



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

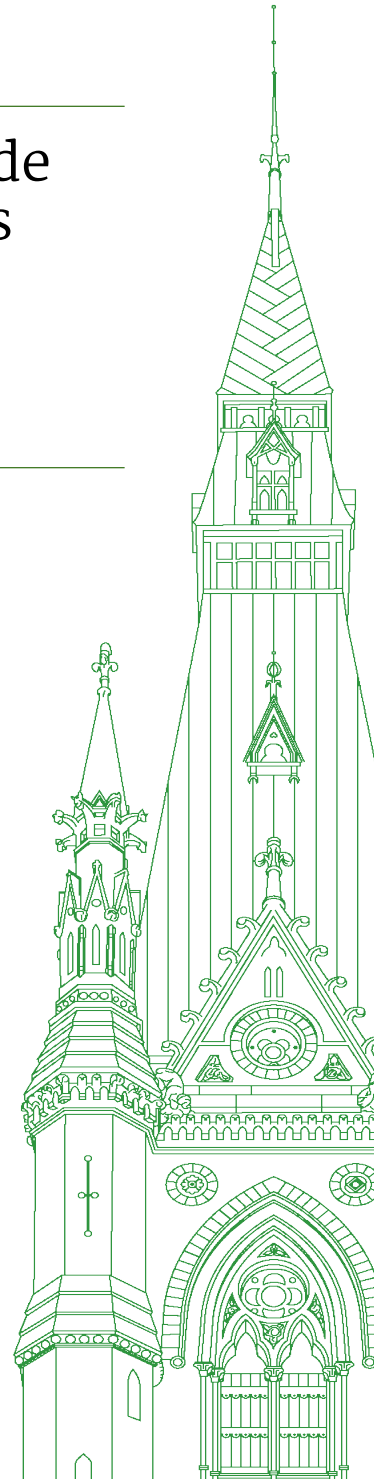
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 027

Le vendredi 19 août 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le vendredi 19 août 2022

• (1400)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à la vingt-septième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le lundi 8 août 2022, le Comité se réunit pour discuter des retards et des annulations dans les aéroports. La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 23 juin 2022.

Les députés présents dans la salle qui souhaitent prendre la parole doivent lever la main. Les députés qui utilisent l'application Zoom doivent utiliser la fonction « lever la main ». Le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre de parole, et nous remercions les membres du Comité de leur patience et de leur compréhension à cet égard.

[Traduction]

Mesdames et messieurs les membres du Comité, nous entendrons aujourd'hui L'hon. Omar Alghabra (ministre des Transports) pendant la première moitié de notre réunion.

Pendant la deuxième heure de la réunion, nous accueillerons, du ministère des Transports, M. Michael Keenan, sous-ministre, ainsi que M. Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, M. Colin Stacey, directeur général, Politiques aériennes, et M. Nicholas Robinson, directeur général, Aviation civile.

De l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, nous accueillons M. Mike Saunders, président et chef de la direction, Mme Nancy Fitchett, vice-présidente, Affaires organisationnelles et chef des services financiers ainsi que M. Neil Parry, vice-président, Opérations.

De l'Agence des services frontaliers du Canada, nous avons M. Denis Vinette, vice-président, Direction générale des voyageurs.

De l'Agence de la santé publique du Canada, nous entendrons Mme Jennifer Lutfallah, vice-présidente, Direction générale de la sécurité sanitaire et des opérations régionales.

L'hon. Omar Alghabra va maintenant nous présenter sa déclaration préliminaire, pour cinq minutes.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui. Je vous cède la parole.

L'hon. Omar Alghabra (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour à tous.

Je vous remercie de m'avoir invité à revenir discuter avec vous de cette importante question.

[Français]

Je vous remercie donc de m'avoir invité à comparaître devant vous.

[Traduction]

Je m'adresse à vous virtuellement aujourd'hui depuis le territoire traditionnel de la Première Nation des Mississaugas de Credit.

J'ai le plaisir d'être accompagné de représentants de Transports Canada que vous connaissez déjà: M. Michael Keenan, sous-ministre des Transports, M. Colin Stacey, directeur général des Politiques du transport aérien, M. Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, et M. Nicholas Robinson, directeur général de l'Aviation civile.

Je tiens à souligner avant tout que les retards qui surviennent dans les aéroports sont irritants et inacceptables.

Il est également inacceptable de voir des voyageurs dormir sur le plancher d'un aéroport parce que leur vol a été retardé ou annulé.

Aujourd'hui, je souhaite faire le point sur les progrès accomplis, mais aussi reconnaître qu'il nous reste encore beaucoup à faire. Je vais vous dire ce que nous faisons pour remédier à cette situation.

Soulignons tout d'abord qu'après avoir traversé deux années difficiles où il a perdu près de 90 % de ses activités commerciales et mis à pied un grand nombre d'employés, le secteur de l'aviation a été frappé par une flambée massive de la demande. Entre janvier et août 2022, le nombre de passagers au Canada a augmenté de 252 %. À titre de comparaison, aux États-Unis, le volume quotidien a augmenté de 64 %.

Il est bien évident que ce n'est pas une excuse. C'est un fait. Le secteur de l'aviation est fortement intégré. Transports Canada contrôle certains aspects, mais il ne gère pas les activités de la plupart des membres de cette industrie.

Le fait est que nous avons décidé dès le départ de nous concentrer sur l'action et non sur le blâme. Les Canadiens ont raison de s'attendre à ce que leur gouvernement s'attaque aux causes de cette congestion aéroportuaire et à ce qu'il cherche des solutions avec ses partenaires.

• (1405)

[Français]

Nous avons pris des mesures depuis le début, et nous allons continuer de le faire.

[Traduction]

Par exemple, depuis le mois de mai, nous avons embauché plus de 1 700 agents à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA. Grâce à cela, pendant la deuxième semaine d'août, les agents de l'ACSTA inspectaient en 15 minutes chaque passager des 87 % qui s'envolaient des quatre grands aéroports du pays, ce qui constitue une bonne amélioration par rapport au 63 % de la première semaine de mai. Il nous reste beaucoup de travail à faire, et nous continuons chaque jour à embaucher des agents à l'ACSTA.

Ces derniers mois, nous avons aussi amélioré plusieurs processus qui risquaient de causer des obstacles. Par exemple, dans le cas des mesures sanitaires, on effectue désormais les contrôles aléatoires obligatoires hors des aéroports. Bien entendu, les activités aéroportuaires sont fortement interconnectées, alors il est crucial de bien coordonner celles des partenaires.

Je vais en souligner quelques-unes. Transports Canada établit les normes de sécurité des aéroports. Les compagnies aériennes s'occupent de transporter leurs clients, d'établir les plans de vol et de surveiller les bagages des passagers. Les aéroports gèrent la circulation des avions et des passagers dans leurs établissements. L'ACSTA est responsable des vérifications de sécurité, et l'ASFC, l'Agence des services frontaliers du Canada, se charge d'accueillir et d'inspecter les passagers qui arrivent de l'étranger. Dans l'industrie aérienne du Canada, chaque partenaire a un rôle important à jouer, et les problèmes qui surgissent dans un secteur ont des répercussions sur les autres secteurs.

Ces derniers mois, j'ai personnellement rencontré des responsables de compagnies aériennes et d'aéroports dans tout le pays ainsi que d'autres partenaires de l'industrie. J'ai voyagé et visité 13 aéroports, petits et grands, pour observer moi-même la situation. Je suis heureux de voir des résultats encourageants. Par exemple, la deuxième semaine d'août, 2 % seulement des vols prévus dans les quatre principaux aéroports du Canada ont été annulés — en fait, cette moyenne se rapproche beaucoup de la moyenne habituelle. Elle se situait à 5 % pendant la première semaine de juillet.

Je souhaite aborder un autre sujet important: les droits des passagers.

De toute l'histoire du Canada, notre gouvernement a été le premier, en 2017, à reconnaître ces droits et à les faire respecter. Il y a quelques années, notre gouvernement a travaillé avec l'Office des transports du Canada, l'OTC, un tribunal quasi judiciaire indépendant et un organisme de réglementation du réseau de transport national du Canada, pour créer le Règlement sur la protection des passagers aériens. Les compagnies aériennes sont tenues de respecter les droits des voyageurs et d'indemniser ceux qui y sont admissibles. L'OTC, comme tout autre tribunal, reçoit et analyse les plaintes des voyageurs qui estiment avoir droit à une compensation et qui n'ont pas été indemnisés par la compagnie aérienne. Notre gouvernement a récemment accordé 11 millions de dollars supplémentaires à l'OTC pour l'aider à traiter son arriéré. Nous veillerons à ce que l'OTC dispose des ressources dont il a besoin pour remplir son mandat en vertu du Règlement sur la protection des passagers aériens.

• (1410)

En terminant, je tiens à assurer les Canadiens que leur gouvernement s'occupe activement d'éliminer cette congestion aéroportuaire due à l'explosion soudaine de la demande de transport aérien. Nous

constatons des résultats encourageants, mais il nous reste beaucoup de travail à faire.

Certaines personnes ont tout intérêt à dramatiser cette situation à des fins politiques afin de miner la confiance des gens envers le secteur de l'aviation. Toutefois, de concert avec ses partenaires, notre gouvernement se concentre sur les véritables problèmes afin d'y appliquer des mesures concrètes. Notre plan est de faire tout ce qui est possible pour réduire les retards. C'est ce que nous avons fait et ce que nous continuerons à faire.

[Français]

Nous ferons tout ce qu'il est possible de faire pour régler la situation.

[Traduction]

Nous savons que nous devons tous travailler ensemble pour résoudre cette situation, et j'invite les membres de ce comité à présenter eux aussi des solutions.

Monsieur le président, cela conclut mes observations. Je me ferai un plaisir de répondre aux questions de mes collègues.

Merci

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous allons commencer la série de questions aujourd'hui avec Melissa Lantsman.

Madame Lantsman, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

Mme Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je suis heureuse de voir que vos symptômes sont bénins.

Je remercie le ministre de nous consacrer de son temps, mais il est décevant qu'il n'ait pas pu trouver deux heures pendant l'été pour comparaître devant le Comité des transports, alors que son propre parti avait accepté à l'unanimité de comparaître pendant deux heures aujourd'hui.

Un nombre croissant de Canadiens constatent que les problèmes vécus ici, au Canada, sont différents et beaucoup plus graves que partout ailleurs dans le monde. Nous savons que les aéroports de Pearson et de Montréal se classent au premier et au deuxième rang des pires aéroports au monde. C'est un sujet d'embarras sur la scène internationale.

Face à ces retards et à ces perturbations des vols, beaucoup de gens critiquent les compagnies aériennes, les aéroports et les passagers eux-mêmes — comme le ministre l'a sous-entendu en mai —, et nous savons que ce chaos est dû à un manque de capacité, à une pénurie d'agents de sécurité, d'agents des douanes et de services de navigation ainsi qu'aux restrictions liées à la pandémie.

Le ministre pense-t-il que le gouvernement est quelque peu responsable de ce qui s'est passé cet été, oui ou non?

Le président: Je suis désolé, monsieur le ministre. Je crois que vous êtes en mode sourdine. Pourriez-vous activer votre micro, s'il vous plaît?

L'hon. Omar Alghabra: Vous avez tout à fait raison, et selon moi, la COVID-19 en est responsable.

Monsieur le président, parlant de COVID, les Canadiens savent que ces deux dernières années, notre économie a été considérablement perturbée. À mesure que nous relançons notre économie, ils constatent un certain déséquilibre. Ils observent les perturbations de la chaîne d'approvisionnement. Ils remarquent que le secteur privé est incapable de fournir les services et les produits qu'ils désirent. Ils observent des retards et des phénomènes semblables partout dans le monde. Nous traversons une période d'incertitude, et je sais que les Canadiens s'attendent, à juste titre, à ce que leur gouvernement se concentre sur l'atténuation de ces facteurs et fasse tout en son pouvoir pour résoudre ces problèmes.

Je veux que les Canadiens sachent que, depuis le début, leur gouvernement prend toutes les mesures possibles pour les aider. J'espère que dans quelques mois, ils repenseront à cette période et constateront que leur gouvernement a pris des mesures concrètes et qu'il a fait tout en son pouvoir pour s'attaquer aux causes profondes du problème. Nous observons des phénomènes semblables partout dans le monde...

Mme Melissa Lantsman: Monsieur le ministre, il faut que je vous interrompe.

L'hon. Omar Alghabra: Je m'engage à faire tout en mon pouvoir pour régler ces problèmes.

Merci, monsieur le président.

Mme Melissa Lantsman: Merci. Mon temps est limité, et si je comprends bien, votre réponse est « non ».

Monsieur le président, rien que cette semaine, des familles revenaient, par un certain nombre de vols, des vacances qu'elles avaient tant attendues. Après avoir atterri à l'aéroport de Toronto, qui est le port d'attache du ministre et aussi le mien, ces familles ont attendu près de quatre heures avant de recevoir leurs bagages. Le ministre trouve-t-il cela acceptable? Combien de temps devraient-elles attendre? Vingt minutes? Deux heures? Trois heures? Il n'y a pas de norme. Voilà où je veux en venir.

Ne pense-t-il pas que le gouvernement fédéral devrait adopter une norme de service pour les éléments du transport aérien qui relèvent de sa compétence afin que nous puissions vraiment améliorer le transport aérien? Pourtant, il semble penser que le gouvernement n'en est pas responsable, si nous avons bien compris sa dernière réponse.

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, permettez-moi de dire que pendant des décennies, les gouvernements précédents ne se sont pas préoccupés des droits des passagers. Notre gouvernement a été le premier de toute l'histoire du Canada à élaborer des règlements qui protègent les droits des passagers. À mon avis, la période historique que nous venons de traverser a mis en lumière d'autres domaines que nous devrions améliorer en travaillant ensemble.

Je tiens à remercier Mme Lantsman pour ses commentaires constructifs. Il nous arrivera un jour de repenser à cette période afin de renforcer et d'améliorer notre système. La manutention des bagages est la responsabilité des compagnies aériennes. Cela dit, que pourrions-nous faire pour élever cette norme de service? C'est une excellente question. Je me ferai un grand plaisir de collaborer avec les membres du Comité pour améliorer notre secteur de l'aviation.

Mme Melissa Lantsman: Merci.

Monsieur le président, je pense que les Canadiens sont irrités, à juste titre.

Je vais passer à autre chose, puisque nous ne recevons pas de réponse.

L'utilisation obligatoire de l'application ArriveCAN a été critiquée même par les agents frontaliers de première ligne. Ils sont membres du syndicat, ils sont fonctionnaires. Les maires, les conseils du tourisme, les chambres de commerce, nos partenaires frontaliers américains... En fait, il serait plus facile de dresser la liste des gens qui en sont satisfaits. Le gouvernement est le seul à l'appuyer, monsieur.

