



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de la santé

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 029

Le lundi 22 juin 2020

Président : M. Ron McKinnon



Comité permanent de la santé

Le lundi 22 juin 2020

• (1200)

[Traduction]

Le président (M. Ron McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam, Lib.)): La séance est ouverte.

Soyez tous les bienvenus à la réunion numéro 29 du Comité permanent de la santé de la Chambre des communes. Conformément à l'ordre de renvoi du 26 mai 2020, le Comité reprend sa séance d'information sur la réponse canadienne à l'écllosion du coronavirus.

Afin que la réunion se déroule de manière ordonnée, j'aimerais vous faire part de quelques règles à suivre.

L'interprétation de cette vidéoconférence fonctionnera comme s'il s'agissait d'une réunion ordinaire du Comité. Au bas de votre écran, vous avez le choix entre l'anglais et le français. Au moment de parler, si vous prévoyez de passer d'une langue à l'autre, vous devrez changer de canal d'interprétation pour qu'il soit réglé sur la langue dans laquelle vous aurez choisi de vous exprimer. Nous vous conseillons de prévoir une courte pause lorsque vous passerez de l'une à l'autre.

Avant de prendre la parole, veuillez attendre que je vous invite à le faire par votre nom, sauf pendant les questions. Les personnes qui poseront des questions devront indiquer à qui elles s'adressent. Lorsque vous êtes prêt à parler, vous pouvez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro. Je vous rappelle que toutes les interventions des membres et des témoins doivent se faire par l'intermédiaire de la présidence, et que votre micro doit être coupé lorsque vous ne parlez pas.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à notre premier groupe de témoins.

Il s'agit de quatre cadres de Transports Canada, nommément M. Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, M. Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint, Politiques, Mme Wendy Nixon, directrice générale, Sûreté de l'aviation et M. Nicholas Robinson, directeur général, Aviation civile.

Nous allons maintenant passer à la déclaration liminaire de notre premier groupe d'experts.

Madame et messieurs du ministère des Transports, vous avez 10 minutes pour nous livrer votre exposé. Veuillez commencer.

M. Kevin Brosseau (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Je remercie le Comité de nous avoir invités ici aujourd'hui.

J'aimerais commencer par reconnaître que la pandémie de la COVID-19 a créé une crise mondiale sans précédent qui a d'importantes répercussions sur tous les aspects de l'industrie canadienne des transports, les voyageurs, les expéditeurs et notre économie. En

cette période, la priorité absolue de Transports Canada est la sécurité et la sûreté des Canadiens et du système de transport. Cela signifie qu'il faut protéger la santé et la sécurité des passagers et des équipages et assurer la circulation continue des aliments et des fournitures dont les Canadiens ont besoin pour rester en bonne santé.

C'est pourquoi, depuis le début de la pandémie, Transports Canada a travaillé à l'adoption de mesures, de directives et d'exigences à divers niveaux pour veiller à ce que les activités de transport demeurent sécuritaires pour les travailleurs et les passagers. Le travail du ministère est fondé sur les plus récentes données et études scientifiques ainsi que sur les directives des agences de santé publique. Face à cette situation extraordinaire, le ministre des Transports a aussi exercé ses pouvoirs pour mettre en œuvre des mesures en vertu de plusieurs lois, dont la Loi maritime du Canada, la Loi sur l'aéronautique et la Loi sur la marine marchande du Canada.

J'aimerais exposer certaines des mesures prises à ce jour.

Dès le début, on a reconnu que l'espace restreint dans les navires de croisière présentait un risque élevé de propagation de la maladie. Le 13 mars, le ministre annonce que le gouvernement du Canada prévoit reporter le commencement de la saison des croisières à la fin d'octobre, au plus tôt, et il interdit tous les arrêts dans l'Arctique canadien pour toute la durée de la saison.

Même si le gouvernement a restreint les voyages non essentiels, nous avons travaillé pour aider à maintenir la sécurité des secteurs aérien et maritime, et pour veiller à ce que les chaînes d'approvisionnement ne soient pas perturbées. C'est pourquoi le gouvernement annonce, les 16 et 17 mars, la prolongation générale de certains certificats du personnel maritime et des certificats médicaux d'aviation.

Le 17 mars, le ministre émet aussi un arrêté d'urgence aux termes duquel les exploitants aériens canadiens doivent désormais effectuer une vérification de santé auprès de tous les passagers aériens qui voyagent vers le Canada au départ de l'étranger. Les exploitants doivent refuser l'embarquement à tout voyageur qui présente des symptômes de COVID-19, quelle que soit sa citoyenneté. Ce même jour, le ministre exempte les exploitants de traversiers de demander aux passagers de quitter leur véhicule une fois à bord, du moins pour la durée de la crise. Dans le but de faciliter la distanciation physique, les passagers peuvent dès lors demeurer dans leur véhicule, pour peu que les exploitants aient pris des mesures de sécurité supplémentaires.

