilité qui repose sur vos épaules.

J'ai eu plusieurs conversations avec vous. Je vous suis énormément reconnaissant de tenir compte de mes préoccupations, notamment la nécessité d'assurer la sécurité de mes concitoyens et de leur garantir des services. Je sais que cela vous tient à cœur aussi et que vous ferez l'impossible pour sécuriser les emplois de tous les gens qui travaillent dans le secteur aérien. Nous en sommes très heureux, monsieur le ministre, et vous en remercions.

J'ai une question à vous poser. Le premier ministre a promis une aide d'urgence de 41 millions de dollars aux compagnies aériennes du Nord canadien, afin de maintenir les services aux communautés éloignées. Pouvez-vous nous expliquer l'importance d'allouer ces fonds à cette région, s'il vous plaît?

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie de votre question, monsieur El-Khoury.

Comme vous le savez, la pandémie a durement touché le secteur aérien, y compris les petites compagnies aériennes qui desservent le Nord et les régions éloignées de notre pays. Sans passagers, elles ne peuvent pas avoir de revenus et, par conséquent, ne peuvent pas poursuivre leurs opérations.

Nous avons reconnu qu'il était essentiel que ces petites compagnies puissent continuer de fonctionner, afin qu'elles fournissent aux régions éloignées des marchandises telles que des médicaments et des denrées alimentaires, ainsi que pour y emmener des médecins. On parle de 140 endroits dans le Nord du Canada. Il fallait que le gouvernement verse des fonds pour aider à poursuivre leurs opérations ces petites compagnies qui desservent les régions éloignées.

Nous avons travaillé avec les provinces et les territoires. Les coûts sont partagés entre le fédéral, les provinces et les territoires, afin que ces compagnies aient assez de revenus pour continuer à offrir ces services essentiels. C'est absolument nécessaire.

M. Fayçal El-Khoury: Est-ce que le gouvernement du Québec...

[Traduction]

Le président: Merci.

Merci, monsieur El-Khoury. Les cinq minutes sont écoulées.

Monsieur le ministre Garneau, merci de nous avoir accordé du temps aujourd'hui et d'avoir répondu à toutes les questions de nos membres. Je comprends que vous devez quitter la réunion dès maintenant. Nous allons maintenant poser des questions à vos fonctionnaires. Encore une fois, je tiens à vous remercier du temps que vous nous avez consacré.

L'hon. Marc Garneau: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tous les membres du Comité.

Le président: Merci.

Nous allons faire une pause de deux minutes et veiller à ce que tout le monde soit prêt, principalement les représentants du ministère.

• (1715)

(Pause)

• (1715)

Le président: Nous allons commencer avec M. Shipley.

Monsieur Shipley, vous disposez de six minutes.

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Merci, monsieur le président. Je vais adresser mes questions au sous-ministre Keenan.

Monsieur Keenan, à cause de la COVID-19, les pertes subies par les Canadiens dont les vols ont été annulés s'élèvent à des millions de dollars. Les transporteurs aériens offrent des crédits voyage qui pourront servir ultérieurement, mais ces crédits voyage ne permettent pas aux gens de se nourrir. De nombreux Canadiens estiment que leurs billets d'avion devraient leur être remboursés. L'Office des transports du Canada n'a toujours pas répondu à une grande partie des 10 000 plaintes reçues de la part de consommateurs canadiens qui demandent le remboursement du prix payé pour les vols annulés à cause de la pandémie de COVID-19.

Quel est le plan de votre ministère concernant les remboursements relatifs aux vols annulés, sachant que les crédits voyage ne suffisent pas?

• (1720)

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Comme nous l'avons vu au cours de la dernière heure passée à discuter avec le ministre des Transports et à l'interroger, c'est un enjeu qui fait l'objet de beaucoup de discussions et de travail. C'est l'un des principaux enjeux, concernant le secteur du transport aérien, et l'effet sur les Canadiens est considérable.

Je dirais deux choses. La question de savoir si les passagers ont droit à des remboursements qu'ils n'ont pas encore reçus, dans le régime actuel, incombe à l'Office des transports du Canada. Un grand nombre de plaintes ont été déposées, et l'OTC les examine. C'est cependant à l'OTC qu'il faudrait poser ces questions.

En ce qui concerne la réponse du gouvernement à la crise du secteur du transport aérien, y compris les remboursements qui n'ont pas été faits, il est difficile d'ajouter quoi que ce soit à ce que le ministre a dit au cours de la dernière heure.

M. Doug Shipley: Merci.

Pas plus tard qu'hier soir, une situation a été portée à mon attention concernant certains petits aéroports régionaux. Leurs coûts d'exploitation sont habituellement répartis entre de nombreux transporteurs aériens commerciaux. Des transporteurs ont délaissé certains de ces aéroports régionaux. Cependant, les coûts d'exploitation demeurent les mêmes pour ces aéroports. Les coûts sont maintenant répartis entre les plus petits utilisateurs qui restent, comme les exploitants de services d'affrètement, les propriétaires d'avions privés, et même, franchement, certains avions du gouvernement. L'enlèvement de la neige fait partie de ces coûts, par exemple. Les factures commencent à être considérables pour ces petits utilisateurs. Ils souffrent déjà. Bon nombre de ces compagnies aériennes desservent le Nord et sont plus que nécessaires.

Que fait-on pour aider les aéroports à absorber certains de ces coûts d'exploitation de sorte qu'ils ne les fassent pas tout simple-

ment payer par les petites compagnies aériennes qui, elles, continuent d'essayer de survivre?

M. Michael Keenan: Le député soulève une excellente question. Dans ses efforts pour comprendre certains des effets extrêmes sur le secteur et pour conseiller le gouvernement quant aux options qui pourraient contrer ces effets, le ministère est constamment en contact avec un large éventail d'exploitants aériens et d'aéroports. Nous avons constaté la dynamique telle que le député l'a décrite. Les transporteurs aériens subissent de fortes pertes financières; d'énormes pertes financières. C'est également le cas des aéroports. Les aéroports doivent demeurer ouverts, et ils ont des coûts fixes. La neige doit être enlevée, que tous les vols soient à l'horaire ou que le nombre de vols soit très réduit. Nous sommes très conscients des incidences négatives sur les aéroports. Nous travaillons en étroite collaboration afin de bien les comprendre, et de veiller à ce que ces dures réalités soient tenues en compte dans l'analyse et dans les discussions en cours.

Il est difficile d'en dire beaucoup plus en ce moment, si ce n'est que le député a tout à fait raison sur la question de la dynamique très difficile pour un grand nombre de petits aéroports et d'aéroports régionaux.

M. Doug Shipley: Il est bon de vous entendre dire que vous êtes au moins au courant de cela. Je crois qu'il s'agit assurément d'un enjeu très pressant qu'il faut étudier très rapidement, parce que bon nombre de ces transporteurs aériens offrent des services aux passagers dans le Nord et qu'il n'y a plus aucune autre option pour ces derniers. Je vous remercie de m'avoir permis de porter cela à votre attention.