Elle cause des retards. Elle fait quadrupler le temps que les gens passent aux douanes. Nous le savons tous, les médias l'ont publié. Les gens sont injustement condamnés à la détention à domicile pour des peccadilles. Cette appli ne suit pas les restrictions politiques sur la santé. Certaines personnes ont souligné qu'elle ne protège pas les renseignements personnels. L'exemption secrète ponctuelle découverte la semaine dernière prouve qu'elle ne vise même pas à éviter une propagation virale.

Devant la preuve accablante de ces problèmes et des critiques, pourquoi le gouvernement ne cesse-t-il pas d'exiger l'utilisation d'ArriveCAN? Pourquoi rendez-vous cette utilisation permanente?

● (1415)

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, Mme Lantsman a affirmé en janvier que le mandat de vaccination à nos frontières entraînerait des pénuries de nourriture et viderait les tablettes de nos épiceries. Elle avait tort. En mai, elle a affirmé que la congestion aéroportuaire était due au mandat de vaccination pour les secteurs des transports et que si nous y mettions fin, cette congestion disparaîtrait. Elle s'est trompée une fois de plus. Alors, pardonnez-moi si son évaluation me laisse sceptique.

ArriveCAN ne cause pas cette congestion. En fait, c'est un outil utile qui permet de vérifier le statut vaccinal d'une personne avant son arrivée à nos frontières. Si nous n'avions pas ArriveCAN, le traitement des arrivées prendrait plus de temps, car il faudrait le faire manuellement.

Le président: Il vous reste 10 secondes, monsieur le ministre.

L'hon. Omar Alghabra: ArriveCAN aide à traiter les arrivées beaucoup plus rapidement et à réduire la congestion.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre, et merci, madame Lantsman.

Nous passons maintenant la parole à Mme Koutrakis.

Madame Koutrakis, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'avoir accepté de comparaître devant le Comité des transports aujourd'hui. Je suis heureuse de constater que vos symptômes de la COVID-19 sont très bénins et que vous êtes en mesure de nous consacrer une heure de votre horaire chargé.

Tout à l'heure, Mme Lantsman vous a critiqué parce que vous comparaissez pendant une heure au lieu de deux. Je tiens à rappeler à tous ceux qui nous regardent et qui nous écoutent qu'en fait, la norme des comparutions ministérielles devant le Comité des transports est d'une heure. Pendant toute la durée du gouvernement Harper, soit près de 10 ans, aucun de ses ministres des Transports n'a comparu pendant plus d'une heure devant le Comité des transports.

Le ministre Alghabra a aussi répondu à des questions sur les aéroports lors de sa dernière comparution au Comité, le 30 mai. Les fonctionnaires ont témoigné devant le Comité à ce sujet le 16 juin. Malheureusement, nous n'avons jamais eu l'occasion de poser nos questions à ces fonctionnaires, parce que les membres de l'opposition préféreraient traiter de motions qui n'avaient aucun rapport avec cette question.

De plus, le 21 juillet, des fonctionnaires ont tenu une séance d'information pour les membres des comités des transports de la Chambre et du Sénat.

Monsieur le ministre, l'une des principales responsabilités de Transports Canada est le contrôle de sécurité par l'entremise de l'ACSTA. Quelles mesures concrètes avez-vous prises pour améliorer les délais de contrôle de l'ACSTA et quels résultats avez-vous obtenus jusqu'à maintenant?

L'hon. Omar Alghabra: Merci beaucoup, madame Koutrakis, pour cette question.

Comme je l'ai déjà dit, je suis toujours heureux de revenir pour répondre aux questions des membres du Comité, comme je l'ai fait par le passé, lorsqu'on me le demande.

Dès le début, quand la demande a commencé à augmenter, nous avons soutenu l'ACSTA. Je sais que Mike Saunders est ici aujourd'hui, et je suis sûr qu'avec son équipe, il se fera un plaisir de répondre à vos questions. Je l'ai rencontré à la fin avril et nous avons discuté de l'urgence de réagir à l'augmentation de la demande que nous constatons. L'ACSTA, et c'est tout à son honneur, a mis la main à la pâte et a collaboré avec ses partenaires pour intensifier et accélérer l'embauche.

Permettez-moi de revenir un peu en arrière. Depuis l'hiver, nous travaillions déjà avec l'ACSTA pour lui fournir des ressources supplémentaires en vue de la relance du secteur de l'aviation. En fait, notre budget établi avant la congestion aéroportuaire prévoyait cela, et l'ACSTA a reçu des fonds supplémentaires pour s'y préparer.

En résumé, au cours de ces trois derniers mois seulement, l'ACSTA a embauché 1 700 personnes. Elle l'a fait dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre. Il y a encore beaucoup à faire, et je ne prétends pas que tous les problèmes aient été réglés, mais nous sommes vraiment heureux de constater une amélioration importante des délais de traitement. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, aujourd'hui, dans nos quatre grands aéroports, 87 % des passagers sont inspectés en 15 minutes ou moins.

Mme Annie Koutrakis: Nous constatons des retards et des annulations de vols partout dans le monde. Peut-on dire que toutes ces perturbations ont des répercussions dans d'autres pays? Dans l'affirmative, quels efforts, le cas échéant, sont déployés à l'échelle internationale pour mieux coordonner les calendriers des vols afin d'atténuer ces répercussions?

• (1420)

L'hon. Omar Alghabra: En effet, madame Koutrakis, nous observons des phénomènes semblables dans de nombreux grands aéroports du monde, de Heathrow à Amsterdam ainsi que dans de nombreux aéroports américains et à Dublin, et la liste ne cesse de s'allonger. C'est un phénomène international.

Je le répète, au cœur du problème se trouve la flambée de la demande qui a éclaté à la fin de la période de deux ans de réduction des activités commerciales et de mises à pied que l'industrie vient de traverser. Il y a un déséquilibre entre le désir qu'ont les gens de

voyager et la capacité et la main-d'œuvre disponibles pour les servir. Il est évident que sur la scène internationale, les partenaires doivent mieux coordonner leurs services, mais comme vous l'avez dit, ces perturbations ont des répercussions partout dans le monde. Ce secteur fortement intégré dépend d'un modèle de prestation de services opportuns, donc la plus petite perturbation a des ramifications dans le monde entier.

Mme Annie Koutrakis: Je veux aussi réfuter les propos de ma collègue, la députée Lantsman, qui a parlé d'ArriveCAN et qui a dit que des gens sont condamnés à la détention à domicile. Je tiens à préciser que cela n'a pas été le cas. Personne n'a été condamné à la détention à domicile pour avoir été obligé d'utiliser ArriveCAN.

Monsieur le ministre, à votre connaissance, pourquoi faut-il maintenir l'utilisation ArriveCAN? Pourquoi conservons-nous cette application?

L'hon. Omar Alghabra: Le Canada, comme plusieurs autres pays, continue de demander aux arrivants de l'étranger de montrer leur statut vaccinal. ArriveCAN permet aux voyageurs de fournir une vérification électronique de leur statut vaccinal afin que leur cas soit traité beaucoup plus rapidement que si nous le faisons manuellement. En fait, cette appli améliore l'efficacité du traitement des arrivées internationales. Sans elle, chaque passager passerait plusieurs minutes de plus à son arrivée à nos frontières, ce qui augmenterait la congestion aéroportuaire.

Mme Annie Koutrakis: Avons-nous des preuves, monsieur le ministre, indiquant que l'application ArriveCAN réduit le volume des voyages et du tourisme transfrontaliers? Le tourisme est très important. Nous avons un pays merveilleux, et nos voisins du Sud veulent visiter notre grand pays. À votre connaissance, avons-nous des preuves indiquant une réduction de ces volumes?

Le président: Je vous prie de répondre en 15 secondes, monsieur le ministre.

L'hon. Omar Alghabra: Nous n'avons pas de preuves, madame Koutrakis. Cependant, je sais que plusieurs collectivités frontalières ont signalé ce problème. Nous continuerons de chercher avec elles des façons de faciliter les arrivées internationales.

Je vais vous dire une chose. Dans les aéroports, le taux d'arrivées internationales est actuellement de 99,5 %, presque de 100 %. Rien ne prouve qu'ArriveCAN cause des problèmes.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

[Français]

Je vous remercie beaucoup, madame Koutrakis.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

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

Monsieur le ministre, les libéraux semblent être les seuls à penser que l'application ArriveCAN est le nec plus ultra. Pourtant, les représentants du Syndicat des douanes et de l'immigration nous disent que l'application les ralentit, et les représentants des compagnies aériennes disent que l'application complique leurs activités.

On menace les voyageurs en leur disant qu'ils recevront des amendes de 5 000 \$ s'ils n'utilisent pas l'application. Paniqués, ils communiquent avec nos bureaux, car ils ne savent pas quoi faire afin que l'application fonctionne. Il y a des tonnes de bogues et les gens sont pris dans cet engrenage.

Nous vous avons demandé de retirer temporairement l'application, le temps de corriger les erreurs. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Merci de poser cette question.

Monsieur le président, comme je l'ai dit tout à l'heure, ArriveCAN permet à l'ASFC et aux agents de la santé publique de vérifier avec précision le statut vaccinal des personnes qui arrivent de l'étranger avant qu'elles entrent au Canada, conformément aux mesures de santé publique que nous devons respecter. Sans ArriveCAN, le traitement des arrivées internationales serait beaucoup plus lent.

Cela dit, je sais que certains doutent de l'efficacité d'ArriveCAN. L'ASFC, le ministre de la Sécurité publique, Transports Canada et d'autres intervenants collaboreront avec toutes nos parties prenantes pour veiller à l'efficacité optimale de cet outil. Mais je peux vous assurer que si nous suspendions ArriveCAN aujourd'hui, nous aggraverons considérablement les congestions aéroportuaires actuelles.

• (1425)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est quand même surprenant. Vous êtes les seuls à dire que l'application ArriveCAN diminue les retards alors que le Canada est en tête du palmarès mondial en ce qui a trait aux retards dans les aéroports. Nous cherchons à être convaincus, mais nous sommes plutôt sceptiques jusqu'à présent.

J'ai l'impression que vous laissez les gens composer avec les difficultés, que vous mettez un programme en place alors qu'il n'est pas prêt, qu'il n'est pas final. Cela a des effets sur la vie des personnes qui se font dire faussement qu'elles doivent observer une quarantaine alors que cela n'est pas justifié. Cela crée du stress, car les gens n'arrivent pas à faire fonctionner l'application correctement.

En ce moment, nous avons l'impression que les voyageurs sont traités comme des rats de laboratoire.

Trouvez-vous cela normal?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, les députés de l'opposition avaient déjà prétendu que le mandat de vaccination pour le secteur des transports, que nous avons suspendu depuis, causait cette congestion. Ils avaient tort. Je peux vous dire qu'ils ont tort lorsqu'ils prétendent qu'ArriveCAN cause les congestions aéroportuaires actuelles.

J'ai expliqué en toute honnêteté et transparence les causes principales de ces congestions. Nous travaillons avec nos partenaires pour les régler. Nous avons constaté des améliorations importantes au cours de ces deux derniers mois. Je pourrai vous fournir des données à l'appui. Nous avons fait un pas dans la bonne direction. Nous collaborerons avec des partenaires pour améliorer ArriveCAN. Nous comprenons les préoccupations des gens, mais les congestions aéroportuaires actuelles ne sont pas dues à cette application.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le ministre, nous avons l'impression que vous êtes venu ici pour vous vanter. Je ne suis pas

sûr que les citoyens ordinaires voient les choses de la même façon que vous.

En général, les gens n'achètent pas des billets d'avion deux jours avant de partir, mais bien plusieurs mois d'avance. Il est donc possible de voir venir les choses. Pourtant, vous avez complètement failli à la tâche. Dans une note de breffage de l'ACSTA datant du mois de mai qui a fuité dans les médias, on mentionnait qu'il manquait 25 % du personnel. Vous étiez personnellement au courant de la situation. Depuis, les choses n'ont fait qu'empirer avant de s'améliorer légèrement au courant du mois d'août.

Le problème se trouvait de toute évidence de votre côté, mais, au lieu d'agir, vous avez décidé de jeter le blâme sur les aéroports et les lignes aériennes. Pourquoi?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: La note de breffage dont parle mon honorable collègue indique exactement ce que je constate en ce moment. Nous faisons face à une pénurie de main-d'œuvre.

En mai, tous les organismes, toutes les entreprises et tous les aéroports se sont heurtés à une énorme pénurie de main-d'œuvre face à la flambée de la demande qui a éclaté à ce moment-là. Nous avons agi rapidement. Nous nous y étions préparés, mais nous ne nous attendions pas à une telle augmentation de la demande. Le secteur en était heureux, mais tous les intervenants ont dû combler cette pénurie.

Nous apportons maintenant d'importantes améliorations. Je ne suis pas venu pour vanter les interventions de notre gouvernement. Je suis ici pour féliciter les travailleurs de première ligne qui répondent à la flambée de la demande. Reconnaissons les progrès réalisés. Renforçons la confiance envers notre secteur et reconnaissons qu'il nous reste du travail à faire. N'oublions pas les progrès réalisés au cours de ces dernières semaines.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le ministre, le 16 juin dernier, la secrétaire parlementaire disait devant le Comité que, s'occuper du chaos dans les aéroports, ce serait faire « de la micro-gestion dans ce genre de décisions opérationnelles » quotidiennes. C'est un peu une façon de s'en laver les mains.

Aujourd'hui, vous nous parlez de vos actions et vous vous vantez du fait que la situation s'améliore. J'ai l'impression que vous avez changé votre fusil d'épaule depuis.

Diriez-vous que vous vous êtes royalement planté et que, dans le fond, vous avez essayé de vous laver les mains de la situation avant que cela vous explose dans le visage?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je le dis depuis le mois de mai. La pénurie de main-d'œuvre est la cause première de la congestion aéroportuaire. Cette pénurie frappe les aéroports, les compagnies aériennes et d'autres organismes. Il y a un déséquilibre entre le désir intense qu'ont les gens de voyager et la capacité de les servir.

Nous avons réalisé d'importants progrès ces dernières semaines. En outre, nous constatons des phénomènes semblables partout dans le monde. Ils ne se manifestent pas seulement au Canada. Ils découlent de la reprise due à l'élimination des mesures de santé publique imposées pendant la pandémie de la COVID. Ces mesures ont limité les activités du monde entier pendant deux ans. Ce ne sont pas des excuses, ce sont des faits.

Je suis venu pour réitérer que nous collaborons activement avec nos partenaires pour tirer parti des progrès déjà accomplis et pour continuer à chercher des solutions aux problèmes qui restent.