Depuis le 18 mars, tous les vols internationaux ont été dirigés vers quatre aéroports canadiens seulement — Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver — afin de concentrer les ressources présidant au contrôle des passagers internationaux.

Le 19 mars, le ministre des Transports accorde une exemption pour les membres du personnel maritime qui entrent au Canada, les considérant comme essentiels. Cette exception fait en sorte que la nourriture, les médicaments et d'autres produits essentiels continuent d'arriver en toute sécurité dans nos ports.

Le 21 mars, le premier ministre annonce que le gouvernement du Canada travaille avec des transporteurs aériens canadiens et des gouvernements étrangers pour que des vols commerciaux soient offerts aux milliers de voyageurs canadiens qui vivent des situations difficiles à l'étranger et souhaitent rentrer au pays. Nous avons aussi travaillé avec les transporteurs canadiens pour veiller à ce que les Canadiens en détresse à l'étranger obtiennent un prix raisonnable pour leur billet de retour au pays.

À la fin de mars, le ministre des Transports annonce une autre mesure pour contenir la propagation du virus en demandant à tous les exploitants aériens et à toutes les compagnies de chemin de fer assurant un service voyageurs interurbain de procéder à une vérification de santé des voyageurs. Les vérifications demandées doivent être faites auprès des voyageurs avant leur embarquement à bord d'un aéronef ou d'un train interurbain au Canada, et les exploitants doivent refuser l'embarquement aux voyageurs qui présentent des signes visibles de maladie.

Au début d'avril, Transports Canada met en œuvre des lignes directrices pour contribuer à assurer la sécurité des conducteurs de véhicules commerciaux dans la pratique de leur travail essentiel. Le ministère travaille avec d'autres ministères fédéraux et des représentants de l'industrie et des syndicats à l'élaboration de ces lignes directrices. Quelques jours plus tard, le ministère émet des avis permettant aux conducteurs de véhicules commerciaux de franchir librement les frontières provinciales et territoriales.

Le 5 avril, on présente plusieurs exigences obligatoires visant les navires à passagers commerciaux d'une capacité de plus de 12 passagers. Parmi les modifications apportées, signalons l'interdiction pour les exploitants de ces navires de mener des activités non essentielles, comme des activités touristiques ou récréatives — ces mesures ont été mises à jour à la fin du mois de mai. Le ministre interdit aussi aux navires de croisière canadiens de mouiller et de naviguer dans les eaux arctiques canadiennes, ou de transiter par ces dernières. Tout navire de passagers étranger qui désire naviguer dans les eaux arctiques canadiennes doit d'abord en obtenir la permission et se conformer à des conditions visant à protéger le personnel maritime et les collectivités locales.

Aux termes de ces modifications, les traversiers et les autres navires de passagers essentiels peuvent continuer leurs activités, mais à la moitié de leur capacité maximale, ou adopter d'autres mesures conformes aux lignes directrices de l'Agence de la santé publique du Canada afin de réduire le risque de propagation de la COVID-19.

- (1205)

Cela peut impliquer que les gens demeurent dans leur véhicule, lorsque cela est possible, ou que des mesures accrues de nettoyage et d'hygiène soient mises en œuvre.

De plus, afin de mieux protéger les employés et les passagers, Transports Canada a émis des lignes directrices à l'intention des exploitants de traversiers semblables à celles qui s'appliquent aux passagers aériens et aux voyageurs de trains interurbains. Les exploitants de traversiers doivent maintenant contrôler les passagers afin

de déceler la présence de symptômes de la COVID-19 avant l'embarquement et refuser l'embarquement à quiconque en présenterait.

Comme je l'ai déjà mentionné, la sûreté et la sécurité des Canadiens et du système de transport demeurent notre priorité absolue. C'est la raison pour laquelle, depuis le 20 avril, tous les voyageurs aériens doivent porter un masque non médical ou un couvre-visage qui couvre la bouche et le nez au point de contrôle de sécurité, à l'embarquement ainsi que dans l'avion quand les règles de distanciation physique ne peuvent être respectées. Les passagers aériens qui prennent un vol à destination ou en provenance d'aéroports canadiens doivent désormais montrer qu'ils ont le masque non médical ou le couvre-visage nécessaire à l'embarquement sans quoi ils ne seront pas autorisés à embarquer dans l'avion. Nous encourageons également toute personne qui voyage par train, par autobus, par bateau ou par traversier à porter un couvre-visage dans la mesure du possible.