J'aimerais passer à la question des tests de dépistage rapide, monsieur le sous-ministre. Quand pouvons-nous nous attendre à obtenir des résultats des projets pilotes de dépistage rapide au poste frontalier terrestre de Coutts et à l'Aéroport international de Calgary?

M. Michael Keenan: Je vous remercie de cette question. Encore là, c'est une question très importante et un enjeu très important.

De plus en plus, on voit cela en particulier pour les voyages par avion. Il y a aussi le transport terrestre de marchandises, mais dans le réseau de transport aérien, le monde s'oriente vers un genre de système dans lequel le dépistage fera partie du transport aérien international. Nous travaillons en étroite collaboration avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, et nous nous attendons à ce qu'un genre de plan nous vienne de l'OACI dans les quelques semaines à venir. Au Canada, trois projets pilotes sont en cours.

Il y en a un qui est particulièrement intéressant, et c'est celui que le député a mentionné, qui se déroule en Alberta, à l'aéroport de Calgary et à Coutts. Ce projet pilote devient opérationnel cette semaine, en fait. Je crois qu'il l'est depuis quelques jours. Nous le surveillons de très près. Nous travaillons très étroitement avec la province de l'Alberta, et le gouvernement fédéral, Transports Canada, l'Agence de la santé publique du Canada et Santé Canada travaillent vraiment très étroitement à cela. Nous espérons tirer de ce projet pilote des facteurs de succès qui pourront être intégrés dans un système plus général de dépistage que le Canada pourra à terme mettre en place.

Un deuxième projet pilote se déroule à Toronto avec Air Canada, l'aéroport de Toronto et McMaster. C'est un projet pilote différent, mais il sert à établir une bonne base de référence permettant de comprendre les taux d'infection liés aux arrivées internationales.

Un troisième projet pilote a lieu à Vancouver. Il s'agit en fait, à l'échelle pilote, d'examiner le dépistage précédant le départ, de sorte que les passagers qui quittent le Canada pour l'étranger puissent se rendre à l'étranger munis d'un certificat attestant d'un résultat négatif au test de dépistage de la COVID.

Nous travaillons très étroitement avec nos partenaires à la surveillance de ces projets pilotes, et nous espérons en tirer des renseignements qui serviront à créer des options de mise en œuvre du dépistage opérationnel à la frontière pour le transport aérien. Nos gens de l'Agence des services frontaliers du Canada collaborent étroitement en vue d'étudier les options liées au transport terrestre.

• (1725)

M. Doug Shipley: Je peux voir que le président parle, mais son microphone est en mode discrétion. Je ne sais pas s'il est en train de me dire que mon temps est écoulé.

Le président: Il y avait longtemps que je n'avais pas fait cela, alors je vous remercie.

M. Doug Shipley: J'aurais dû simplement continuer.

Le président: Madame Jaczek, c'est à vous.

Mme Helena Jaczek: Merci, monsieur le président.

J'ai des questions assez techniques à poser à nos fonctionnaires.

Je regardais le Budget supplémentaire des dépenses (B), et j'ai trouvé divers postes très intrigants, dont un en particulier, visant des « Fonds pour offrir un meilleur service aux passagers du transport aérien », de 12 millions de dollars. Bien franchement, je dois dire que je déteste voyager par avion, et toute mention de moyens pour améliorer le service est douce à mes oreilles.

Je ne sais pas qui est la meilleure personne pour répondre, mais est-ce que quelqu'un peut m'expliquer ce que cet argent est censé permettre d'accomplir exactement?

M. Michael Keenan: Je vous remercie de cette question.

Ce montant concerne une initiative que nous avons lancée dans le budget de 2019. Nous avons adopté un projet de loi... J'essaie de me rappeler le titre de la loi, mais je pense que c'était pour le Fonds PPP...? En fait, je me trompe de poste. Je vais demander au sous-ministre adjoint, Ryan Pilgrim, notre dirigeant principal des finances, de répondre à cela. Je pense que je répondais en fonction du mauvais poste.

M. Ryan Pilgrim (dirigeant principal des finances et sous ministre adjoint, Services généraux, ministère des Transports): Le montant de 12 millions dont il est question est lié à un accord de remboursement des dépenses. Avec la vente possible de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à un tiers indépendant, les dépenses approuvées des acheteurs concernant la diligence raisonnable et la négociation seraient remboursées jusqu'à concurrence d'un montant convenu si les négociations échouaient. On s'attendait à ce que la vente se réalise cette année. Cet argent a donc été prévu pour le cas où nous aurions à rembourser un montant au groupe faisant l'acquisition de l'entité. C'est à cela que l'argent est destiné. Il s'agit d'un passif éventuel.

Mme Helena Jaczek: Est-ce que cela sera lié à l'offre de meilleurs services aux passagers du transport aérien, avec la vente ou la transition de l'ACSTA? Pouvez-vous nous en dire plus?

C'est nouveau pour moi et je ne comprends pas.

M. Michael Keenan: Je vais le faire avec plaisir, et je suis désolé de la confusion que cela cause.

Dans le budget de 2019, le gouvernement a annoncé un plan pour que l'ACSTA, la société d'État chargée de la sécurité du transport aérien, devienne une société sans but lucratif qui fonctionnerait essentiellement comme une coopérative. Il s'agit essentiellement de reproduire le modèle que nous avons adopté, il y a assez longtemps, pour les services de navigation aérienne. Il s'agissait d'une fonction de navigation aérienne qui faisait essentiellement partie de Transports Canada; nous l'avons convertie en société sans but lucratif, qui se concentre entièrement sur le service et qui a ainsi pu offrir de meilleurs niveaux de service et un meilleur rendement en matière de sécurité, et ce, à moindre coût.

Le plan est de réaliser une transition semblable pour la gouvernance de l'ACSTA, de sorte que l'organisme soit en mesure, comme nous le croyons, de travailler plus étroitement avec les aéroports et les transporteurs aériens à offrir un service supérieur et plus rapide aux passagers sur le plan de la vérification de sécurité ainsi que de la vérification de leurs bagages.

Cela a été lancé à un moment où l'un des principaux enjeux était de veiller à ce que vous ayez un service efficace permettant de traiter le nombre sans cesse croissant de passagers. Cette réforme est en quelque sorte à mi-chemin, et nous faisons le point sur la façon de procéder avec cette réforme, compte tenu des répercussions sans précédent et dévastatrices que les événements ont eues sur les voyages par avion.

• (1730)

Mme Helena Jaczek: Merci, cela m'aide à comprendre beaucoup mieux.

Mon autre question porte sur l'ACSTA et sur un montant de quelque 41,5 millions de dollars pour des Systèmes de détection d'explosifs. Je présume que nous avons déjà une certaine forme de système de détection d'explosifs.

Encore là, est-ce que vous pourriez nous en dire davantage sur l'utilisation qu'on fera de ce montant?