• (1430)

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Français]

Je vous remercie beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous entendrons maintenant M. Taylor Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

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

Merci, monsieur le ministre, d'être parmi nous aujourd'hui malgré votre maladie. Nous sommes très heureux que vous soyez avec nous, parce que le sujet dont nous discutons touche des milliers, voire des millions de Canadiens.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé des circonstances extraordinaires que nous avons vécues ces dernières années. C'est vrai. Nous avons fait face à une pandémie mondiale, à une augmentation des déplacements et à une pénurie de personnel, et tout cela a eu des répercussions.

Toutefois, même dans ce contexte, le traitement des passagers aériens a été atroce. Vous avez parlé des gens qui dorment sur le plancher de nos aéroports. Les annulations, les retards et la façon dont les passagers aériens ont été traités, tant par le gouvernement que par les grandes compagnies aériennes, sont tout simplement honteux. Je suis sûr que tous les participants à cette réunion l'ont constaté eux-mêmes en se déplaçant dans les grands aéroports du Canada.

Votre gouvernement a présenté en grande pompe le Règlement sur la protection des passagers aériens, ou RPPA, qui était censé protéger les passagers aériens. Pouvez-vous affirmer sans sourciller que ces règlements ont protégé les passagers aériens l'année dernière?

L'hon. Omar Alghabra: Je remercie tous mes collègues pour leurs vœux de bonne santé. Je peux dire...

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, je n'ai que six minutes. J'ai beaucoup de questions à vous poser, alors si vous voulez bien...

L'hon. Omar Alghabra: Bien sûr, je suis heureux que vous ayez beaucoup de questions. C'est la raison pour laquelle je suis revenu, monsieur Bachrach.

Comme je l'ai dit, pendant des décennies, les gouvernements ne se sont pas préoccupés des droits des passagers. Nous avons agi. Ces règlements protègent les droits des passagers. À l'heure actuelle, l'Office des transports du Canada, l'OTC, examine les milliers de plaintes déposées par des passagers.

Il est bien évident qu'il est inacceptable que des passagers doivent dormir sur le plancher des aéroports. Je ne veux évidemment pas parler de cas particuliers, puisque je laisse à l'OTC le soin d'examiner le bien-fondé de chaque cas, mais cette situation est inacceptable. Les compagnies aériennes ont des normes à respecter pour s'acquitter de leur part de l'entente, et l'OTC examine les plaintes pour les trancher. Je suis convaincu que l'Office fera tout

en son pouvoir pour faire respecter ces règlements afin que les compagnies aériennes respectent leurs engagements.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, combien de plaintes soumises à l'OTC sont actuellement en arriéré?

L'hon. Omar Alghabra: Je n'en suis pas entièrement sûr, mais je crois qu'il y en a environ 15 000.

M. Taylor Bachrach: La dernière fois que nous avons vérifié, il y en avait 18 000.

La norme de service donne à l'OTC 20 jours pour régler chaque plainte. Combien de temps faut-il à l'heure actuelle à l'OTC pour régler la plainte d'un passager?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur Bachrach, le récent budget d'avril affecte 11 millions de dollars de plus à l'OTC pour l'aider à rattraper son retard. L'arriéré a aussi augmenté, je le reconnais. Je peux vous assurer que je continuerai moi-même, et notre gouvernement aussi, à soutenir l'OTC pour qu'il dispose des ressources nécessaires pour rattraper cet arriéré.

Le travail de l'OTC est crucial pour maintenir la confiance du public envers le secteur de l'aviation et pour protéger les droits des passagers. Nous lui avons fourni des ressources supplémentaires. Il est essentiel que nous fournissions continuellement à l'OTC les ressources qu'il lui faudra pour éliminer cet arriéré.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, disons qu'il y a un arriéré d'environ 18 000 plaintes devant l'OTC. Combien de plaintes l'OTC a-t-il réglées cette dernière année?

L'hon. Omar Alghabra: Je n'en sais rien. Je vais demander à notre sous-ministre ou à un membre de notre équipe s'il peut vous répondre.

M. Taylor Bachrach: M. Keenan semble se préparer à répondre, mais comme les fonctionnaires comparaitront devant nous pendant la deuxième heure de la séance, je vais leur réserver cette question.

En cas de non-conformité, l'OTC peut également imposer des amendes pouvant s'élever à 25 000 \$. Savez-vous si certaines amendes imposées en vertu du RPPA sont directement liées aux droits des passagers?

L'hon. Omar Alghabra: De nouveau, il faudra que je m'informe. Je crois que oui. Je ne sais pas si ces amendes sont toujours rendues publiques, mais de nouveau, je m'en remets aux fonctionnaires pour qu'ils fournissent cette information, du moins celle qui est accessible au public.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser la question suivante. Toutes ces questions concernent le champ de compétence de l'OTC. Vous avez amené à cette réunion un certain nombre de fonctionnaires de différents organismes. Pourquoi n'avez-vous fait venir personne de l'OTC?

• (1435)

L'hon. Omar Alghabra: Vous savez, monsieur Bachrach, que le Comité peut inviter qui il veut.

L'OTC est un organisme quasi judiciaire indépendant qui traite les plaintes de façon indépendante. Il est crucial que le gouvernement appuie son travail, qu'il évite d'anticiper ses jugements et qu'il ne semble pas lui imposer des décisions sur les plaintes dont il est saisi.

Il est vraiment important de respecter l'indépendance de l'OTC tout en l'aidant à remplir son mandat.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, vous reconnaissez aussi qu'au cours de l'année qui vient de s'écouler, les passagers aériens ont été traités d'une manière inacceptable, atroce, n'est-ce pas?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur Bachrach, j'ai affirmé clairement que les médias ont rapporté des cas inacceptables, intolérables. Je le répète, je ne peux pas me prononcer sur des cas particuliers afin de ne pas influencer les décisions de l'OTC, mais nous avons entendu dans les médias des situations horribles et inacceptables.

M. Taylor Bachrach: Comme, par exemple...

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Bachrach.

Pour le deuxième tour, nous avons M. Barrett, qui a cinq minutes.

Monsieur Barrett, vous avez la parole.

M. Michael Barrett (Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, si les mandats n'avaient aucun fondement scientifique, comme les fonctionnaires l'ont fait remarquer, pourquoi votre gouvernement a-t-il établi une politique qui empiète sur les droits des Canadiens et qui n'a aucun fondement scientifique, et pourquoi a-t-il déclenché des élections surprises quelques jours plus tard?

L'hon. Omar Alghabra: Parlez-vous des mandats non scientifiques mis en œuvre par des gouvernements municipaux? Parlez-vous des mandats non scientifiques mis en œuvre par des gouvernements provinciaux? Parlez-vous des mandats non scientifiques mis en œuvre par le secteur privé sans que le gouvernement ne les ait exigés? Parlez-vous des mandats non scientifiques mis en œuvre par des universités? Parlez-vous des mandats non scientifiques...

M. Michael Barrett: Monsieur le ministre, je parle des mandats mis en œuvre par le gouvernement fédéral dans les aéroports...

L'hon. Omar Alghabra: ... mis en œuvre par des gouvernements partout au monde?

M. Michael Barrett: Je vais citer le message d'un de vos fonctionnaires, qui figure dans des documents juridiques et qu'a repris Mme Rupa Subramanya. Ce fonctionnaire est présent aujourd'hui. Dans un courriel, il a écrit que s'il existe des données à jour ou des preuves plus évidentes des avantages que la vaccination ajoute à la sécurité des utilisateurs ou d'autres intervenants du système de transports, il serait utile d'aider Transports Canada à appuyer ses mesures. C'est une citation du sous-ministre adjoint McCrorie.

Par conséquent, votre ministère a mis ces mandats en vigueur sans posséder de renseignements indiquant qu'ils étaient nécessaires et fondés sur des données scientifiques.

Pour revenir à votre question sur les données scientifiques appliquées par des municipalités et par des provinces, ces dernières ont toutes annulé ces mandats, mais vous ne l'avez pas fait. Si vous appliquez les mêmes données scientifiques qu'elles, pourquoi ont-elles toutes levé leurs mandats, mais pas vous?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je tiens tout d'abord à souligner que les vaccins ont sauvé des vies et qu'ils continuent à le faire. Alors que notre système de santé publique subit de fortes pressions, les vaccins sont des outils extraordinaires qui sauvent des vies et qui protègent la santé et la sécurité des Canadiens et de notre système de santé.

Le gouvernement fédéral a suspendu la plupart de ses mandats. Nous n'en appliquons plus qu'un seul, à nos frontières, comme le font de nombreux pays. Ce mandat vise à minimiser l'importation du virus et à protéger la santé et la sécurité des Canadiens.

Permettez-moi de signaler à mon honorable collègue — en plus de toutes les études effectuées ces deux dernières années — deux autres études menées pendant ces deux derniers mois. L'une a été réalisée par l'Association médicale canadienne et l'autre par l'Université de la Colombie-Britannique. Leurs résultats démontrent que ces mesures de santé publique, ce qui comprend les mandats, protègent la santé et la sécurité et qu'elles ont sauvé plus de 60 000 vies et empêché dix fois plus efficacement l'importation du virus par nos frontières.

Nous avons amplement de preuves pour justifier ces vaccins, et je me ferai un plaisir de les présenter au Comité.

M. Michael Barrett: Merci beaucoup. Nous vous serons très reconnaissants de déposer cette information.

Plus de 60 pays, dont la plupart de nos alliés européens, ont renoncé à toutes les restrictions qu'elles imposaient aux voyageurs aériens pendant la pandémie. Les rapports internes de l'Agence de la santé publique du Canada laissent entendre que le transport aérien ne contribue presque pas à la propagation de la COVID-19 dans les collectivités, soit moins de 1 %. On peut donc se demander pourquoi ces mesures sont toujours en vigueur.

Monsieur le ministre, vous parlez de science. Les Centers for Disease Control and Prevention des États-Unis — avec lesquels nous partageons une frontière — affirment qu'il est plus logique de ne pas faire de distinction entre les personnes vaccinées et celles qui ne le sont pas et que les administrations secondaires n'ont pas besoin d'établir des mandats.

Monsieur le ministre, parlons des mandats qui sont encore en vigueur. Quels règlements liés à la COVID-19 régissent actuellement les voyageurs aériens et ferroviaires au Canada?

● (1440)

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, de nombreux pays exigent encore une preuve de vaccination des voyageurs venant de l'étranger...

M. Michael Barrett: J'ai posé une question sur vos mandats, monsieur le ministre. Il me reste moins d'une minute.

L'hon. Omar Alghabra: Deuxièmement, à l'heure actuelle, le gouvernement du Canada a suspendu notre mandat de vaccination pour le secteur des transports, de sorte qu'il ne s'applique plus aux personnes qui voyagent dans le pays ou qui partent à l'étranger, que ce soit par avion ou par train.

M. Michael Barrett: Monsieur le ministre, est-il obligatoire de porter un masque dans un train ou dans un avion? Si un voyageur n'en porte pas, quelles conséquences subira-t-il?

L'hon. Omar Alghabra: À l'heure actuelle, nous maintenons une politique sur le port du masque pour les secteurs aériens et ferroviaires qui sont sous réglementation fédérale. Il est prouvé scientifiquement que les masques réduisent la transmission par plus de 80 %. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens, et le port du masque est une mesure de prudence. En fait, c'est une question de considération...

M. Michael Barrett: Dix secondes, s'il vous plaît, monsieur le ministre...

L'hon. Omar Alghabra: ... pour les voyageurs qui sont assis à côté de nous.

M. Michael Barrett: Monsieur le ministre, votre premier ministre ne portait pas de masque à bord d'un train il y a à peine quelques semaines. Faisait-il preuve d'un manque de prudence ou de considération pour autrui?

Le président: Merci. Vous pourrez revenir sur cette question au prochain tour, monsieur Barrett, ou peut-être qu'un de vos collègues le fera.

Merci, monsieur Barrett. Merci, monsieur le ministre.

Nous passons maintenant à M. Iacono.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Bonjour, chers collègues.

Bonjour, monsieur le ministre. Je suis heureux de voir que les symptômes de la COVID-19 ne sont pas trop graves dans votre cas. Je suppose que cela indique que vous êtes entièrement vacciné.

Voyager après la COVID, c'est comme voyager dans le temps. On ne sait vraiment pas à quoi s'attendre. Nous serons probablement en mesure de rédiger bientôt un guide postpandémique, mais cela n'existe pas encore. Est-ce exact, monsieur le ministre?

L'hon. Omar Alghabra: Merci beaucoup, monsieur Iacono, pour cette question et pour vos bons vœux.

En effet, lorsque la COVID-19 a fait son apparition, elle n'était pas accompagnée d'un manuel d'instructions. Les gouvernements du monde entier ont dû faire tout ce qu'ils pouvaient pour protéger la santé et la sécurité de leurs citoyens.

Nous traversons maintenant une phase différente de cette pandémie. En relançant l'économie, nous observons des phénomènes sans précédent. Tout d'abord, nous devons faire tout ce que nous pouvons pour nous attaquer aux causes des congestions et à d'autres types de perturbations afin de minimiser les répercussions que subissent nos citoyens et notre économie.

À mon avis, cela nous donne l'occasion de tirer des leçons utiles. À un certain moment, nous pourrions repenser à cette période et rédiger un guide, comme vous l'avez dit, monsieur Iacono. Ces leçons nous permettront d'améliorer nos systèmes pour les générations à venir.

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Quelles sont les démarches ayant été entreprises afin de se préparer pour le retour anticipé du volume de voyageurs?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Merci, monsieur Iacono.

Tout d'abord, je vous dirai que pendant la pandémie de la COVID-19, comme je l'ai expliqué, 90 % des clients du secteur de l'aviation ont disparu. Nous avons tout fait pour maintenir la résilience du secteur. Nous avons offert des subventions salariales pour que les employeurs puissent garder le plus grand nombre possible de leurs employés. Nous avons offert un soutien financier aux aéroports. Nous avons fourni un soutien financier aux compagnies aé-

riennes. Nous avons accordé des reports de loyer et des fonds d'infrastructures pour aider les aéroports à se préparer et pour aider les compagnies aériennes à demeurer résilientes pendant cette période sans précédent.

Ensuite, en planifiant la relance, nous avons collaboré avec des organismes gouvernementaux comme l'ASFC, l'ACSTA et autres ainsi qu'avec l'OTC, pour les préparer à l'accroissement de la demande que nous avons prévu. Comme tout le monde le sait aujourd'hui, l'augmentation de la demande a dépassé ces prévisions de très loin, mais nous avons tout fait pour nous y préparer. Nous constatons que le secteur privé, le secteur public et tous les secteurs de notre économie ont de la peine à poursuivre cette reprise et à faire face à la flambée de la demande, et nous nous efforçons de remédier le plus rapidement possible à la pénurie de main-d'œuvre.