De plus, les exploitants de traversiers et de navires à passagers menant des activités essentielles communiquent désormais des messages publics aux voyageurs sur la nécessité de porter un couvre-visage pendant le trajet. Les messages qu'ils reçoivent mettent l'accent sur la nécessité pour les voyageurs de se couvrir la bouche et le nez quand ils ne sont pas en mesure de se maintenir à distance des autres.

En mai, le ministre des Transports prolonge jusqu'au 31 octobre 2020 l'interdiction d'exploiter des navires de croisière offrant de l'hébergement et autorisés à transporter plus de 100 personnes. L'ouverture de la saison des navires autorisés à transporter moins de 100 passagers et de ceux qui n'offrent pas d'hébergement est quant à elle reportée au moins jusqu'au 1^{er} juillet de cette année.

Le ministre a également annoncé plus tôt au cours du mois l'étenue des exigences relatives à l'utilisation de couvre-visages aux travailleurs du secteur des transports et autres personnes concernées par le réseau de transport. À la fin de juin, les exploitants aériens seront tenus d'effectuer une vérification de la température de tous les passagers à destination du Canada avant l'embarquement aux points de départ des vols internationaux. Cette mesure s'appliquera, quel que soit le point d'origine du passager.

D'ici la fin de juillet, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien sera également tenue d'effectuer une vérification de la température des passagers dans le cadre des procédures de contrôle pour les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Elle vérifiera également la température du personnel de l'aéroport et de l'aviation avant qu'il entre dans une zone réglementée de l'aéroport, ce qui contribuera à maintenir un espace sain et sécuritaire pour les voyageurs de même que pour les travailleurs.

Nous savons que le transport est essentiel pour le redémarrage de notre économie et pour notre qualité de vie. Il est essentiel pour notre sécurité et notre sûreté. À mesure que la situation évolue, Transports Canada travaille étroitement avec d'autres ordres de gouvernement et de hauts dirigeants du secteur des transports afin d'adapter notre approche concernant la protection des Canadiens. Nous communiquons quotidiennement avec des responsables de l'ensemble des ministères et organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec ceux du secteur privé, des organisations syndicales et des collectivités autochtones.

Au nom de Transports Canada, j'aimerais prendre un moment pour rendre hommage aux travailleurs du secteur des transports et les remercier de leur travail. Face aux difficultés, ils continuent d'assurer le déplacement des personnes et des marchandises et contribuent de ce fait à préserver l'environnement sécuritaire dans lequel vivent les Canadiens. Les employés de Transports Canada, tels que les inspecteurs sur le terrain et bien d'autres, jouent un rôle crucial dans l'approvisionnement des populations et le maintien de l'économie canadienne. Nous leur sommes reconnaissants pour tous leurs efforts et du fait qu'ils continuent de travailler avec nous et pour nous, les Canadiens.

Mes collègues et moi serons heureux de répondre à toutes vos questions.

• (1210)

Le président: Merci, monsieur Brosseau.

Nous allons maintenant commencer nos séries de questions. Il y en aura deux. C'est M. Doherty qui ouvrira la marche.

Monsieur Doherty, je vous prie de commencer. Vous avez six minutes.

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à nos invités d'être ici aujourd'hui. Dans la mesure du possible, veuillez répondre brièvement, car il y a beaucoup de sujets à traiter. Je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Brosseau, lors de la première intervention du Canada face à la pandémie de COVID, dans quelle mesure le Canada s'est-il fié aux conseils, aux recommandations ou aux directives de l'Organisation mondiale de la Santé?

M. Kevin Brosseau: Le Canada s'est largement appuyé sur les conseils de quelques organisations, entre autres l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'OMS a naturellement joué un rôle essentiel dans nos discussions avec l'Agence de la santé publique du Canada.

M. Todd Doherty: Dans l'avis qu'elle a publié le 24 janvier, l'OMS conseillait aux pays de vérifier la température des voyageurs au premier point d'entrée et de miser sur le dépistage précoce au premier point d'entrée. Selon l'OMS, la mise en œuvre du contrôle de la température au premier point d'entrée peut limiter le risque d'importation, et cette mesure est liée au dépistage précoce des personnes présentant des symptômes, lesquelles sont renvoyées pour un suivi médical.

Pourquoi donc le Canada a-t-il refusé de mettre en place le contrôle de la température, et pourquoi a-t-il attendu des mois avant de mettre en œuvre cette mesure d'urgence?

M. Kevin Brosseau: Monsieur le président, d'après moi, il serait également pertinent de poser cette question à l'Agence de la santé publique du Canada. Avec l'évolution de la science et des données probantes au fil du temps, nous croyons qu'il était approprié de prendre cette mesure comme nous l'avons fait pour le secteur de l'aviation.