M. Michael Keenan: Bien sûr. Il y a, parmi les opérations de l'ACSTA, un élément qui... À la base, il s'agit d'une opération de sécurité qui utilise le meilleur renseignement possible sur les menaces à la sécurité, ainsi que la technologie de pointe pour protéger les passagers des méfaits. En ce qui concerne le contrôle des personnes et le contrôle des bagages enregistrés, la technologie évolue constamment, et les appareils à rayons X et dispositifs de télédétection sont par conséquent plus poussés. Nous travaillons à l'adoption de technologies nouvelles qui permettent une meilleure télédétection d'explosifs moyennant un niveau d'intrusion nettement moindre que ce qu'on voit normalement. Comme vous le savez, quand vous passez, on fait un prélèvement sur le sac. Il y a une façon de le faire en demeurant en retrait, grâce aux technologies de pointe.

À l'ACSTA, à des intervalles de quelques années, nous faisons toujours un investissement dans la technologie de pointe afin de mieux détecter des éléments comme les explosifs et les armes, et de mieux protéger les passagers d'une façon moins intrusive quand ils franchissent les points de contrôle.

Le président: Merci, monsieur Keenan, et merci également, madame Jaczek.

C'est maintenant au tour de M. Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Keenan, vous avez sûrement reçu de la correspondance de compagnies aériennes, surtout de celles qui sont en région, qui se sont plaintes d'une situation qui existe depuis le 1^{er} juillet.

Une nouvelle réglementation concerne les avions Twin Otter, qui sont les principaux avions utilisés pour desservir les collectivités du Nord. Ces avions de brousse utilisent souvent des pistes dans des conditions qui ne sont pas idéales.

En vertu de la nouvelle réglementation en vigueur depuis le 1^{er} juillet, ces compagnies ne peuvent plus utiliser cet avion qui, pourtant, n'a presque jamais d'accident. Il est utilisé depuis les années 1960 et il est fabriqué ici.

J'aimerais savoir si, avant d'imposer cette réglementation, vous avez consulté les opérateurs de compagnies aériennes en région, surtout dans le contexte de la COVID-19 et de la crise du secteur aérien. Le fait d'imposer cette réglementation à un tel moment m'incite à me demander comment cela s'est fait et comment cela a été pensé.

[Traduction]

M. Michael Keenan: Vous soulevez un excellent point: nous avons une mission fondamentale. Notre objectif premier, à Transports Canada, est la sécurité du public voyageur. Nous travaillons constamment à résoudre divers enjeux, à améliorer des normes et à moderniser des règlements. Nous examinons très soigneusement la façon dont nous nous acquittons de cette grande priorité dans le contexte des graves perturbations causées par la COVID.

À la base, nous avons reporté les échéances pour le renouvellement des brevets de pilotage, etc. Quand il s'agit de préoccupations urgentes en matière de sécurité de l'équipement, nous devons continuer d'apporter des changements aux consignes de navigabilité et de prendre des mesures correctives. Nous avons fait de notre mieux pour apporter des correctifs tenant compte des perturbations, et nous avons modifié certains échéanciers pour diverses initiatives de sécurité afin de tenir compte des perturbations auxquelles les exploitants font face, sans toutefois sacrifier la sécurité.

Quand nous apportons les modifications à une exigence, par exemple, pour la formation des pilotes ou pour l'équipement des avions, nous consultons effectivement les fabricants et les exploitants, car les exploitants doivent mettre en œuvre les changements.

• (1735)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je suis content de savoir que vous avez fait des consultations, mais j'imagine que ces compagnies n'étaient pas d'accord, puisqu'elles m'en parlent. D'ailleurs, je les comprends, puisque le principal avion des petites compagnies qui font le lien avec les régions ne peut plus être utilisé. J'y vois un gros problème.

Combien y a-t-il eu d'accidents impliquant cet avion? Pourriez-vous me dire sur quelles données vous vous êtes basés avant d'imposer cette règle?

[Traduction]

M. Michael Keenan: Encore là, je trouve que c'est une excellente question, car nous sommes très conscients du fait que, dans les collectivités éloignées, en particulier celles qui n'ont aucun accès à des étapes de transport, les petits exploitants régionaux et les

avons comme le Twin Otter sont sans nul doute l'élément fondamental de l'approvisionnement essentiel dans son ensemble. Nous passons en revue les possibilités et cherchons une façon de répondre aux préoccupations en matière de sécurité de manière à ne pas perturber les opérations. Il nous arrive souvent de pouvoir trouver des solutions. Parfois, les exploitants ne sont pas contents des résultats auxquels nos responsables de la sécurité arrivent, mais nous essayons effectivement d'être attentifs aux répercussions opérationnelles et d'avertir les exploitants pour qu'ils aient assez de temps pour se conformer, dans le souci de ne pas perturber des axes de transport essentiels.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous invite à continuer à trouver des solutions avec ces compagnies, car ce serait bien qu'elles puissent continuer à utiliser ces avions. Parfois, il faut investir dans les pistes, mais on pourrait aussi les aider financièrement. En tout cas, je trouve vraiment inconsideré de leur imposer cela de cette façon, d'autant plus que cela coûte extrêmement cher dans les régions éloignées.

Mon autre question concerne la nouvelle réglementation sur la fatigue des pilotes. On me dit que cela va parfois nécessiter davantage de pilotes dans les avions. Dans les communautés nordiques, il y a une pénurie de logements, en ce moment, et il semble que le fait qu'il y ait plus de personnes dans les avions, dans le contexte de la COVID-19, cela accroît les risques d'exposition au virus. En effet, deux pilotes dans un avion à neuf passagers, cela commence à faire beaucoup de monde.

Avez-vous tenu compte des éléments qui vous ont été mentionnés par les transporteurs aériens, surtout par les plus petits qui desservent les régions?

[Traduction]

M. Michael Keenan: Monsieur le président, le député pose une autre très bonne question. C'est un excellent exemple du nombre important de problèmes opérationnels que nous avons vu les exploitants aériens rencontrer à cause des perturbations de la COVID. Ils sont particulièrement graves, comme l'a mentionné le député, pour les petits transporteurs aériens qui desservent des collectivités éloignées.

Ce que je peux dire, c'est que les responsables de la sécurité et de la Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada poursuivent le dialogue avec les exploitants aériens, y compris ceux qui desservent le Nord, les petits exploitants régionaux, dans le but de cerner les difficultés auxquelles ils font face à cause de la COVID. Nous faisons de notre mieux et nous offrons une marge de manœuvre à l'égard d'un certain nombre d'exigences de sécurité de l'aviation civile. Chaque fois que nous pouvons donner une certaine latitude qui ne compromet pas selon nous la sécurité publique, c'est ce que nos fonctionnaires tentent de faire.

Je peux m'engager à revenir sur ces deux questions pour voir où nous en sommes avec nos responsables de la sécurité. Je ne leur donne toutefois jamais de directives. Ils doivent parvenir eux-mêmes à une conclusion. Je pense que je vais voir à quels autres endroits nous pouvons offrir une certaine latitude à l'égard de ces problèmes opérationnels, pourvu que ce ne soit pas au détriment de la sécurité publique.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais vous poser une dernière question.