● (1445)

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Pourquoi les aéroports Pearson et Pierre-Elliott-Trudeau, en particulier, ont-ils récolté de si mauvais résultats en matière de retard de vols en juillet?

Voyons-nous des signes d'amélioration depuis cette date?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Tout à fait, monsieur Iacono, nous avons relevé des signes importants d'amélioration. J'en ai souligné quelques-uns dans ma déclaration liminaire.

Cela dit, il faut constater tout d'abord qu'il y a des retards partout dans le monde, mais le Canada a ceci de particulier que le secteur du transport aérien et de l'aviation doit s'extraire d'un abîme plus profond que celui où ce secteur a été plongé dans de nombreux autres pays. J'ai donné un exemple: l'augmentation du nombre de voyageurs au Canada a été de 252 % entre janvier et août, comparativement à 63 % aux États-Unis. Bien que les aéroports et les compagnies aériennes du Canada aient connu des pénuries de main-d'œuvre semblables à celles qui ont touché le reste du monde, ils devaient revenir de bien plus loin. L'accélération a donc été plus rapide, et les retards ont été importants.

Les faits montrent maintenant que nous allons dans la bonne direction. Le mérite revient à ceux qui travaillent dans les aéroports, les compagnies aériennes et les organismes de réglementation. Ils ont travaillé d'arrache-pied pour s'attaquer aux causes des problèmes.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le ministre.

Les problèmes dans les aéroports semblent souvent survenir aux heures de pointe. Que fait-on pour éviter la concentration d'un grand nombre d'arrivées et de départs pendant une période donnée?

Le président: Veuillez répondre en 10 secondes, monsieur le ministre.

L'hon. Omar Alghabra: Les aéroports et les compagnies aériennes collaborent pour régler ces problèmes d'horaire. Des compagnies aériennes ont pris la décision difficile mais sage de supprimer certains de leurs vols réguliers pour être en mesure d'absorber la demande. Plusieurs mesures importantes ont été prises pour gérer la période de pointe, mais encore une fois, nous devons continuer d'observer la situation, d'exercer une surveillance et d'intervenir pour régler tous ces problèmes.

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre et monsieur Iacono.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

Monsieur le ministre, le Bloc québécois a proposé que la charte des voyageurs visant les compagnies aériennes s'applique aussi au gouvernement fédéral et à ses organismes. Cela permettrait d'indemniser les voyageurs lorsque leur vol est annulé ou retardé en raison de la mauvaise gestion ou de l'incompétence du gouvernement fédéral.

Cela mettrait ainsi fin à une forme de culture d'impunité, comme celle que nous voyons actuellement puisque le gouvernement ne subit pas de conséquences lorsqu'il ne règle pas le problème et qu'il laisse les choses aller de travers.

Avez-vous l'intention d'appliquer la charte des voyageurs au gouvernement fédéral?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, le règlement vise à protéger les passagers qui ont acheté un service à une compagnie aérienne. Les citoyens sont toujours en mesure d'exiger des comptes des gouvernements par l'entremise de leurs députés, à l'occasion des élections et par divers moyens, mais pendant très longtemps, les passagers n'ont eu aucun recours pour contraindre les compagnies aériennes à fournir les services qu'elles leur avaient vendus. Voilà la raison d'être de ce règlement.

Pouvons-nous continuer à améliorer le règlement? Bien sûr. C'est avec plaisir que je collabore avec des collègues à la recherche de moyens de le faire, mais il vise à protéger les passagers qui signent un contrat avec une compagnie aérienne pour en recevoir un service qu'ils ont payé.

[Français]

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

D'une part, je trouve un peu particulier que les consommateurs n'aient pas de recours quand leur vol est annulé ou retardé à cause du gouvernement. D'autre part, nous imposons aux entreprises des règles et des normes que le gouvernement ne s'impose pas à lui-même. C'est une question de cohérence.

D'ailleurs, à propos de l'Office des transports du Canada, je pense aux documents qui ont fuité et qui prouvent qu'Air Canada aurait sciemment demandé à son personnel de mentir aux voyageurs quant aux raisons des annulations de vols pour éviter de se voir infliger des pénalités.

Il faut croire que cela ne porte pas à conséquence. Même si les consommateurs portent plainte à l'Office, il y a un arriéré de 18 000 plaintes. Leur plainte ne sera donc pas traitée avant la semaine des quatre jeudis. Les associations de consommateurs demandent maintenant aux gens d'éviter de passer par l'Office et leur demandent plutôt de passer directement par les tribunaux.

Ne trouvez-vous pas cela honteux, monsieur le ministre?

Qu'est-ce que cela vous fait de constater que l'Office des transports du Canada, qui est supposé être le chien de garde des droits des voyageurs, est totalement inefficace?

• (1450)

Le président: Je vous demanderais de répondre brièvement, monsieur le ministre.

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: L'Office des transports du Canada, l'OTC, est un organisme quasi judiciaire indépendant qui se prononce en toute indépendance sur les plaintes. Je vous assure que j'ai confiance en sa capacité de faire son travail et que le gouvernement continuera de l'aider à obtenir les ressources nécessaires pour protéger les passagers.

Je crois savoir que l'OTC a récemment rendu une décision selon laquelle la pénurie de main-d'œuvre ne peut être considérée comme un problème de sécurité. L'Office se saisit des plaintes individuelles et se prononce en fonction des circonstances et des éléments de preuve qui lui sont soumis.

[Français]

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre et monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, je vais reprendre là où mon collègue s'est arrêté.

Le 29 décembre, Air Canada a publié une note de service interne qui dit ceci: Désormais, les annulations de vol dues à des problèmes d'équipage seront considérées comme une situation attribuable au transporteur, mais nécessaire par souci de sécurité. La note ajoute: Les passagers n'auront plus le droit de présenter des réclamations ni de toucher une indemnisation monétaire aux termes du Règlement sur la protection des passagers aériens, le RPPA.

Cette directive est-elle conforme à votre interprétation de l'esprit du Règlement sur la protection des passagers aériens?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur Bachrach, l'OTC est chargé de statuer sur les plaintes, et chacune d'elles est soumise à un examen indépendant et objectif. Comme vous pouvez l'imaginer, je me garderai de présumer de l'issue des diverses plaintes. Cela dit...

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre...

L'hon. Omar Alghabra: ... je ne pense pas, en principe, que les problèmes de main-d'œuvre puissent être considérés sous l'angle des normes de sécurité.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le ministre.

Vous avez dit et répété que l'OTC est indépendant. Pourtant, en dernier ressort, le Cabinet et vous-même, à titre de ministre des Transports, devez rendre des comptes. Vous avez élaboré la loi et le règlement, et l'OTC relève de votre responsabilité.

L'article 43 de la Loi sur les transports au Canada vous autorise, vous et le Cabinet, à donner des directives générales à l'OTC. Allez-vous vous prévaloir de ce pouvoir, étant donné ce qui est arrivé aux passagers aériens au cours de la dernière année et puisque les compagnies aériennes continuent de les traiter de façon atroce en multipliant les retards et les annulations? Allez-vous recourir à ce pouvoir pour donner des directives générales de façon à renforcer le RPPA?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur Bachrach, pour reprendre votre argument et vous montrer comment le gouvernement et le ministre des Transports utilisent ce pouvoir, je dirai que, en fait, nous avons donné une directive à l'OTC, à la lumière des enseignements tirés de la COVID-19, au sujet de questions qui échappent au contrôle des compagnies aériennes. La directive permet de réformer le règlement, qui est maintenant renforcé. En fait, à compter du 8 septembre, un nouvel ensemble de dispositions qui amélioreront le règlement entrera en vigueur.

À l'avenir, nous aurons l'occasion de chercher ensemble ce que nous pouvons faire pour continuer d'améliorer et de renforcer le règlement en place. C'est avec plaisir que je travaillerai avec vous et d'autres collègues pour imaginer les autres mesures possibles.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach, et merci, monsieur le ministre.

Voici maintenant M. Baldinelli.

Monsieur Baldinelli, vous avez cinq minutes. La parole est à vous.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, un voyageur canadien a récemment publié le commentaire suivant sur Tripadvisor: « Je rentre du Nevada, où je me suis rendu par un vol en partance de Buffalo. Et je viens de l'Ontario. L'aéroport est une merveille: aucune attente, les points de contrôle de l'Administration de la sécurité dans les transports sont rapides, l'aérogare est d'une propreté impeccable... On peut se rendre rapidement à l'aéroport en voiture. Aucun test de dépistage de la COVID-19 n'est exigé. Il est facile de franchir la frontière américaine. Les agents demandent au voyageur seulement s'il est vacciné, sans exiger d'attestation (j'ai traversé la frontière à trois reprises ces deux derniers mois, et les formalités ont chaque fois été les mêmes). Au retour par le pont Rainbow, par contre, il y avait une dizaine de voitures devant nous, et il a fallu une éternité pour arriver à la guérite. Je dirais donc à quiconque souhaite éviter l'aéroport Pearson et passer par Buffalo qu'il sera bien avisé de le faire. Cela en vaut la peine. »

Monsieur le ministre, Niagara Falls est la destination récréotouristique la plus prisée au Canada. L'argent des contribuables que Destination Canada dépense sur les marchés étrangers, y compris sur le plus important, celui des États-Unis, pour vanter nos collectivités frontalières, est une perte sèche, vu les manchettes qui ne cessent de présenter l'aéroport Pearson comme le pire au monde.

Mon collègue vient de le dire. Soixante pays, dont la plupart de nos alliés européens, ont renoncé, dans le transport aérien, à toutes les restrictions liées à la pandémie. Pourquoi le gouvernement continue-t-il de s'accrocher à ces restrictions qui ne font que décourager les voyages au Canada?

• (1455)

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, il ne sert à rien de miner la confiance envers notre secteur de l'aviation et nos institutions. J'admets que, dans les aéroports et les compagnies aériennes du Canada, nous avons été et continuons d'être témoins d'une certaine congestion semblable à ce que nous remarquons dans le monde entier, y compris aux États-Unis.

Je dois dire également qu'à l'heure actuelle, la seule mesure de santé publique appliquée à nos frontières est l'obligation de produire une preuve de vaccination — soit dit en passant, la même règle s'applique aux États-Unis et dans de nombreux autres pays.

Nous nous efforçons tous les jours de régler ces problèmes de congestion, et les faits montrent que la situation s'améliore. Il reste du travail à faire, mais il y a des progrès.

S'il se soucie vraiment de la fluidité aux frontières, pourquoi le député et ses collègues ont-ils appuyé ceux qui ont bloqué les frontières pendant des semaines, empêchant ainsi les Canadiens et d'autres personnes...

M. Tony Baldinelli: Monsieur le ministre, c'est à moi de poser les questions. Si vous aviez fait votre travail, monsieur le ministre, et si vous aviez discuté avec les parties prenantes, notamment la Fort Erie Peace Bridge Authority... C'est vous qui nommez les membres de cette administration. Elle peut vous renseigner sur les retards à la frontière, vous expliquer que la circulation a diminué de 50 %, monsieur le ministre. Les délais d'attente ont augmenté de près de deux heures, mais vous n'avez pas levé le petit doigt. Monsieur le ministre, vous avez du mal à répondre aux messages de cette administration, alors qu'elle relève de vous et que vous la réglemez. Pourquoi continuez-vous à décourager ceux qui veulent venir au Canada?

Chez moi, 40 000 personnes travaillent dans le secteur du tourisme, et elles subissent les contrecoups. La COVID nous a fait perdre deux années d'activité touristique. Cette année, si la même chose se produit, c'est de notre faute, et il n'y a personne d'autre à blâmer que le gouvernement libéral. Quand allez-vous agir?

Qui vous a dit, monsieur le ministre, qu'ArriveCAN n'avait pas d'impact sur les temps d'attente?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, oublions les rodomontades. Nous continuons de faire tout notre possible pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens et faciliter le passage de la frontière pour tous les voyageurs. Nous avons tous mis la main à la pâte, que ce soit dans les aéroports ou aux frontières terrestres. Mes collègues et moi-même travaillons avec les collectivités frontalières pour leur procurer les outils nécessaires pour faciliter des passages frontaliers sécuritaires et efficaces.

Monsieur le président, les mesures de santé publique que nous avons...

M. Tony Baldinelli: À qui avez-vous parlé, monsieur le ministre? Avez-vous parlé aux parties prenantes? Avez-vous parlé aux administrations des ponts? Avez-vous parlé aux intervenants du secteur touristique?

Je crois savoir que le caucus libéral ontarien s'est réuni récemment à Niagara Falls. A-t-il oui ou non rencontré des parties prenantes pour les entendre elles-mêmes décrire les répercussions sur ma collectivité?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, mon collègue Vance Badawey est parmi nous et il est membre du Comité. Il est un fier et ardent défenseur de la région de Niagara, un champion des Grands Lacs, un champion des collectivités qui collabore...

M. Tony Baldinelli: Alors pourquoi ne l'écoutez-vous pas?

L'hon. Omar Alghabra: ... avec nos ministres, et ceux-ci ont travaillé de concert avec les parties prenantes. J'ai rencontré des intervenants. J'ai rencontré des experts en tourisme...

Le président: Il vous reste 10 secondes, monsieur le ministre.

L'hon. Omar Alghabra: ... et nous continuerons de faire tout notre possible pour garantir...

M. Tony Baldinelli: Pourquoi vous faut-il des mois pour répondre à une administration qui relève de votre gouvernement?

L'hon. Omar Alghabra: ... la sécurité et l'efficacité des déplacements.

Il est regrettable que les conservateurs n'aient jamais pris la COVID au sérieux, qu'ils aient appuyé ces barrages illégaux aux frontières qui ont eu de très lourdes répercussions sur les collectivités frontalières. Du reste, ils n'ont toujours pas présenté d'excuses pour cette erreur.

Quant à nous, nous avons fait porter nos efforts...

M. Tony Baldinelli: Monsieur le ministre, Buffalo va organiser un défilé en votre honneur. C'est sa chambre de commerce qui va vous l'offrir.

Le président: Merci, monsieur Baldinelli.

Merci, monsieur le ministre.

Les cinq dernières minutes de la première heure iront à M. Badawey.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

La séance est passionnante.

Monsieur le ministre, tout d'abord, merci d'avoir accepté de comparaître. Il est bon que vous cherchiez à appliquer les principes de bon gouvernement au lieu de vous soucier, comme le font les députés d'en face, de marquer des points sur l'échiquier politique.

Cela dit, monsieur le ministre, je sais qu'il vous reste peu de temps, mais j'ai une question à vous poser sur les retards dans les vols. Comme un collègue l'a dit, il y a partout dans le monde, comme au Canada, des retards semblables et des annulations de vol. Est-il raisonnable de dire qu'il y a des effets en cascade sur d'autres pays? Dans l'affirmative, des efforts sont-ils déployés à l'échelle internationale pour mieux coordonner les horaires afin de gérer ces effets? Que fait-on au juste?