Depuis plusieurs mois, il y a, sur votre bureau, un rapport de Transports Canada sur la vente d'Air Transat. J'aimerais savoir où vous en êtes concernant cette analyse. Vous préoccupez-vous de l'effet que cela pourrait avoir sur la concurrence? Avez-vous bien reçu la demande du Comité pour obtenir les documents? Pouvons-nous compter sur vous pour les obtenir à temps?

[Traduction]

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, je vous arrête.

Monsieur Keenan, il serait merveilleux que vous puissiez fournir la réponse en répondant à une autre question.

M. Michael Keenan: Bien sûr.

Le président: Monsieur Bachrach, vous avez la parole, pour six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Mes questions sont peut-être pour M. Keenan, mais je suppose que la personne la mieux outillée pour répondre peut le faire.

Je veux reprendre là où j'en étais avec le ministre, en parlant un peu de l'OTC, l'Office des transports du Canada, et des plaintes qu'il reçoit. Nous savons tous qu'il y a un énorme arriéré de plaintes, et nous avons entendu le ministre dire qu'au moins 10 000 plaintes supplémentaires ont été reçues depuis le début de la pandémie.

Je me demande si M. Keenan peut dire quelle proportion de ces 10 000 plaintes a fait l'objet d'une enquête, ou si, compte tenu de l'arriéré, l'OTC n'a tout simplement pas pu se rendre aux plaintes liées à la pandémie.

• (1740)

M. Michael Keenan: Merci.

Il faudrait poser la question à l'OTC. C'est une entité quasi judiciaire qui mène ses activités indépendamment de Transports Canada.

M. Taylor Bachrach: Je vois. Merci, monsieur Keenan.

Je peux peut-être essayer d'une autre façon. Dans le Budget principal des dépenses, le financement pour l'OTC est compris. Selon notre interprétation, il semble y avoir une réduction d'environ 2 millions de dollars pour le règlement des différends par rapport à ce qui a été dépensé l'année dernière. On pourrait croire, compte tenu de l'arriéré de plaintes et de l'énorme quantité de plaintes liées à la pandémie, que l'organisme devrait recevoir plus d'argent, pas moins.

Pouvez-vous dire pourquoi cela semble être le cas dans le budget et pourquoi l'OTC ne reçoit pas plus de fonds pour gérer son arriéré de plaintes?

M. Michael Keenan: C'est une question parfaitement légitime.

Afin de brosser un tableau complet des ressources accordées à l'OTC pour gérer toutes ses activités, y compris le traitement du nombre croissant de plaintes des passagers, il faut regarder non seulement le Budget principal des dépenses, mais aussi le Budget supplémentaire des dépenses (B). Dans le budget supplémentaire, vous verrez qu'un poste ajoute un peu plus de 11 millions de dollars au financement de l'OTC afin d'accroître considérablement ses ressources pour pouvoir s'attaquer à la hausse importante de plaintes des passagers aériens.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Keenan.

Dans un autre ordre d'idées, beaucoup de mes collègues ont parlé de la situation dans laquelle se trouvent les petits aéroports régionaux. C'est sans aucun doute une grande source de préoccupation dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique.

J'ai parlé à différents exploitants d'aéroport et à des administrations locales. On est notamment préoccupé par le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le PAIA. J'ai remarqué dans le Budget principal des dépenses que le financement semble être demeuré le même à environ 38 millions de dollars et qu'il est à ce niveau-là depuis 2000. C'est un programme sur lequel les administrations locales qui exploitent des aéroports et d'autres administrations aéroportuaires comptent vraiment pour acheter du matériel important, mais coûteux et pour faire d'autres travaux de modernisation qu'elles ne pourraient autrement pas se permettre.

Je me demande si vous pouvez parler de la nécessité d'accroître l'aide offerte dans le cadre du PAIA. J'ai récemment écrit au ministre à ce sujet, surtout en ce qui a trait aux aéroports Bella Bella et Bella Coola, qui doivent moderniser leur éclairage afin que les appareils d'évacuation sanitaire puissent s'y poser. Pendant la pandémie, bien entendu, c'est de la plus haute importance.

Votre ministère envisage-t-il d'accroître l'aide offerte dans le cadre du PAIA?

M. Michael Keenan: J'adhère aux propos du ministre. Nous voyons le PAIA comme un programme très important qui aide les petits aéroports à respecter les exigences en matière de sécurité. Les inscriptions au programme sont très nombreuses. Son budget a été de 38 millions de dollars pendant un certain nombre d'années, et nous dépensons pratiquement jusqu'au moindre sou. Nous pourrions réaffecter l'argent, mais nous obtenons le nombre d'inscrits prévu.

Je dirais que la capacité des aéroports à financer des mesures de sécurité — les investissements et les dépenses en la matière — compte tenu de la réduction des revenus est un des nombreux problèmes sur lesquels nous nous penchons que nous analysons très attentivement dans le contexte de la crise économique dans le secteur aérien.

M. Taylor Bachrach: Toujours à propos de la situation à laquelle font face les aéroports régionaux, monsieur Keenan, je sais que le ministre a fait allusion à un plan qui deviendra bientôt évident, et que nous devrions attendre ces détails. Je me demande juste si vous pouvez parler de certaines des stratégies envisagées par votre ministère afin de donner à ces petits aéroports régionaux le soutien nécessaire pour qu'ils demeurent financièrement viables et pour qu'ils continuent de desservir les petites collectivités pendant la pandémie.

Pouvez-vous parler de manière générale du type de stratégies envisagées par le ministère?

• (1745)

M. Michael Keenan: Ce que je peux dire à ce sujet, c'est que nous travaillons très fort et avec beaucoup de diligence, que nous analysons les nombreuses difficultés rencontrées dans le système et que nous consultons de très près les exploitants. Nous procédons de manière à établir une distinction entre les grandes compagnies aériennes et les grands aéroports, les petites compagnies aériennes et les petits aéroports ainsi que les collectivités régionales éloignées qui comptent énormément, parfois exclusivement, sur le transport aérien pour être liées au reste du pays.

Nous veillons à parfaitement comprendre la diversité dans le système ainsi que les difficultés extrêmes qui surviennent de différentes façons partout dans le système.

M. Taylor Bachrach: Ma dernière question porte sur les émissions et les gaz à effet de serre provenant du secteur des transports.

Le ministre a parlé plus tôt des différentes stratégies pour réduire ces émissions. Je fais remarquer que le plan ministériel comprend des mesures prélevées de 2016 à 2018 qui montrent que les émissions dans le secteur des transports ont stagné. Elles se situent à un niveau qui est environ 7,5 % plus élevé qu'en 2005 même si votre ministère a pour objectif de les réduire de 30 % par rapport au niveau de 2005 d'ici 2030.

Les stratégies employées par le ministère pour réduire les émissions sont-elles à la hauteur? Avons-nous des stratégies suffisamment efficaces, et y a-t-il maintenant un plan pour atteindre et dépasser la cible de 2030?

Le président: Monsieur Keenan, veuillez répondre brièvement.

M. Michael Keenan: C'est une excellente question. Le ministre Garneau a dit à plusieurs reprises que le transport est responsable du quart de toutes les émissions, ce qui en fait la deuxième principale source d'émissions au Canada, et il travaille assidûment avec ses collègues pour mettre au point des options et des plans en vue de prendre d'autres mesures de réduction dans le secteur.

Monsieur le président, si vous le permettez, j'ai l'impression d'avoir donné de longues réponses et je n'ai pas répondu à deux questions du député précédent. Je pourrais le faire rapidement si vous me permettez de les glisser dans mes propos à un moment donné.

Le président: Allez-y rapidement.

M. Michael Keenan: La première réponse, c'est que Transports Canada examine assidûment la demande de fusion entre Air Transat et Air Canada. Les parties nous ont présenté leurs dernières démarches il y a un peu plus de deux semaines, et nous nous penchons là-dessus. Le ministère a reçu une motion du Comité pour la production de documents liés à la fusion, et nous travaillons avec diligence pour préparer la réponse à cette demande, et nous ferons en sorte de la remettre dans les délais fixés par le Comité.

Le président: Merci, monsieur Keenan. Est-ce que cela répondait aussi à la question de M. Barsalou-Duval?

M. Michael Keenan: Oui.

Le président: Excellent. Merci, monsieur Keenan. Je vous en suis reconnaissant.

Nous passons maintenant au deuxième tour, qui commencera par M. Soroka, pour cinq minutes.

Monsieur Soroka, vous avez la parole.

M. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre comparaison, monsieur Keenan.

Lorsque j'ai examiné le budget des dépenses, certaines choses m'ont frappé, notamment en ce qui a trait à certains montants au tableau 197. Il y a le montant affecté au Fonds d'infrastructure de transport de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique. L'objectif déclaré du fonds est de financer:

[...] des projets d'infrastructure stratégique en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba qui renforcent la compétitivité, l'efficacité

et la capacité du réseau de transport multimodal du Canada axé sur le commerce international avec la région de l'Asie-Pacifique.

Je sais que vous êtes au courant du corridor entre l'Alberta et l'Alaska. Je me demande juste s'il y a eu des discussions au ministère, et dans quelle mesure il est possible que ce soit mis de l'avant.

M. Michael Keenan: Merci de poser la question.

Le poste pour le fonds de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique est une réaffectation de versements finaux dans le cadre d'un fonds d'infrastructure lancé il y a déjà un certain temps dans le budget de 2006, sous un autre gouvernement. La nature des projets d'infrastructure consiste à affecter tout l'argent, et les versements finaux ont tendance à venir parfois des années plus tard dans certains des grands projets. Ce projet vise tout simplement à finir de payer des projets décidés il y a de nombreuses années. Il n'y a pas de nouvelle demande dans le cadre du projet.

Les responsables du Fonds national des corridors commerciaux, que le ministre Garneau a lancé il y a un peu plus de deux ans, ont procédé rapidement et approuvé plus de 85 projets. Je pense que nous avons accordé environ 1,8 milliard de dollars, et obtenu près de 4 milliards de dollars dans des projets d'infrastructure stratégique. Ce programme a maintenant atteint le nombre d'inscrits prévu.

Il y a un volet nordique que nous venons tout juste de lancer, et nous sommes ouverts aux propositions à cet égard. Essentiellement, lorsque nous recevons des propositions de projets de transport dans le Nord, nous allons les évaluer en fonction de leur bien-fondé et partir de là.

• (1750)

M. Gerald Soroka: Je vois. Une fois que le projet est proposé, c'est alors possible. Voyez-vous des avantages à ce qu'on donne suite au projet de corridor entre l'Alberta et l'Alaska?

M. Michael Keenan: Je vais devoir vérifier. Je sais de quel projet vous parlez, et comme c'est entre l'Alaska et l'Alberta, je ne sais pas s'il répondrait aux critères du programme pour le Nord. Il répondrait certainement aux critères du programme général, mais encore une fois, il ferait l'objet d'une proposition et serait évalué en fonction de son bien-fondé. Le problème que présente le programme général, c'est que le gouvernement a déjà affecté entièrement le financement initial. Il reste un montant minuscule, et je sais qu'il ne suffirait pas pour construire une voie ferrée.

M. Gerald Soroka: Je sais que ce n'est pas assez pour construire une voie ferrée. Je veux juste connaître votre point de vue. S'il y a une volonté politique chez les Américains et les Canadiens, est-il fort possible que le projet aille de l'avant, et permettra-t-il d'épargner de l'argent à long terme?

M. Michael Keenan: Il est difficile pour nous de nous prononcer sur un projet avant d'avoir reçu une proposition détaillée et d'en avoir ensuite évalué le bien-fondé.

M. Gerald Soroka: Donc, tous les projets dans le Nord se limitent au Canada, aux eaux côtières, ou comment l'argent est-il accordé alors? Est-il question du transport par avion, par bateau et par rail?

M. Michael Keenan: Il y a un programme de 400 millions de dollars pour les projets au nord du 60^e parallèle, à une exception près, soit Churchill, au Manitoba. On descend en bas du 60^e parallèle pour Churchill. Il y a une restriction géographique. En principe, c'est ouvert à tous les projets qui améliorent le transport et les portes d'entrée commerciales et qui réduisent les goulots d'étranglement.

M. Gerald Soroka: Encore dans le tableau 197 du budget des dépenses, une subvention d'un demi-million de dollars est accordée au Fonds national des corridors commerciaux et, sous les contributions, 450 millions de dollars. Vous dites que la majorité de cet argent est déjà dépensé et qu'on est maintenant en train de le rembourser. Y a-t-il de nouveaux fonds pour d'autres projets dont je n'ai pas entendu parler?

M. Michael Keenan: Je pense que les montants dont vous parlez — et j'invite mon sous-ministre adjoint des Services généraux à me corriger si je me trompe — font l'objet d'une réaffectation. Ils sont dans le Budget supplémentaire des dépenses (B) parce que nous avons transféré l'affectation de l'argent d'un exercice à l'autre. Il y a un montant d'argent important sous « Fonds national des corridors commerciaux » qui n'a pas encore été dépensé, mais nous avons reçu un très grand nombre de propositions de grande qualité.

Nous les évaluons à l'aide de critères fondés sur le mérite, et le gouvernement en a choisi et annoncé plus de 85. Nous nous sommes engagés à financer ces 85 projets, et si les promoteurs exécutent les travaux — il arrive qu'un projet dérape pour diverses raisons —, nous aurons alors dépensé pratiquement tout le montant de 1,8 milliard de dollars. Il continue d'apparaître dans nos niveaux de référence jusqu'à ce que nous obtenions les factures de construction et que nous les payons, mais nous n'avons actuellement pas assez de fonds libres pour entreprendre de nouveaux grands projets, à moins que le gouvernement décide d'accorder d'autres ressources financières au programme.