• (1500)

L'hon. Omar Alghabra: En effet, l'industrie est très intégrée. Comme vous l'avez dit, il y a des problèmes du même ordre un peu partout dans le monde. S'il y a congestion dans un pays, il y a des répercussions sur d'autres pays qui lui sont reliés. De surcroît, des aéroports sont aux prises, comme les nôtres, avec des pénuries de main-d'œuvre et des problèmes de congestion, au moment où les activités repartent après la COVID.

Je répondrai à votre question en disant que nous avons effectivement des occasions de travailler avec des partenaires étrangers. Soit dit en passant, l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, a son siège au Canada, et elle tiendra une réunion cet automne à Montréal. Nous sommes tous fiers du travail que nous faisons en étant l'hôte de cette organisation. C'est là une occasion de collaborer avec nos partenaires étrangers, d'apprendre tous ensemble, d'échanger des pratiques exemplaires, de tirer des enseignements de l'expérience, de chercher comment améliorer les normes de l'industrie appliquées dans le monde.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre.

Ma prochaine question n'est pas sans rapport avec des observations de M. Baldinelli, dont certaines sont plutôt radicales, mais je tiens à être très précis et plus en prise sur la réalité de ce qui se passe à Niagara. Je songe notamment aux efforts que vous et le ministre Mendicino, ainsi que le ministre Boissonnault, avez déployés ces derniers mois pour rencontrer les parties prenantes, à Niagara, afin de prendre connaissance des faits, avant tout, sans vous laisser emporter dans les grands discours et ni céder aux simples impressions, comme le font certains députés.

À ce sujet, pouvez-vous nous faire part de ce que vous ont dit, par exemple, Ron Rienas, directeur général de l'administration du pont Peace, Tim Clutterbuck, président du conseil de l'administration du pont Peace, ainsi que d'autres intervenants de Niagara Falls, de Niagara-Centre — ma circonscription — ainsi que de Niagara-Ouest et de St. Catharines? Que vous a-t-on dit? Quels efforts vous et d'autres membres du Cabinet faites-vous pour donner suite à leurs préoccupations?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur Badawey, permettez-moi de vous dire que j'ai lu les courriels que vous m'envoyez régulièrement. Ils me renseignent au sujet de la circulation sur le pont et l'efficacité des services. Il est formidable de voir que la circulation continue de s'améliorer et d'augmenter à nos postes frontaliers, y compris au pont Peace et à d'autres passages frontaliers.

Deuxièmement, je sais que la collectivité a fait valoir ses préoccupations. Bien des voyageurs qui arrivent par la voie terrestre — et qu'il faut distinguer des voyageurs aériens —, connaissent encore mal ArriveCAN. J'ai tenu compte de ces observations. Je consulte régulièrement les communications que je reçois et je cherche avec des collègues d'autres moyens d'améliorer l'efficacité et la fluidité aux postes frontaliers terrestres.

Je vous suis reconnaissant de votre travail. Je remercie ceux qui sont en première ligne. Il subsiste des questions, je le reconnais, et nous demeurons tout à fait disposés à travailler avec vous et d'autres pour apporter des réponses et trouver d'autres moyens d'améliorer l'expérience des voyageurs.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre, et merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Voilà qui met fin à la première heure de la période de questions.

Monsieur le ministre, au nom de tous les membres du Comité, je tiens à vous remercier encore une fois d'avoir accepté de comparaître, d'autant plus que vous devez gérer une situation difficile en ce moment. Nous vous souhaitons la meilleure santé possible dans les jours et les semaines à venir.

L'hon. Omar Alghabra: Merci à tous.

Le président: Chers collègues, si vous êtes d'accord, nous allons passer directement aux questions, puisque les témoins n'ont pas de déclaration liminaire à faire.

Nous allons commencer la deuxième heure des questions avec M. Barrett.

Monsieur Barrett, vous avez la parole. Six minutes.

M. Michael Barrett: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci aux fonctionnaires d'être là.

ArriveCAN a-t-il causé des retards?

Le président: Monsieur Keenan, vous semblez essayer de parler, mais nous ne vous entendons pas.

• (1505)

M. Aaron McCrorie (sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Toutes mes excuses, monsieur le président. Le micro du ministre Keenan ne fonctionne pas.

Il allait proposer que Denis Vinette de l'Agence des services frontaliers du Canada réponde à la question.

Le président: Monsieur Vinette, vous avez la parole.

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Pouvez-vous m'entendre?

Le président: Oui, nous vous entendons.

M. Michael Keenan: D'accord. Merci. J'ai légèrement modifié les réglages de mon ordinateur.

Monsieur le président, je propose toujours que Denis Vinette, de l'ASFC, réponde à la question.

Le président: Merci.

À vous, monsieur Vinette.

M. Denis Vinette (vice-président, Direction générale des voyageurs, Agence des services frontaliers du Canada): Je vous remercie de la question.

Monsieur le président, l'application ArriveCAN est en fait le moyen de fournir les renseignements médicaux et en matière de santé publique prescrits par le décret de l'Agence de la santé publique du Canada. Si nous n'avions pas ArriveCAN, qui nous donne l'information à l'avance pour 99,5 % des voyageurs qui arrivent par avion ou par bateau et un peu plus de 90 % des voyageurs qui entrent au Canada par voie terrestre, il faudrait se rabattre sur des documents papier ou des déclarations verbales, et l'agent de l'ASFC devrait saisir ces données.

Si nous n'avions pas ArriveCAN, les formalités prendraient beaucoup plus de temps. Vous vous souvenez peut-être d'une certaine période, en mars et avril 2020, où il fallait utiliser des documents sur papier. Il y avait des retards importants dans les aéroports et aux frontières terrestres du Canada. C'est un outil très efficace qui permet de recueillir des renseignements en matière de santé publique.

Merci.

M. Michael Barrett: Merci de votre réponse. Elle diffère nettement de l'expérience des voyageurs, de celle des agents de première ligne de l'ASFC dans ma collectivité, et de la position de nos partenaires étrangers. Selon eux, l'application ArriveCAN a beaucoup fait augmenter le temps d'attente à la frontière. Tout cela pour ce qui est censé être une mesure de santé publique, mais qui ne garan-

tit en rien la sécurité des Canadiens. Si le but est simplement de vérifier le statut vaccinal, et si nous souhaitons faire la même chose que nos partenaires américains, je signale que les agents américains ne demandent aucune attestation. Ils posent simplement la question.

Les fonctionnaires seraient-ils prêts à déposer des documents concernant le maintien d'ArriveCAN? Dans les questions que j'ai posées au ministre, je me suis reporté à la justification qui a été demandée à l'été 2021. Les fonctionnaires accepteraient-ils de communiquer au Comité la justification avancée pour maintenir l'utilisation de cette application?

M. Michael Keenan: Monsieur le président, pouvez-vous m'entendre?

Le président: Nous vous entendons bien, monsieur Keenan.

M. Michael Keenan: Excellent.

Je vais répéter ce que mon collègue de l'ASFC a dit, à savoir qu'ArriveCAN est un outil efficace pour la collecte des renseignements que le gouvernement du Canada demande aux voyageurs de soumettre dans le cadre de ses mesures continues de protection contre la COVID-19 conformément à l'arrêt d'urgence pris en vertu de la Loi sur la mise en quarantaine et administré par l'Agence de la santé publique du Canada.

Deuxièmement, nous nous ferons un plaisir de vous fournir des documents supplémentaires. Il y a beaucoup de documentation sur ces arrêtés, leur raison d'être et la façon dont ArriveCAN contribue à opérationnaliser le volume élevé de personnes qui traversent la frontière.

M. Michael Barrett: Merci.

Je dirais simplement, par votre entremise, monsieur le président, que c'est très efficace; j'ai traversé plusieurs fois la frontière américaine. Les agents du département de la Sécurité intérieure me demandent si je suis vacciné, je réponds « oui », et ça s'arrête là. C'est toujours une infraction de mentir, alors cela semble excessif et pour le moins redondant.

J'ai fait référence à certains documents, à certains documents judiciaires qui avaient fait l'objet d'un rapport et qui citaient l'un des fonctionnaires que nous avons à notre réunion d'aujourd'hui. Je me demande si ce fonctionnaire est en mesure de nous dire si le gouvernement a pour habitude de créer une politique et de demander ensuite les preuves à l'appui de cette politique après sa création, à la veille de sa mise en oeuvre. Est-ce la norme?

M. Michael Keenan: Monsieur le président, j'aimerais commencer par un élément clé de la prémisse de cette question, puis je céderai la parole à M. McCrorie, qui vous donnera plus de précisions.

Ce qui est vraiment important ici, c'est que le député fait, je crois, référence à des articles dans les médias au sujet de l'information déposée par Transports Canada dans une affaire judiciaire concernant le mandat de vaccination. Ce que les médias n'ont pas dit, c'est que Transports Canada a déposé et fourni des preuves scientifiques exhaustives sur la raison d'être du mandat de vaccination. Ce n'était pas mentionné dans les médias, mais dans les témoignages, dans les documents de Transports Canada.

Si cela peut être utile au Comité, nous nous ferons un plaisir de fournir une copie de cette information, qui a effectivement été présentée par Transports Canada devant les tribunaux.

Le deuxième point que j'aimerais mettre en contexte, c'est que pendant les deux années et plus de pandémie de COVID-19, la situation a été en constante évolution. Nous avons modifié et ajusté au fur et à mesure les mesures sanitaires à la frontière et dans le système de transport. Pour ce faire, nous demandons constamment des renseignements à jour à l'Agence de la santé publique du Canada. Dans le cadre de notre travail, l'Agence de la santé publique du Canada nous fournit continuellement de l'information et utilise son expertise en matière de mesures sanitaires pour orienter l'élaboration de nos mesures.

• (1510)

M. Michael Barrett: Merci de cette réponse, monsieur Keenan.

En déposant cette information auprès du Comité, il serait important que vous indiquiez si cette preuve a été fournie à Transports Canada avant l'élaboration de la politique ou si la politique a été établie avant que la preuve ne soit fournie.

M. Michael Keenan: Je peux vous répondre maintenant.

D'importantes données probantes sur la santé ont été fournies à Transports Canada tout au long de la pandémie, pendant de nombreux mois avant le mandat de vaccination, ainsi qu'après.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

J'ai une petite chose à vous signaler au sujet du son. Notre greffier me dit que vous n'avez pas choisi votre microphone. Je pense que c'est la seule chose qu'il vous reste à faire.

M. Michael Keenan: Veuillez m'excuser. Je reconnais à quel point c'est important.

Le président: Ce n'est pas grave. Nous allons vous donner quelques secondes pour régler cela, puis nous passerons à M. Chahal.

M. Michael Keenan: Qu'en est-il maintenant?

Le président: C'est parfait.

Merci beaucoup, monsieur Keenan.

M. Michael Keenan: Monsieur le président, je vous remercie de votre patience. Veuillez m'excuser.

Le président: Ne vous en faites pas, monsieur Keenan.

C'est maintenant au tour de M. Chahal.

Monsieur Chahal, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de s'être joints à nous aujourd'hui, ainsi que le ministre d'avoir pris le temps de le faire. J'espère qu'il se sent mieux et je lui souhaite un prompt rétablissement.

Je suis allé dans un certain nombre d'aéroports au cours des derniers mois, et certains d'entre eux étaient très achalandés. Je n'ai peut-être pas vécu les mêmes expériences que les autres. Mon expérience a été excellente dans tous les aéroports où je suis allé.

Je suis passé par l'aéroport Pearson, de Toronto, la semaine dernière. J'ai dit à des amis et à des membres de ma famille, qui croyaient que j'allais être retardé, que j'ai franchi les files d'attente et la sécurité en moins de cinq minutes. J'ai été vraiment impressionné par l'excellent travail que les responsables de la sécurité faisaient pour le contrôle des voyageurs. Mon expérience a été excellente, rapide et efficace.

Je sais que d'autres aéroports du pays ont connu des difficultés. Je fais la plupart de mes déplacements à partir de l'aéroport de Calgary et je n'ai jamais eu à attendre très longtemps. Comme il y a des problèmes particuliers dans certains de nos grands aéroports, comment se portent les aéroports de Calgary et d'Edmonton en ce qui concerne le trafic et le flux de voyageurs?

Monsieur Keenan, vous voudriez peut-être répondre à cette question.

M. Michael Keenan: Bien sûr. Je dirais deux choses.

Pour ce qui est de Calgary, tout d'abord, et c'est intéressant, Calgary a connu une très forte reprise du trafic. Le système canadien de transport aérien est passé d'un niveau très bas, comme le ministre l'a indiqué, à 81 % de ce qu'on verrait normalement pendant un été chargé. La semaine dernière, Calgary affichait une hausse de 86 %, ce qui était donc assez lourd.

En ce qui concerne le contrôle de sécurité à l'aéroport de Calgary, comme le ministre l'a indiqué, il a été difficile pour le contrôle de sécurité et les autres secteurs de s'adapter à cette croissance rapide. Calgary a connu la même situation, mais les chiffres ont été assez bons.

Je vais céder la parole à nos collègues de l'ACSTA, et l'ASFC voudra peut-être faire des observations à ce sujet, mais pour ce qui est du traitement des arrivées par l'ASFC et du contrôle de sécurité, Calgary se débrouille un peu mieux que la moyenne des quatre principaux aéroports. Il y a des variations d'un aéroport à l'autre, mais Calgary a tendance à bien s'en tirer.

• (1515)

M. George Chahal: Merci.

Je vais peut-être passer à l'ASFC et à M. Vinette. Nous avons eu cette conversation, mais j'aimerais ajouter quelque chose à ce que M. Keenan vient de dire. Bon nombre des problèmes dont j'ai entendu parler concernent le manque de personnel aux douanes et à la sécurité frontalière américaines. Pouvez-vous me dire, ainsi qu'au Comité, ce que vous avez observé et comment cela affecte les opérations dans nos aéroports?

M. Denis Vinette: Malheureusement, je ne peux pas parler des opérations de pré-dédouanement américaines. Je sais que le ministre de la Sécurité publique collabore étroitement avec ses homologues du département de la Sécurité intérieure, ainsi qu'avec Transports Canada et, dans une moindre mesure, l'ASFC, pour ce qui est de cette question et de ce que nous avons vu en ce qui concerne la capacité recherchée pour rétablir le transport aérien.

Il faudrait poser la question à nos collègues de Transports Canada ou de Sécurité publique, qui ne sont pas ici aujourd'hui. Toutes mes excuses.