Le président: Merci, monsieur Keenan.

Merci, monsieur Soroka.

Nous allons maintenant passer à M. Rogers, pour cinq minutes.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à M. Keenan et aux autres fonctionnaires. Avant de poser mes questions, je veux revenir à Marine Atlantique.

J'ai également rencontré de nombreuses personnes de l'industrie aérienne, des PDG d'aéroport, des gens qui possèdent des compagnies aériennes et des personnes qui s'intéressent vivement et directement à la question. Ce qu'ils disent sans cesse pour que les gens reprennent l'avion, c'est que nous devrions avoir des tests de dépistage rapide. Ils croient que ces tests inciteront les gens à reprendre l'avion, notamment à l'échelle nationale.

Je vous remercie, monsieur Keenan, ainsi que les autres fonctionnaires, d'être ici aujourd'hui. J'ai deux ou trois questions concernant l'incidence de la pandémie sur les services offerts par Marine Atlantique, qu'il s'agisse du mandat constitutionnel entre Port aux Basques et North Sydney, ou du service qui ne relève pas d'un mandat entre North Sydney et Argentia. La pandémie a-t-elle eu la moindre incidence sur le financement demandé dans le Budget principal des dépenses et le Budget supplémentaire des dépenses que nous avons sous les yeux?

• (1755)

M. Michael Keenan: Oui, elle en a eu une.

Dans le Budget supplémentaire des dépenses, un poste rattaché à Marine Atlantique porte sur les coûts et les recettes. Est-ce bien le cas, madame Tod? C'est dans le Budget supplémentaire des dépenses (B), et j'essaie de trouver le montant. Avez-vous le montant, monsieur Pilgrim, pour Marine Atlantique?

M. Ryan Pilgrim: Oui, il y a 2 millions de dollars dans le Budget supplémentaire des dépenses (B). C'est une réaffectation de capitaux. De plus, dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), 84,9 millions de dollars ont été donnés à Marine Atlantique pour que l'entreprise ait des capitaux et d'autres fonds de fonctionnement. Lorsqu'on additionne les deux, on constate qu'un montant supplémentaire de 86,9 millions de dollars est accordé à Marine Atlantique cette année dans le Budget supplémentaire des dépenses, ce qui s'ajoute aux 55,7 millions de dollars fournis dans le Budget principal des dépenses.

M. Churence Rogers: Sur le même sujet, quelles sont les répercussions financières attendues de la pandémie et de la réduction des services sur la viabilité de Marine Atlantique?

M. Michael Keenan: La pandémie a frappé presque tous les fournisseurs de services de transport. Les transports aériens ont été gravement touchés, tout comme les transports en commun, les autobus interurbains, les trains interurbains et les services de traversiers. Nous avons tous vu les opérateurs de traversiers au pays subir un coup dur sur les plans opérationnels et financiers. Nous avons d'abord travaillé avec eux pour nous assurer de la sécurité des activités. Puisque Marine Atlantique est une société d'État qui relève du portefeuille des Transports, nous collaborons étroitement avec elle pour jauger l'ampleur des répercussions financières à venir.

La poursuite des activités générales de Marine Atlantique n'est pas négociable, et plus particulièrement du service prévu par la Constitution. Nous tentons simplement de composer avec les répercussions financières et nous cherchons une façon de les gérer avec l'aide de Marine Atlantique.

Comme le ministre l'a dit, nous trouvons que Marine Atlantique a fait un excellent travail tant pour gérer la situation et assurer la sécurité des passagers et des clients malgré la COVID que pour adapter ses activités aux perturbations afin de survivre. Nous allons continuer de travailler avec la société d'État à ce chapitre et veiller à ce que le service soit maintenu.

M. Churence Rogers: J'ai personnellement bénéficié du service extraordinaire qui est offert par les employés de Marine Atlantique. Ils étaient très rassurants et nous ont traités aux petits oignons. L'expérience a été largement positive malgré les restrictions avec lesquelles ils doivent composer.

J'ai demandé au ministre de parler de l'immeuble à Port aux Basques, et il a fait allusion au plan d'entreprise de Marine Atlantique. J'aimerais savoir à quel moment le gouvernement y donnera suite. La réponse arrivera-t-elle bientôt? Qu'en pensez-vous?

M. Michael Keenan: Madame Tod, à quel moment pensez-vous que le plan d'entreprise de Marine Atlantique sera adopté? En avons-nous une idée?

Mme Melanie Tod (directrice générale, Sociétés de la Couronne et gouvernance du porte-feuille, ministère des Transports): Nous comptons le faire au cours des prochains mois, le plus tôt possible. Marine Atlantique nous a remis d'excellents renseignements. C'est dans le collimateur.

Le président: Je vous remercie, madame Tod.

Messieurs Keenan et Rogers, je vous remercie.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons maintenant écouter M. Barsalou-Duval, qui a deux minutes et demie.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, monsieur le président.

Récemment, j'ai appris dans les médias que, à la demande généralisée des gens de Natashquan, Pêches et Océans Canada songerait à acquérir le quai appartenant présentement à Transports Canada. J'aimerais savoir s'il y a une volonté de le faire, puisque les pêcheurs de Natashquan ont peur de ne même plus être en mesure de pratiquer la pêche.

Donneriez-vous une réponse favorable? Où en sont les négociations?

• (1800)

[Traduction]

M. Michael Keenan: Je vous remercie de votre question.

Je vais céder la parole à ma collègue, la sous-ministre adjointe des Programmes, qui pourra vous répondre.

Allez-y, madame Marisetti.

Mme Anuradha Marisetti (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports): Nous savons que le ministère des Pêches et des Océans souhaite faire l'acquisition du quai de Natashquan, et nous travaillons avec ses représentants dans ce dossier. Nous devons prendre un certain nombre de mesures pour que le quai puisse être transféré, dont la réparation des dommages causés à l'environnement, au besoin, et une foule de démarches à l'interne.

Alors que nous franchissons des étapes, nous irons de l'avant tant qu'il y aura un intérêt.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Avez-vous une idée du temps que cela prendra?

[Traduction]

Mme Anuradha Marisetti: Non, nous n'avons aucune idée du calendrier. Nous en sommes aux tout premiers pourparlers avec le ministère des Pêches et des Océans.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous comprenez quand même que, pour les pêcheurs de là-bas, c'est une question de vie ou de mort. S'ils n'ont pas de quai, ils ne peuvent pas pêcher, alors ils n'ont pas de travail et le village ferme.

[Traduction]

M. Michael Keenan: Je pense que c'est un bon point.

Lorsque nous étudions ce genre d'enjeux, nous consultons les parties visées avec beaucoup de rigueur et d'attention. Nous travaillerons en étroite collaboration avec la collectivité et le ministère des Pêches et des Océans sur cette question.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Keenan, pourriez-vous me dire si vous êtes satisfait du fait que plus de 10 000 plaintes ont été déposées concernant des billets non remboursés par des compagnies aériennes et qu'aucune de ces plaintes n'a été traitée par l'Office des transports du Canada?

[Traduction]

M. Michael Keenan: Je reviendrai simplement aux points que le ministre a soulevés.

C'est une question très délicate et extrêmement difficile. Nous sommes vraiment conscients de la situation et l'examinons de près dans le cadre de notre analyse. Nous fournissons également des conseils sur les possibles mesures à prendre à la lumière de la crise économique qui frappe le secteur aérien.

Le président: Je vous remercie, monsieur Keenan. Monsieur Barsalou-Duval, merci.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Keenan, je vous remercie des réponses que vous avez données jusqu'à maintenant.

Mes prochaines questions porteront sur le projet de train à grande fréquence. Comme nous le savons, il y a d'autres pays dans le monde qui ont des trains à grande vitesse. Je crois que le Canada est le seul pays du G7 qui ne dispose pas d'un tel service ferroviaire. Le projet proposé prévoit des trains qui atteindront une vitesse d'environ 170 kilomètres à l'heure, alors que des pays comme la France et le Japon ont des trains qui se déplacent à 320 kilomètres à l'heure.

Les Canadiens devraient-ils se satisfaire d'une option qui accuse encore un important retard par rapport à la technologie que d'autres pays sont en train de bâtir et d'utiliser?

M. Michael Keenan: Je vous remercie de cette question.

Le député parle d'un secteur dans lequel le gouvernement canadien déploie actuellement des efforts considérables pour réaliser un éventuel projet dans le but d'améliorer nettement les services ferroviaires voyageurs dans le corridor Québec-Toronto. Transports Canada collabore avec Infrastructure Canada, Via Rail et la Banque d'infrastructure du Canada, et nous avons créé ensemble un bureau de projet conjoint. Nous avons fait appel à des personnes de calibre supérieur dans le développement des projets de services ferroviaires voyageurs. Ils font preuve de diligence raisonnable et réalisent des analyses sur les options que le gouvernement pourrait envisager pour améliorer les services ferroviaires voyageurs.

Tant que le processus n'atteindra pas l'étape suivante, nous pouvons difficilement dire à quoi ressemblera exactement le service. Je dirais toutefois que toute une gamme d'options sont envisagées afin d'améliorer la fréquence, la vitesse, la fiabilité et la durée du déplacement.

M. Taylor Bachrach: Votre ministère envisage-t-il des options qui nous permettraient de soutenir la concurrence des pays que j'ai mentionnés?

M. Michael Keenan: L'important n'est pas tellement de soutenir la concurrence internationale, mais plutôt d'offrir un service ferroviaire de meilleure qualité, plus pratique et plus rapide aux nombreuses personnes qui se déplacent sur le corridor Québec-Toronto.

Le président: Messieurs Keenan et Bachrach, je vous remercie.

Nous allons maintenant écouter Mme Kusie, qui a cinq minutes.

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie infiniment tous les fonctionnaires du ministère qui sont ici aujourd'hui. Vous avez eu la gentillesse de m'offrir une séance d'information. C'était il y a deux mois déjà, mais le temps passe. J'aime toujours mentionner que je suis une ancienne fonctionnaire très fière d'avoir passé près d'une quinzaine d'années au sein d'Affaires mondiales Canada. C'est toujours un plaisir d'être en compagnie d'anciens collègues et de la fonction publique.

Pour revenir à ce que j'ai dit au ministre tout à l'heure, j'espère qu'il y aura véritablement des mesures de soutien très bientôt pour le secteur. Comme je l'ai dit, les médias affirment que ce sera plus tôt que tard, ce qui est excellent.

Je voudrais que vous me disiez à quoi pourrait bien ressembler la mise en œuvre des mesures d'aide dans le secteur. Le soutien prendra-t-il la forme d'initiatives régionales, comme le premier grand volet dans le Nord? Faudra-t-il que chaque compagnie aérienne en fasse la demande? Sinon, est-ce que tout dépendra de la structure employée, qu'il s'agisse du ratio d'endettement ou d'une forme quelconque d'aide?

J'espère simplement qu'au moment où l'aide sera annoncée — ce qui ne tardera pas trop, j'ose espérer —, la mise en œuvre sera très vite, et les fonds pourront être versés sans tarder aux parties touchées dans le secteur. Depuis le début de la pandémie, nous voyons le gouvernement distribuer de l'argent, dans des délais parfois plus opportuns que d'autres.

Si une telle aide finit bel et bien par arriver, j'aimerais savoir comment elle sera mise en œuvre et avoir une idée du calendrier.

• (1805)

M. Michael Keenan: C'est une excellente question. Je ne vais évidemment pas reprendre les propos du ministre ainsi que la discussion de la première heure. Cela dit, il y a une pression considérable et de vives préoccupations dans le secteur, et le gouvernement discute activement des options en vue de donner sa réponse. Je dirais que la mise en œuvre est un élément déterminant. Si le gouvernement veut faire une chose sur le plan politique et qu'il choisit ce dont il s'agit et à quel moment il le fait, c'est fort bien, mais la décision doit être mise en œuvre pour avoir une incidence.

En ce qui concerne la mise en œuvre, il pourrait s'agir de n'importe quelle option de la députée, selon les décisions que le gouvernement prendra pour régler les problèmes, ce qui revient aux commentaires du ministre. Je dirais que les fonctionnaires devraient se préoccuper de la mise en œuvre et appuyer le gouvernement à ce chapitre. Peu importe les décisions du gouvernement sur ces questions et le moment où elles seront prises, nous travaillerons bien sûr avec nos collègues des autres ministères et avec les acteurs du secteur pour les mettre en œuvre au plus vite, étant donné la nature du défi.

Mme Stephanie Kusie: Monsieur le sous-ministre, je vous remercie de cette excellente réponse. J'ai beaucoup aimé lorsque vous avez dit qu'une décision doit être mise en œuvre pour avoir une incidence. C'est fantastique.

J'aimerais revenir aux propos de mon collègue, M. Shipley, au sujet des tests de dépistage rapide. Nous avons beaucoup parlé aujourd'hui de leur mise en œuvre en Alberta, à l'aéroport internatio-

nal de Calgary et au poste frontalier de Coutts. Que faudrait-il pour que ce soit fait à l'échelle nationale?

Je sais que nous en avons parlé lors de l'intervention de M. Shipley, mais à quoi ressemblerait le déploiement national d'un tel processus de dépistage rapide dans nos principaux ports et aéroports, par exemple? Pourriez-vous me donner quelques indications à ce sujet?

M. Michael Keenan: C'est une excellente question.

C'est difficile à prévoir. Il est pratiquement impossible de dire quelle forme prendrait un déploiement national, simplement parce qu'un grand nombre de facteurs entrent en ligne de compte. Il y a tout d'abord les leçons que nous allons tirer des projets pilotes. Le deuxième facteur se rapporte aux décisions des instances fédérales et provinciales sur la marche à suivre dans ce genre de situation. En troisième lieu, tout dépend de l'orientation de nos partenaires internationaux, car il semble que nous nous dirigeons vers un système où il y aura une sorte de reconnaissance. Si les travaux auxquels le Canada participe à l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI, donnent des résultats, il y aura une sorte de code de la route, ou plutôt un code de la circulation aérienne régissant le dépistage lors des vols internationaux.