M. Michael Keenan: Si vous me permettez d'ajouter quelque chose à ce que M. Vinette vient de dire, c'est exactement cela. Nous avons vu que tous les aéroports et tous les organismes du monde ont du mal à s'adapter à cette forte augmentation du trafic. À cause de la forte augmentation au Canada, l'ASFC a eu de la difficulté à s'adapter. Il y a eu des progrès étonnants à Pearson, et nous avons maintenant une salle des douanes beaucoup plus fluide qu'il y a un mois ou deux.

Le CBP et le pré-dédouanement à Montréal et à Toronto... Il y a des problèmes avec les files d'attente, surtout pour les vols qui partent tôt le matin de ces deux aéroports pour se rendre aux États-Unis, en ce qui concerne la capacité de traitement du CBP. Vous voyez que cela a même affecté les chiffres de l'ACSTA à Toronto et à Montréal. Les files d'attente les plus longues que l'on voit à l'ACSTA sont en fait pour le pré-dédouanement, parce que l'ACSTA doit ralentir afin d'éviter d'envoyer trop de gens dans la salle d'attente du CBP américain.

Nous travaillons avec nos homologues et collègues américains. Ils collaborent avec nous, et nous travaillons ensemble pour trouver des solutions afin d'accroître le débit du CBP et du pré-dédouanement à Toronto et à Montréal, en fonction de la demande de voyages entre le Canada et les États-Unis.

M. George Chahal: Merci de cette précision. Je pense que c'est utile pour tous ceux qui nous écoutent aujourd'hui, car bon nombre de ces défis sont liés à la collaboration avec nos voisins en matière de dédouanement et de pré-dédouanement pour les voyages vers les États-Unis.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Lutfallah, de l'ASPC.

Ma question porte sur le port du masque. Les raisons justifiant le port du masque sont-elles toujours valides? Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez? Au cours des dernières années, nous avons assisté à une conversation sur le masquage. Nous avons constaté, dès le début, en Alberta, l'inaction de nombreux conservateurs de premier plan à l'égard de la mise en œuvre du masquage, et nous avons vu les villes s'en charger elles-mêmes pour protéger leurs citoyens.

J'aimerais savoir, du point de vue de la santé publique, si les raisons d'exiger le port du masque sont toujours valides.

Mme Jennifer Lutfallah (vice-présidente, Direction générale de la sécurité sanitaire et des opérations régionales, Agence de la santé publique du Canada): Parlez-vous du port du masque dans le contexte des vols?

M. George Chahal: Oui.

Mme Jennifer Lutfallah: D'accord. Je vais céder la parole à mes collègues de Transports Canada, mais je tiens à souligner que nous avons évalué le port du masque, et qu'il s'agit évidemment d'une mesure de santé publique qui vous protège personnellement, ainsi que les gens qui vous entourent, en créant une barrière à l'échange de fluides dans les conversations et ainsi de suite.

Pour ce qui est du régime de réglementation des compagnies aériennes, cela relève de Transports Canada.

M. George Chahal: Croyez-vous toujours que cela protège les gens contre la transmission...

Mme Jennifer Lutfallah: Oui.

M. George Chahal: ... et que nous devrions maintenir le port du masque pour protéger les gens qui voyagent?

Mme Jennifer Lutfallah: Selon les avis qui ont été donnés... Je suis désolée, mais il y a beaucoup de réverbération sonore. Pouvez-vous m'entendre?

• (1520)

Le président: Nous vous entendons. Malheureusement, il ne reste plus de temps pour la réponse.

Mme Jennifer Lutfallah: Je suis désolée.

Le président: Non, ça va.

Merci, monsieur Chahal.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

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

Monsieur Keenan, j'imagine que des données sont compilées quant à l'utilisation de l'application ArriveCAN. Selon ce que vous avez mentionné, 97 % ou 99 % des gens l'utilisent.

Compilez-vous aussi les données relatives aux bogues, aux problèmes et à leur nature? Avez-vous des données qui indiqueraient si ces problèmes sont corrigés, combien de temps cela prend et quelles sont les répercussions de ces problèmes?

Si ces données existent, je crois qu'il serait pertinent qu'elles soient transmises au Comité.

M. Michael Keenan: Je vais laisser mon collègue de l'Agence des services frontaliers du Canada répondre à cette question.

M. Denis Vinette: Je vous remercie de la question, monsieur le député.

Il y a eu plus de 80 versions de l'application depuis le début de sa mise en œuvre pour améliorer l'utilité de l'outil et pour le modifier en fonction des mesures de santé publique, qui fluctuaient selon les décrets.

Nous nous sommes toujours assurés de faire une vérification et des essais avec Google et Apple pour que tout soit conforme avant que cette application soit mise à jour et mise à la disposition des voyageurs.

Nous avons maintenu un ensemble de registres comprenant les éléments qui nécessitaient une correction à la suite de mises à jour ou de recommandations liées à l'utilité de l'application.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je veux juste confirmer ce que vous me dites, monsieur Vinette. Il y a eu 80 versions de l'application à la suite de modifications des politiques gouvernementales ou de bogues qui ont été détectés.

Est-ce exact?

M. Denis Vinette: C'est exact.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous n'êtes donc pas en mesure de nous donner des chiffres ou des données. Je pense que ce serait pertinent que nous les ayons. Nous pourrions savoir, par exemple, s'il y a eu 1 000 bogues au début et 5 bogues au mois d'août.

Avez-vous un ordre de grandeur à cet égard? Avez-vous des données là-dessus?

M. Denis Vinette: Je n'ai pas de données en main. Selon les plus récentes données transmises par les médias, un bogue a touché à peu près 10 000 personnes qui utilisaient un téléphone de la marque Apple, du 28 juin au 20 juillet.

Il nous a fallu six jours pour corriger le problème. Les gens recevaient des courriels de mise en quarantaine. Nous avons trouvé ces cas et nous avons transmis l'information à nos amis de l'Agence de la santé publique du Canada, ou ASPC, qui a communiqué avec les personnes touchées. Or cette situation a été corrigée depuis.

M. Xavier Barsalou-Duval: Les citoyens nous parlent aussi de la possibilité de se voir infliger des amendes de 5000 \$ s'ils ne se conforment pas à la directive. Nous avons vu, un peu plus tard, qu'une directive a été mise en place. Selon cette dernière, une première offense ne donnerait pas nécessairement lieu à cette fameuse amende.

Avez-vous des données sur le nombre d'amendes qui ont été infligées et le montant exigé?

M. Denis Vinette: Je vais céder la parole à ma collègue Mme Lutfallah pour qu'elle vous parle des amendes.

Je peux toutefois vous dire que, pour ce qui est de la mise en œuvre, nous collectons tout de même l'information qui aurait dû être envoyée par ArriveCAN. Les gens ne sont pas assujettis à l'obligation d'observer une quarantaine de 14 jours pour ne pas avoir soumis leur information au moyen de l'application ArriveCAN. Selon les données dont nous disposons, après avoir été informés de l'obligation d'utiliser l'application, près de 80 % à 90 % des gens en feront l'utilisation lors d'un prochain voyage.

[Traduction]

Mme Jennifer Lutfallah: En ce qui concerne le non-respect des exigences d'ArriveCAN et les sanctions pécuniaires qui pourraient être imposées aux particuliers, je tiens à souligner que nos agents dans les aéroports et aux frontières terrestres essaient d'amener les gens à se conformer aux exigences plutôt que d'émettre une contravention comme première mesure. Nous jouons un rôle beaucoup plus facilitateur. Une contravention n'est pas la première solution que nos agents utilisent pour faire appliquer ArriveCAN.

Depuis le début ou depuis qu'ArriveCAN est devenu obligatoire pour la frontière terrestre et aérienne — je crois que c'était en 2020 pour les vols et en 2021 pour la frontière terrestre —, il n'y a eu que 190 contraventions relativement à la non-conformité à ArriveCAN. Dans ces cas — dont le nombre est très limité si l'on tient compte du nombre total de voyageurs qui entrent au pays —, il s'agit de récidivistes ou simplement de personnes qui ne nous fournissent pas un document sur papier, comme nous les invitons à le faire lorsqu'elles sont renvoyées à l'ASPC, ou qui refusent simplement de se conformer aux mesures de santé publique.

Je tiens à souligner que le nombre de contraventions qui ont été émises pour non-conformité à ArriveCAN est extrêmement faible, parce que nos agents jouent un rôle de facilitateur très important. En général, ils réussissent très bien à amener les gens à se conformer à la loi.

• (1525)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Ma prochaine question s'adresse encore à M. Vinette, mais elle pourrait aussi s'adresser à un autre témoin.

Au cours de la pandémie, quand les quarantaines ont été imposées, il y a eu beaucoup de questionnement et d'indignation sur la façon dont les suivis étaient faits, et même pour ce qui est de savoir s'ils étaient faits, parce que l'on constatait parfois que ce n'était pas le cas.

J'aimerais savoir si les suivis de quarantaines sont toujours en vigueur maintenant. Si c'est le cas, de quelle façon se font-ils?

M. Denis Vinette: Il s'agit d'une question pour ma collègue Mme Lutfallah.

[Traduction]

Mme Jennifer Lutfallah: Une approche à plusieurs volets est utilisée pour le suivi de la quarantaine. La mise en quarantaine s'applique généralement aux personnes qui ne sont pas vaccinées ou qui sont considérées non vaccinées parce qu'elles n'ont pas été en mesure de nous fournir des preuves de vaccination.

À l'Agence de la santé publique, nous avons un protocole d'intervention par palier, si vous voulez l'appeler ainsi, qui commence par des appels téléphoniques. Des rappels sont envoyés par l'intermédiaire d'ArriveCAN pour rappeler aux personnes leur mise en quarantaine ainsi que leurs obligations en matière de tests. Nous avons également des interlocuteurs qui communiquent directement avec ces personnes pour s'assurer qu'elles respectent les exigences de quarantaine. Ils appellent également les personnes dont le test est positif pour s'assurer qu'elles se plient aux exigences d'isolement...

Le président: Merci beaucoup, madame Lutfallah. Malheureusement, je vais devoir vous interrompre.

[Français]

Je vous remercie beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'aimerais commencer par poser des questions aux représentants de l'ACSTA. Lors de réunions précédentes, j'ai posé des questions au sujet du programme d'incitation à l'assiduité estivale. Il s'agit d'un programme que les fournisseurs de l'ACSTA ont mis en place avec les fonds publics pour offrir un incitatif financier aux agents de contrôle et aux autres employés de l'ACSTA qui ne prennent pas leurs vacances d'été et qui ne prennent pas de congés de maladie pendant les mois d'été.

Lorsque j'ai soulevé la question précédemment, l'ACSTA a répondu que cela avait été mis en place pour régler le problème de l'absentéisme. Je me demande si les représentants de l'ACSTA pourraient me donner une définition de l'absentéisme.

M. Mike Saunders (président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Merci beaucoup de la question.

J'aimerais apporter une précision. Le programme d'incitatif n'a pas été offert aux employés de l'ACSTA; il a été offert aux fournisseurs de service de contrôle, aux agents de contrôle partout au pays.

M. Taylor Bachrach: Bien sûr, c'est très bien, mais ces employés portent des insignes de l'ACSTA sur leurs épaules, alors vous me pardonnerez si nous confondons les deux. Ce sont des employés qui travaillent pour des fournisseurs de l'ACSTA, et ce programme utilise des fonds publics par l'entremise de l'ACSTA afin d'offrir des incitatifs pour lutter contre l'absentéisme.

Comment définissez-vous l'absentéisme?

M. Mike Saunders: L'absentéisme est... En fait, je crois que je vais demander à mon collègue, Neil Parry, de définir l'absentéisme dans le cadre de ce programme. Je crois qu'il vous a répondu, non pas au sujet de cet élément particulier de ce programme, mais d'autres éléments.

M. Neil Parry (vice-président, Opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Merci, monsieur le président. Je me ferai un plaisir de répondre à cette question.

Il y a différents types d'absentéisme, et je vais apporter une précision, comme je l'ai fait lors de ma dernière comparution, sur ce que l'incitatif vise à accomplir. Nous voulons inciter les agents de contrôle à se présenter au travail pour leur quart de travail prévu lorsqu'ils ne sont pas malades ou qu'ils ne sont pas en vacances.

Il y a différents types d'absentéisme, comme vous l'avez souligné. Il y a l'absentéisme lorsqu'on est malade, et nous faisons confiance à nos agents de contrôle pour qu'ils agissent avec professionnalisme, comme ils l'ont fait tout au long de la pandémie, et qu'ils ne viennent pas au travail lorsqu'ils sont malades. Pendant plus de deux ans, pendant la pandémie, ils ont démontré qu'ils restaient à la maison et qu'ils étaient responsables.

Lorsqu'ils ont planifié des vacances, nous les encourageons à les prendre parce que, comme vous le dites depuis près de deux heures maintenant, c'est un environnement extrêmement occupé, et ils ont fait un travail admirable dans ces circonstances, sous ces pressions.

Cependant, il arrive de temps à autre, à différents endroits que, pour un quart de travail prévu, il y ait des absences. Nous essayons de les réduire en offrant à nos fournisseurs la possibilité de nous facturer pour leurs programmes. Ces programmes permettent de ne pas être exclu du programme d'incitatif si on est malade pendant quelques jours. Pour les autres semaines de l'été, on peut gagner jusqu'à 200 \$ par cycle si l'on fait le quart de travail prévu.

• (1530)

M. Taylor Bachrach: Monsieur Parry, ce que vous venez de dire contredit les documents des fournisseurs de l'ACSTA que nous avons vus, qui indiquent très clairement que si les travailleurs prennent des congés de maladie, ils perdent le droit à la prime pour la semaine au cours de laquelle ils ont pris ce congé.

Êtes-vous au courant de cela?

M. Neil Parry: Je suis au courant, mais cela ne contredit pas ce que je viens de dire. Ce que j'ai dit, c'est que s'ils sont malades ou absents cette semaine-là, ils sont admissibles les autres semaines où ils se présentent pour leur quart de travail prévu, alors ils continuent d'être admissibles. Ils ne sont pas exclus du programme.

Je suis au courant des documents. J'ai vu toutes les notes de service émises par nos fournisseurs. Certaines d'entre elles ont été modifiées depuis. Je crois que la copie que vous aviez lors de notre dernière réunion... Il y a d'autres précisions dans ces notes de service au sujet de ce qui est admissible.

C'est un programme qui a été mis en oeuvre rapidement. Nous avons travaillé avec nos fournisseurs. Leurs représentants syndicaux leur ont posé un certain nombre de questions. Nous sommes retournés les voir pour préciser que nous ne voulions pas que les gens soient disqualifiés. Nous voulons nous assurer qu'ils peuvent prendre leurs vacances et, s'ils sont malades, nous voulons qu'ils soignent leur santé, mais nous voulons aussi qu'ils continuent d'être admissibles à la prime pour ces semaines, et qu'ils soient présents pour leur quart de travail lorsqu'ils ne sont pas malades ou en vacances.