Lorsque nous nous demandons comment nous y prendre, nous devons revenir aux principes fondamentaux: comment permettre aux Canadiens de prendre l'avion pour un vol intérieur ou international en toute sécurité malgré la menace de la COVID? Le dépistage fait partie de la solution, mais bien d'autres éléments entrent en ligne de compte. On pense notamment aux protocoles de nettoyage et au port du masque. Au Canada, nous avons exigé que les passagers portent un masque à bord de l'avion à compter de la mi-avril. Il se trouve qu'en réunissant les protocoles de nettoyage des compagnies aériennes, la physique du mouvement de l'air dans un avion et les protocoles stricts comme le port du masque, les voyages par avion sont une activité à risque raisonnablement faible pour les passagers, ce qui est presque paradoxal.

Nous avons travaillé en très étroite collaboration avec l'industrie. Les compagnies aériennes prennent véritablement les devants dans ce secteur. Les aéroports sont dans des situations financières et économiques extrêmes, mais ils sont déterminés à tout mettre en œuvre pour assurer la sécurité de leurs clients. Nous avons pu élaborer le plan de vol en collaboration avec eux. Le Canada dispose d'un plan de vol à l'échelle nationale pour assurer la sécurité des voyages aériens en temps de COVID. Les tests de dépistage pourraient y jouer un rôle, mais je pense que les choses doivent fonctionner à l'intérieur du système. Des progrès doivent être réalisés. Je pense que la voie à suivre dépendra des décisions du gouvernement, des partenaires internationaux, mais aussi d'une collaboration très étroite avec les opérateurs du secteur.

• (1810)

Le président: Je vous remercie, monsieur Keenan.

Je vais maintenant céder la parole à M. Sidhu, qui a cinq minutes.

M. Maninder Sidhu: Je tiens à remercier le président.

Je vais encore une fois partager mon temps avec M. El-Khoury.

Je remercie les fonctionnaires du ministère d'être avec nous aujourd'hui et de prendre le temps de nous parler.

Monsieur Keenan, est-il vrai que la plupart des transporteurs aériens européens et américains qui sont tenus de verser des remboursements ont également bénéficié de programmes d'aide très importants destinés au secteur? Prenons l'exemple de Lufthansa, en Europe. Pouvez-vous s'il vous plaît nous en parler?

M. Michael Keenan: La situation varie considérablement d'un pays à l'autre, mais un certain nombre de pays européens ont offert un important soutien. Par exemple, le gouvernement allemand a bel et bien investi substantiellement dans la Lufthansa. Air France a fait de même pour le groupe Air France-KLM. Les Pays-Bas sont censés leur emboîter le pas, mais il reste à voir de quelle façon. En général, des pays européens ont beaucoup investi, ont fourni une aide financière sous différentes formes ou ont racheté des participations. Il en va de même pour les États-Unis, conformément à sa loi CARES, dont un des membres du Comité a parlé plus tôt.

M. Maninder Sidhu: Je vous remercie de votre réponse.

Monsieur El-Khoury, je vous cède mon temps.

M. Fayçal El-Khoury: Merci.

Je vous remercie d'être avec nous, monsieur.

Comme le ministre l'a déjà dit, la santé et la prestation de service sont deux priorités qui vont de pair pour votre ministère. Vous savez que la propagation de la COVID est très importante et que nous devons prendre toutes les mesures pour la limiter. Le meilleur moyen d'y arriver est d'augmenter le nombre de tests de dépistage rapide. Je sais que mon collègue en a parlé, mais j'insiste pour que vous commentiez le projet pilote sur les tests de dépistage rapide de la COVID-19 dans tous les aéroports canadiens.

À quels résultats vous attendez-vous? Comment ces tests pourraient-ils être employés dans d'autres pays? Vous avez également parlé de mesures incitatives pour l'utilisation de véhicules zéro émission. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

Le président: Je vous remercie, monsieur El-Khoury.

Allez-y, monsieur Keenan.

M. Michael Keenan: Très bien.

Pour répondre brièvement aux deux sujets... Je vais préciser la réponse précédente. Selon nous, les tests de dépistage au point de départ du voyage font partie de la solution si nous voulons voyager de façon sécuritaire et apprendre à coexister avec la COVID en toute sécurité pendant le temps qu'il faudra. Nous avons bon espoir de tirer des leçons des projets pilotes — tant de celui réalisé en Alberta que de celui mené à bien par Air Canada, McMaster et l'aéro-

port de Toronto — et de recueillir d'excellentes données de référence sur le nombre de personnes possiblement porteuses du virus qui voyagent, et sur l'efficacité des tests réalisés à différents intervalles pour les repérer. Nous cherchons essentiellement à prouver qu'il s'agit d'une excellente solution de rechange à la quarantaine.

Transports Canada ne fait pas cavalier seul pour évaluer la situation. À vrai dire, nous nous en remettons à l'Agence de la santé publique du Canada et à Santé Canada sur cette question. Nous espérons apprendre pas mal de choses qui permettront d'éclairer un certain nombre de questions opérationnelles. Je pense notamment à la façon de réaliser les tests et de les intégrer au système de circulation de passagers, de même qu'à la façon de faire reconnaître les résultats des tests et des aéroports entre les pays et les compagnies aériennes. Ces données viendront enfin éclairer les décisions gouvernementales visant à ajuster les politiques relatives aux frontières et à la quarantaine.

• (1815)

Le président: Merci, monsieur Keenan.

Messieurs El-Khoury et Sidhu, je vous remercie.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, il est maintenant 18 h 15. Je voudrais dire deux choses. Premièrement, je tiens à remercier le greffier, les analystes, tout le personnel de la Chambre et les interprètes, ainsi que tous ceux qui ont contribué au bon déroulement de la séance. Je sais que vous avez tous vécu beaucoup de stress ces derniers mois, mais je vous remercie de tout ce que vous faites pour nous tous.

Je profite également de l'occasion pour remercier Mme Tod, M. Brosseau, M. Pilgrim, Mme Marisetti et le sous-ministre, M. Keenan, pour le temps qu'ils nous ont accordé, ainsi que les membres du Comité.

Pour terminer, je tiens à souhaiter un très joyeux anniversaire à une personne. C'est l'anniversaire de Mme Jaczek aujourd'hui. Elle vient d'atteindre l'âge vénérable de 29 ans.

M. Fayçal El-Khoury: Elle a eu 19 ans

M. Churence Rogers: Bonne fête, madame Jaczek.

Le président: Madame Jaczek, allez prendre un bon verre de vin et profitez du reste de votre soirée.

Mme Helena Jaczek: Merci infiniment, monsieur Badawey.

Des députés : Bonne fête.

Le président: Je vous souhaite tous une excellente soirée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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