M. Taylor Bachrach: Pour que ce soit clair, monsieur Parry, si je travaille pour un fournisseur de l'ACSTA et que je me réveille avec un mal de gorge et que je reste à la maison pour protéger mes collègues et le public voyageur, suis-je toujours admissible à la

prime de 200 \$ par semaine pour la semaine où je suis resté malade à la maison pendant une journée?

M. Neil Parry: Vous n'avez pas droit à la prime pour cette semaine-là, mais vous avez droit à vos congés de maladie payés. Vos avantages sociaux et votre rémunération habituels s'appliquent, mais le programme d'incitation, qui prévoit 12 tranches distinctes, est offert pour les tranches dont ces agents peuvent se prévaloir.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Parry, ne voyez-vous pas que cela place les travailleurs dans une situation très difficile? Essentiellement, on se réveille avec un mal de gorge et on prend la décision d'aller travailler ou non, alors que 200 \$ sont en jeu. N'est-ce pas une incitation à aller travailler malade?

M. Neil Parry: Nous ne voyons pas cela comme un incitatif à aller travailler malade, parce que les agents de contrôle, sans cet incitatif, ont droit à toute leur rémunération de base, qui comprend leur salaire horaire, leurs prestations de soins médicaux et dentaires, leurs congés de maladie payés, leurs congés payés. Comme il s'agit d'une indemnité supplémentaire, rien ne sort de leur poche.

Le programme d'incitation est une structure supplémentaire de primes dont ils peuvent se prévaloir lorsque cela leur convient le mieux.

M. Taylor Bachrach: Vous savez bien à quoi je veux en venir. Ils touchent la prime de 200 \$ s'ils vont travailler avec leur mal de gorge. Mais ils la perdent s'ils restent à la maison.

Les syndicats ont-ils adressé directement à l'ACSTA leurs préoccupations au sujet de ce programme?

M. Neil Parry: Il faudrait que je vérifie. En général, les syndicats adressent leurs préoccupations directement à l'employeur.

M. Taylor Bachrach: Dois-je comprendre, dans ce cas, que l'ACSTA ne voit aucun problème dans l'application de ce programme?

M. Neil Parry: Je dirais que le programme se révèle fonctionnel et efficace et que l'absentéisme a diminué au pays durant l'été.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Parry.

Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Écoutons maintenant Mme Lantsman.

Madame Lantsman, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Melissa Lantsman: Merci beaucoup.

Merci d'être parmi nous.

Je voudrais revenir sur ArriveCAN. Compte tenu de l'expérience acquise et des critiques importantes formulées par presque tous les intervenants du secteur, dans les domaines du voyage, du tourisme ou de la protection de la vie privée, j'aimerais savoir si le ministère a parlé à quelqu'un de l'extérieur qui serait favorable à ce système. Pouvez-vous nommer une personne que vous avez consultée au sujet d'ArriveCAN?

M. Michael Keenan: Monsieur le président, je ne sais pas de quel ministère parle la députée, mais je pourrais faire un commentaire à ce sujet, et peut-être que mes collègues de l'ASFC aimeraient intervenir également.

Il est important de rappeler qu'ArriveCAN s'applique à la frontière terrestre et à la frontière aérienne. On parle ici d'encombrement aérien. À cet égard, l'une de nos principales difficultés a été de faciliter le passage de la douane à l'aéroport Pearson. Comme l'a expliqué le ministre, lorsque les voyages ont commencé à s'intensifier, des incidents importants se sont produits, comme des avions retenus à la porte d'embarquement et le dénombrement des passagers dans le hall des douanes.

Nous avons un groupe de redressement opérationnel pour les aéroports et les compagnies aériennes — tous partenaires, dont Transports Canada, l'ASFC, l'ASPC et l'ACSTA —, et on a fait beaucoup de travail pour essayer de trouver des solutions. Les changements apportés se sont révélés très efficaces, puisque le nombre de mises en attente des arrivées internationales a diminué de 90 %. Il y en avait 300 par semaine en mai, au moment où environ 65 000 personnes arrivaient chaque jour. Il n'y en a plus que 40 par semaine, même si 90 000 personnes arrivent désormais chaque jour.

La gestion du hall des douanes a été modifiée. Les collègues de l'ASFC...

• (1535)

Mme Melissa Lantsman: Désolée, j'avais une question. Je dois vous interrompre parce qu'il ne me reste que quelques minutes.

Je vais la poser de façon différente.

Tout le monde ici semble penser que l'application n'est nécessaire qu'en raison des mesures obligatoires. Si le gouvernement décidait d'éliminer ces mesures, le ministère estimerait-il qu'ArriveCAN n'est plus nécessaire?

M. Michael Keenan: Pour répondre à la première question, nous avons travaillé avec tous nos partenaires et nous avons réussi à faire augmenter considérablement le nombre de formulaires d'ArriveCAN dûment remplis pour les passagers arrivant de l'étranger. C'est un travail qui a été fait avec l'ensemble du secteur. Nous avons eu de nombreuses discussions à ce sujet. Et le secteur a largement collaboré. C'est l'un des principaux facteurs de désengorgement du hall des douanes. Nous avons longuement discuté d'ArriveCAN avec nos partenaires opérationnels. Le fait qu'il y ait beaucoup moins de gens se présentant avec des documents incomplets a été déterminant dans la facilitation du passage des douanes.

Quant à votre deuxième question, je pense que je... Il est difficile de spéculer à cet égard, tout simplement parce que, compte tenu de la politique actuelle du gouvernement concernant les renseignements que doivent fournir les passagers pour assurer la sécurité des voyages internationaux, la présentation du formulaire d'ArriveCAN dûment rempli est un facteur important dans les gains d'efficacité que nous constatons actuellement à l'aéroport.

Mme Melissa Lantsman: Je reviens à vos propos sur le taux de conformité de 99 % des formulaires d'ArriveCAN; on nous a parlé d'un taux de 99 % ou plus. J'attire maintenant votre attention sur un dénommé Mark Webber. Il est président du Syndicat des douanes et de l'immigration et représente les agents frontaliers. Il dit que c'est grâce à l'aide fournie pour remplir les formulaires et que, en réalité, le taux serait plutôt de 70 %.

Quel est donc le bon chiffre? Est-ce qu'on vous induit en erreur au sujet du taux de conformité avec ce chiffre 99 %? Il y a une très grande différence entre les passagers qui se présentent avec un formulaire dûment rempli et les situations où des agents de l'ASFC

suspendent leurs activités pour aider des gens à remplir leur formulaire, parce que c'est bien ce que nous entendons dire.

M. Michael Keenan: Je dirai une chose à ce sujet — je céderai ensuite rapidement la parole à M. Vinette — et je suis d'accord avec la prémisse de votre question. En fait, on a fait beaucoup de travail dans le contexte des arrivées internationales pour aider les passagers à remplir leurs formulaires ArriveCAN avant d'arriver dans le hall des douanes. S'ils entraient dans le hall des douanes sans avoir rempli leur formulaire, ils engorgeaient une partie extrêmement occupée de l'aéroport Pearson. L'une des principales raisons pour lesquelles nous avons pu améliorer la fluidité des arrivées internationales à l'aéroport Pearson est que nous avons pu obtenir que ces formulaires soient remplis avant l'entrée dans la salle.

Pour les statistiques, je vais céder la parole à mon collègue de l'ASFC.

Le président: Malheureusement, nous n'avons pas le temps.

[Français]

Je suis désolé, monsieur Vinette.

[Traduction]

Nous entendrons maintenant M. McDonald.

Monsieur McDonald, vous avez cinq minutes. La parole est à vous.

M. Ken McDonald (Avalon, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier chaleureusement mon collègue le député de Bonavista—Burin—Trinity de m'avoir demandé de le remplacer aujourd'hui.

Il a beaucoup été question aujourd'hui de la déclaration des droits des passagers aériens. Cette idée nous vient d'un de mes bons amis, du nom de Woodrow French, qui ne vit pas très loin de chez moi. Nous habitons la même ville. Il a travaillé à ce projet pendant des années. Finalement, un gouvernement l'a entendu, un gouvernement libéral. Je crois que c'était le ministre Garneau à l'époque.

Ma question s'adresse aux fonctionnaires. La déclaration des droits des passagers aériens protège-t-elle effectivement ces passagers? Ne devrait-on pas la modifier si elle n'a pas les effets prévus, si elle ne protège pas ceux qui utilisent nos lignes aériennes, à titre personnel ou commercial?

• (1540)

M. Michael Keenan: Monsieur le président, je pense que la réponse est que, comme le député l'a indiqué, le système de protection des passagers aériens, le système de droits des passagers aériens mis en place par le ministre Garneau il y a plusieurs années, est entré en vigueur juste avant la pandémie. Cela a beaucoup changé la façon dont les passagers sont traités, mais c'est aussi la première fois que nous avons un ensemble complet de droits des passagers au Canada.

Compte tenu de la situation entraînée par la COVID-19, on s'est rendu compte qu'il fallait modifier ce système. Il fallait notamment apporter des modifications parce qu'on n'avait pas envisagé de perturbation massive du transport aérien de l'ampleur de ce que nous avons connu en mars 2020. C'est pourquoi le ministre des Transports a proposé une réglementation visant à consolider les exigences en matière de remboursement en cas de perturbation majeure et lorsque la compagnie aérienne est dans l'incapacité de garantir le vol. Cette amélioration des droits des passagers entrera en vigueur le 8 septembre.

M. Ken McDonald: Merci.

Les conservateurs parlent aussi beaucoup des mesures obligatoires, qu'il s'agisse de la vaccination, du port du masque ou d'autres, alors qu'ils n'ont jamais, au grand jamais, appuyé l'introduction de quelque mesure que ce soit, qu'il s'agisse du port du masque, de la vaccination ou des restrictions de voyage. Ne pensez-vous pas que les mesures obligatoires étaient nécessaires lorsque la COVID a frappé le Canada et ses provinces? Ne pensez-vous pas que c'est grâce à ces mesures que nous avons réussi à sauver des milliers et des milliers de vies? Il y a encore des gens qui meurent de la COVID-19, mais, comme nous le savons, lorsque la maladie est arrivée au pays et que l'épidémie a explosé dans de nombreuses provinces, beaucoup de gens en sont morts — probablement des gens qui n'auraient pas dû mourir ou qui ne seraient pas morts n'eût été la COVID-19, qui en a été la cause principale.

Ne pensez-vous pas que nous devrions continuer d'écouter les responsables de la santé publique qui recommandent de prendre telle ou telle mesure ou qu'il est temps de laisser tomber telle ou telle autre — le but ultime étant toujours, à ce que je sache, de protéger la vie des Canadiens, qu'ils rentrent de l'étranger ou qu'ils se déplacent d'une province à l'autre par des moyens divers, du traversier à l'avion en passant par le train?

M. Michael Keenan: Concernant l'effet global des mesures obligatoires sur la protection de la population, je vais m'en remettre à mes collègues de l'ASPC. Mais avant, j'aimerais simplement dire que, à Transports Canada, nous avons travaillé avec nos partenaires pour instaurer des restrictions importantes sur les voyages ainsi que des règles pour garantir la sécurité des retours par la fermeture de la frontière et l'interdiction des vols et des croisières jusqu'à la relance de toutes ces activités, mais en veillant à ce que cela se fasse dans des conditions propres à protéger les voyageurs grâce à des mesures de distanciation, de l'obligation du port du masque ou de l'obligation vaccinale. Ces mesures ont beaucoup évolué depuis deux ans et demi. Nous avons pris des dizaines et des dizaines de mesures et nous les avons ajustées des dizaines de fois en fonction de la situation de la santé publique et des plus récentes données scientifiques et recherche en santé publique.

Selon nous, ces mesures ont beaucoup compté en permettant aux gens, Canadiens et étrangers, de voyager en toute sécurité malgré la menace de la COVID-19.

Quant à la question plus générale de l'effet de ces mesures sur la protection de la population, je m'en remettrai à un collègue de l'Agence de la santé publique du Canada.

Mme Jennifer Lutfallah: Concernant les mesures prises en raison de la COVID-19, nous avons adopté une approche à plusieurs volets. Il était évident que l'obligation vaccinale permettrait d'atténuer la propagation de la COVID-19 et de réduire le risque d'infection et sa gravité.

• (1545)

Le président: Il vous reste 10 secondes, madame Lutfallah.

Mme Jennifer Lutfallah: En plus de l'obligation vaccinale, le Canada a adopté cette approche à plusieurs volets et pris un certain nombre d'autres mesures pour réduire les risques pour la santé des Canadiens et améliorer leur sécurité sanitaire. On a instauré, entre autres, des tests et une période de quarantaine, ainsi que des mesures d'isolement et le port du masque. Comme l'a déjà dit la Dre Tam, ces mesures conjuguées ont beaucoup contribué à protéger la santé de notre population.

Le président: Merci beaucoup.

Merci, monsieur McDonald.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

Ma question s'adressera à Mme Lutfallah, puisqu'elle n'a pas fini de répondre à la question que j'ai posée tout à l'heure concernant la vérification des quarantaines.

Selon ce que j'ai compris, des notifications peuvent être envoyées par le truchement de l'application ArriveCAN et il peut y avoir des vérifications téléphoniques.

Y a-t-il aussi des vérifications physiques afin de savoir si les gens respectent les quarantaines?

[Traduction]

Mme Jennifer Lutfallah: Nous effectuons également des vérifications sur place, en fonction du risque que la personne peut poser en cas de non-conformité. Dans certaines circonstances très limitées, après la vérification sur place, qui est habituellement effectuée par un service de sécurité, nous confions certains des cas les plus graves au service de police compétent.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Avez-vous une idée de l'ordre de grandeur? Par exemple, combien de vérifications physiques ont-elles été faites pendant l'été?

Quel est le pourcentage de personnes en quarantaine qui ont fait l'objet de vérifications physiques?

[Traduction]

Mme Jennifer Lutfallah: Je ferai le nécessaire pour obtenir ce chiffre pour vous. Je ne l'ai pas sous la main.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Si vous pouvez nous fournir cette information plus tard, nous vous en serions reconnaissants.

Monsieur Keenan, on parle beaucoup d'ArriveCAN et des bogues, on se demande si l'application fonctionne ou non et si elle est efficace pour réduire le temps d'attente. On cherche encore à obtenir des données et des preuves à ce sujet. On entend aussi dire que l'application ArriveCAN pourrait être maintenue à long terme.

J'aimerais connaître les intentions du gouvernement à cet égard. Est-ce que, oui ou non, l'application ArriveCAN restera en place? L'application cessera-t-elle d'être utilisée ou pas?

Le président: Je vous demanderais de répondre en 15 secondes, Monsieur Keenan.

M. Michael Keenan: En tant que fonctionnaire, il m'est difficile de dire quelles seront les décisions du gouvernement en matière de politiques.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez deux minutes et demie. Je vous en prie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai une question pour M. Keenan au sujet du Règlement sur la protection des passagers aériens.

Vous avez parlé des nouvelles modifications qui entreront en vigueur le 8 septembre. La semaine dernière, le 10 août, Transports Canada a déclaré dans un communiqué que des modifications au Règlement sur la protection des passagers aériens entreront en vigueur pour veiller à ce que les passagers soient indemnisés pour les retards et les annulations de vol ainsi que pour d'autres incidents susceptibles d'échapper au contrôle d'un transporteur aérien. Nous avons examiné ces modifications, et elles n'ont pas du tout le même sens. Elles prévoient essentiellement le remboursement des billets d'avion des passagers qui ne sont pas en mesure de faire le voyage prévu dans un certain délai.

Pourriez-vous nous dire pourquoi Transports Canada a publié un communiqué de presse aussi trompeur et pourquoi il n'explique pas clairement ce que ces modifications permettent d'obtenir?

M. Michael Keenan: Monsieur le président, le député parle d'une amélioration importante du Règlement sur la protection des passagers aériens qui, en fait, a précédé l'interruption totale du transport aérien en mars 2020. Le système des droits des passagers comportait un ensemble d'obligations pour les transporteurs concernant le traitement des passagers, que les retards dépendent d'eux ou non. Mais le Règlement ne prévoyait pas le genre d'interruption catastrophique que nous avons connue en mars 2020, et il n'y était donc pas question des mesures à prendre quand un transporteur aérien ne peut pas offrir le vol dans un délai raisonnable. C'est ce qui a soulevé la question des bons de voyage en lieu et place des remboursements.

Par ce changement, les passagers qui le souhaitent peuvent désormais obtenir une indemnisation sous la forme d'un remboursement intégral du billet, en espèces, s'il est impossible pour la compagnie aérienne d'offrir le vol dans un délai raisonnable.

En dehors de cette modification, les compagnies aériennes ont toujours l'obligation, même dans les situations relevant des règles actuelles, avant le 8 septembre, de réacheminer les passagers, de leur fournir de l'hébergement et de les prendre en charge, même si la cause du retard échappe à leur contrôle. Cela consolide les droits des passagers et leur donne la possibilité de déclarer qu'ils veulent simplement un remboursement et récupérer leur argent.

• (1550)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach, et merci, monsieur Keenan.

C'est maintenant au tour de M. Baldinelli pour cinq minutes.

Vous avez la parole, monsieur.

M. Tony Baldinelli: Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent à M. Vinette.

Merci d'être parmi nous. Je suis heureux de vous revoir.

Monsieur Vinette, l'un des principaux problèmes qui affligent nos aéroports n'est pas seulement ArriveCAN, mais aussi une grave pénurie d'agents de l'ASFC, et non seulement dans nos aéroports, mais aussi aux points d'entrée terrestres. Que devrait faire l'ASFC pour obtenir un effectif complet au Canada? Combien manque-t-il d'agents?

M. Denis Vinette: L'ASFC planifie chaque année en fonction des fluctuations saisonnières du trafic dans les divers modes de transport — terrestres et aériens, mais aussi en fonction de la saison des croisières — et elle répartit ses ressources et les déplace en conséquence.

Pour aider le secteur du transport aérien, nous embauchons chaque année des agents étudiants des services frontaliers, qui entrent en fonction au terme de l'année scolaire, en avril. Ils nous aident, et nous en gardons quelques-uns jusqu'à la fin de l'année pour qu'ils soient prêts à travailler l'année suivante. Ils complètent notre effectif.

À l'échelle globale, comme dans d'autres secteurs, des membres de notre personnel n'ont pas pu se rendre au travail en raison de la COVID et d'autres mesures, et nous avons respecté cela et avons travaillé avec eux. Ils ont continué de faire leur part en appuyant les services de première ligne par d'autres moyens et dans le cadre d'autres programmes pour veiller à maintenir notre capacité.

Nous continuons d'embaucher, et j'ai le plaisir de vous annoncer que nous avons doublé notre objectif de recrutement des deux prochaines années pour compenser la perte de certains agents en raison des restrictions liées à la COVID-19 susceptibles d'avoir eu un effet sur leur capacité à retourner au travail.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Avant de venir, j'ai consulté la page sur l'emploi du site de l'ASFC, où un avis indiquait que, en raison des répercussions de la COVID-19, des retards imprévus touchaient certains aspects du processus de sélection. J'ai parlé avec plusieurs groupes d'intervenants... et ils avaient entendu dire que la session de formation de l'ASFC avait été interrompue pendant la pandémie de COVID-19. C'est peut-être la raison de cette pénurie et de l'arriéré d'agents.

Êtes-vous en mesure de le confirmer? Ce centre de formation a-t-il effectivement été fermé pendant un certain temps? Est-ce que cela a contribué à l'arriéré? Pourquoi y a-t-il encore des retards dans certains aspects du processus de sélection?

M. Denis Vinette: L'ASFC a fermé son collège national à Rigaud, au Québec, pendant deux cycles, je crois. Il faudrait que je vérifie.

Lorsqu'il a été sécuritaire de le faire, nous l'avons rouvert. Des gens s'y sont effectivement présentés. Ils s'étaient mis en quarantaine pendant les 14 jours précédant les cours. Les visiteurs ont été empêchés d'entrer dans l'établissement pour que le collège reste aussi aseptique que possible. Toutes les activités ont maintenant repris. Comme je l'ai dit, nous doublerons notre recrutement pour déployer...

M. Tony Baldinelli: Merci.

Dans cette cohorte — vous avez parlé de deux —, combien d'agents y aurait-il eu au total?

M. Denis Vinette: Chaque année, notre objectif est de 275 à 300 nouvelles recrues. Il aurait donc pu y en avoir plus de 600. Nous sommes maintenant de retour au cycle complet, et nous compléterons nos ressources en doublant ces cohortes au cours des deux années à venir.

• (1555)

M. Tony Baldinelli: L'ASFC ne pouvait-elle pas fonctionner? Les collègues et les universités, et même le Collège de police de l'Ontario, ont fonctionné en mode virtuel. Pourquoi le centre de formation n'a-t-il pas pu faire la même chose?

M. Denis Vinette: Le type de travail que nous faisons suppose que nos agents apprennent concrètement à faire fonctionner les systèmes — ils doivent avoir accès à ces systèmes — et à inspecter des véhicules. Ils suivent une formation sur le recours à la force tout au long du programme. Leur formation dure 20 semaines. Ils peuvent faire les quatre premières semaines chez eux, en ligne, mais la formation des 16 semaines suivantes doit se faire en personne. C'est très semblable à la formation et au recrutement des policiers.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Monsieur Vinette, la dernière fois que nous nous sommes rencontrés, en juin — c'était au Comité du commerce international —, je vous ai demandé si vous aviez eu l'occasion d'aller voir les chutes du Niagara, qui sont la principale destination du tourisme de loisir au Canada. Comme il ne reste que quatre semaines, j'espère sincèrement que vous avez pu le faire. Est-ce le cas?

M. Denis Vinette: J'ai passé mes vacances à Niagara-on-the-Lake et à Niagara Falls cet été. Je n'y ai pas encore visité nos installations. Je me suis beaucoup concentré sur les opérations aéroportuaires.

Notre directeur général régional a la situation bien en main, et je communique tous les jours avec lui pour m'assurer que nous répondons aux besoins concernant le nombre de personnes qui franchissent nos frontières terrestres, qui en est maintenant à un peu plus de 60 % des chiffres antérieurs.

M. Tony Baldinelli: Considérez-le comme une invitation. J'aimerais beaucoup vous accueillir. Il y a quatre ponts dans ma seule circonscription. Deux d'entre eux font partie des quatre principaux postes frontaliers commerciaux au Canada. Ils sont d'une importance vitale pour l'efficacité et l'efficacité de la circulation. Nous aimerions que vous veniez nous parler de l'administration de ces deux ponts. En fait, nous constatons que la circulation y a diminué de 50 % depuis la pandémie, mais que les temps d'attente peuvent dépasser deux heures, comparativement à la période précédant la pandémie. Nous devons trouver une meilleure solution pour améliorer la circulation des touristes et des marchandises aux postes frontaliers.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Baldinelli. Je fais remarquer avec regret que je n'ai pas reçu d'invitation dans votre circonscription de mon côté. C'est très dommage, mais nous allons passer à Mme Koutrakis.

Madame Koutrakis, vous avez cinq minutes. Allez-y, je vous en prie.

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Keenan.

On nous répète, surtout du côté de mes collègues du Parti conservateur, que le gouvernement fédéral est le seul à appuyer le maintien d'ArriveCAN.

Je suis curieuse de savoir si vous êtes au courant d'une lettre qui a été envoyée au président du Comité permanent du commerce international au début de l'année. Je vais citer Lorrie McKee, directrice des affaires publiques et des relations avec les intervenants à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto: À partir du 28 juin, les voyageurs qui arrivent de l'étranger à l'aéroport international Pearson de Toronto et à l'aéroport international de Vancouver auront la possibilité de remplir leur déclaration douanière au moyen d'ArriveCAN dans les 72 heures précédant leur voyage, ce qui permettra de réduire de 50 % le temps qu'ils doivent passer à une borne dans le hall des douanes. Nous avons déjà constaté des améliorations et des avantages importants grâce à cette intégration numérique.

En dehors de l'AAGT, savez-vous si d'autres administrations aéroportuaires partagent cette opinion sur ArriveCAN?

M. Michael Keenan: Monsieur le président, je pourrais répondre de façon générale à la question de la députée, puis céder la parole à un collègue de l'ASFC.

Je vais répéter ce que j'ai dit en réponse à une question précédente, à savoir qu'on a travaillé d'arrache-pied avec tous les partenaires pour améliorer la fluidité aux douanes et pour faire circuler beaucoup de gens dans un petit espace à mesure que le trafic aérien reprenait. Nos collègues de l'ASFC et de l'AAGT ont fait de l'excellent travail pour faciliter la circulation et l'orientation des passagers. Ils pourraient vous en parler plus en détail, mais au cœur de cette stratégie, il y avait des outils électroniques et des systèmes numériques pour accélérer la circulation. On a notamment ajouté un certain nombre de bornes dans le hall des douanes de l'aéroport Pearson. On a aussi ajouté un certain nombre de portes électroniques, et l'ASFC a introduit une nouvelle fonctionnalité sous la forme d'une déclaration électronique intégrée à ArriveCAN.

Dans nos discussions avec le secteur et avec le groupe de redressement des opérations aériennes, l'expansion, l'utilisation et l'amélioration de la fonctionnalité des outils numériques pour rendre le processus de voyage plus rapide et plus facile pour les passagers et pour faciliter le processus des arrivées internationales sont en fait un élément central. Tous les partenaires du secteur sont favorables à la recherche de la meilleure combinaison d'outils respectant la vie privée des passagers, mais faisant appel à la technologie numérique pour faciliter leur circulation, et nous discutons presque tous les jours avec eux des moyens de continuer à faire des progrès à cet égard.

Monsieur Vinette, peut-être voudriez-vous ajouter quelque chose, parce que c'est de votre côté que les choses se passent concrètement.

• (1600)

M. Denis Vinette: Merci, monsieur le sous-ministre.

Nous modernisons nos services numériques depuis de nombreuses années, et c'est ce qui a mené à la création des bornes que l'on voit dans les aéroports. Nous travaillons déjà à la mise en place progressive des portes électroniques avec nos partenaires du secteur aérien et nous avons toujours eu un plan de modernisation sous la forme de solutions numériques et de plateformes diverses. Arrive-CAN était nécessaire pour la saisie des mesures de santé publique, mais la possibilité de fournir la déclaration douanière à l'avance était déjà dans nos projets. Nous avons eu l'occasion d'y donner suite en collaborant avec les compagnies aériennes et les administrations aéroportuaires et d'accélérer la circulation des passagers dans les aéroports.

Je peux vous dire que vous économisez environ 30 % de votre temps en utilisant une borne d'inspection primaire. Et vous économisez environ 50 % de votre temps en utilisant une porte électronique si vous avez fourni votre déclaration à l'avance. Nous récoltons déjà les fruits de son utilisation, à raison d'environ 35 % du trafic voyageurs dans les trois aéroports où ce système est actuellement offert.

Les services numériques faisaient partie de ce que l'ASFC voulait instaurer et qu'elle continuera d'instaurer dans tous les modes de transport, avec l'objectif de les installer aux postes frontaliers terrestres, par où transitent de très nombreux visiteurs, et également au bénéfice de ceux qui entrent au Canada au moyen de bateaux et d'aéronefs de plaisance.

Merci.

Mme Annie Koutrakis: Je ne sais pas qui serait le mieux placé pour répondre. Est-ce que le port du masque entraîne de quelque façon des retards dans nos aéroports?

Le président: Veuillez répondre en 20 secondes, s'il vous plaît.

M. Michael Keenan: Transports Canada, compte tenu de l'évolution de la réglementation, continue d'exiger le port du masque à

bord d'un avion et dans les zones sécurisées d'un aéroport comme mesure de protection, et cela est fondé sur des données probantes. Je n'ai pas l'impression que cela ait une incidence importante sur la circulation des passagers. Ce n'est pas un problème que nous avons eu l'impression de devoir régler avec nos partenaires du secteur, parce qu'un processus aurait été ralenti en raison du port du masque.

Je ne sais pas si M. Vinette ou l'un de mes collègues aurait quelque chose à dire à ce sujet.

Le président: C'est malheureusement tout le temps que nous avons, monsieur Keenan. Merci beaucoup, et merci à vous, madame Koutrakis.

J'aimerais remercier tous les témoins de leur présence parmi nous aujourd'hui. Merci beaucoup de votre temps. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Avant de conclure la séance d'aujourd'hui, chers collègues, j'aimerais vous poser une très brève question. Nous avons reçu une invitation d'une délégation parlementaire de la Nouvelle-Zélande qui arrivera à Ottawa vers la fin de septembre. Ses membres nous demandent une réunion pour discuter de questions importantes à leurs yeux, à savoir les transports et l'infrastructure. Si les membres du Comité n'y voient pas d'objection, je vais demander au greffier d'organiser une réunion informelle qui n'empiétera pas sur le temps consacré aux affaires courantes du Comité.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Nous sommes tout à fait d'accord.

Le président: Comme il n'y a pas d'objection, c'est entendu, et je vais en informer le greffier.

Merci beaucoup à tous. Je vous souhaite une belle fin d'été.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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