M. Todd Doherty: Monsieur le président, est-ce que M. Brosseau serait en mesure de déposer au Comité, le plus rapidement possible, toutes les données scientifiques et les rapports pertinents qui montrent que le contrôle de la température était efficace, et d'indiquer à quel moment Transports Canada a reçu cette information?

M. Kevin Brosseau: Oui.

M. Todd Doherty: Merci.

Monsieur Brosseau, en rétrospective, diriez-vous que nos frontières auraient dû être fermées avant le 18 mars? Répondez par oui ou non.

M. Kevin Brosseau: Monsieur le président, mon opinion n'est pas très pertinente. Je ne suis pas responsable de l'ouverture et de la fermeture des frontières.

M. Todd Doherty: Compte tenu de ce que nous savions à ce moment-là, les pays qui se trouvaient plus près de l'épicentre de la maladie — la Corée du Sud, le Japon, Taiwan — ont pris des mesures extrêmes en janvier et ont réussi à mieux résister à la tempête COVID que le Canada. Ne croyez-vous pas comme moi que le Canada aurait pu mieux s'en tirer s'il avait pris des mesures extrêmes à ce moment-là?

M. Kevin Brosseau: Monsieur le président, Transports Canada a pris des mesures. J'en ai énuméré un certain nombre concernant la frontière. Je dirais qu'il faudrait poser cette question à un autre ministère gouvernemental.

M. Todd Doherty: Monsieur le président, les conservateurs ont plusieurs fois soulevé la question des contrôles de la température aux aéroports. Jusqu'à récemment, les libéraux rejetaient nos préoccupations. Ils insistaient pour dire qu'ils s'appuyaient sur la science. Le 12 juin, Transports Canada s'est ravivé et va maintenant faire le contrôle de la température dans les aéroports. En plus, ils ont demandé au personnel de première ligne de l'ensemble de notre secteur de l'aviation de porter des masques. Est-ce qu'à un moment donné le gouvernement du Canada a fourni cet équipement de protection personnelle ou des appareils médicaux, des appareils de dépistage, aux partenaires de l'aviation?

• (1215)

M. Kevin Brosseau: Monsieur le président, l'équipement de protection personnelle a été fourni dans divers secteurs, quand les entreprises en ont fait la demande. Je ne crois pas que ce soit le cas pour les autres appareils, monsieur le président, mais un de mes collègues pourrait peut-être donner des précisions à ce sujet, si vous le permettez.

Le président: D'accord.

Il ne semble pas y avoir de réponse.

M. Todd Doherty: D'accord. Nous allons passer à la prochaine question.

Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Brosseau et à n'importe quel autre témoin qui aimerait répondre. La semaine dernière, le ministre a comparu devant le comité des transports. Notre collègue a posé la question suivante: « Monsieur le ministre, est-on plus susceptible ou non d'attraper la COVID-19 à l'aéroport Pearson ou à la gare Union, à votre avis? » Le ministre a répondu qu'à son avis, compte tenu de tout le processus lié au déplacement par avion, ce qui inclut l'arrivée à l'aéroport, le parcours dans l'aéroport, l'enregistrement, l'embarquement, puis le ramassage des bagages à l'arrivée, il y a plus de risque pour le public que de passer par la gare Union.

Monsieur Brosseau, le ministère est-il du même avis que le ministre à ce sujet?

M. Kevin Brosseau: Monsieur le président, je n'ai pas la citation exacte du ministre, mais permettez-moi de dire qu'il est important de souligner que l'industrie de l'aviation est déjà rigoureusement réglementée au Canada, de manière à garantir que nous avons les mesures de sécurité les plus robustes pour assurer la protection des voyageurs canadiens. Nous avons ajouté à cela d'autres mesures. J'en ai mentionné plusieurs, dont les vérifications de santé à l'embarquement et la recherche de signes visibles de la maladie chez les passagers. L'industrie a également pris des mesures importantes. Les mesures correspondent aux conseils et aux pratiques qui ont été recommandés à l'échelle internationale au fur et à mesure que la pandémie évoluait, y compris les recommandations de l'OMS et de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les mesures en place offrent une protection comparable ou supérieure à tout ce que vous pourriez faire à l'extérieur de votre domicile. Je crois que le risque est diminué pour le transport aérien, étant donné que ces mesures sont obligatoires.

Le président: Merci.

C'est maintenant au tour de M. Fisher, qui a six minutes.

M. Darren Fisher (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci beaucoup aux fonctionnaires de Transports Canada qui sont avec nous aujourd'hui.

Est-ce qu'un des témoins peut me dire comment le ministère s'y est pris pour discuter avec l'industrie du transport aérien des restrictions et des lignes de conduite émises par le ministère?

M. Kevin Brosseau: Monsieur le président, je vais amorcer une réponse, puis n'importe lequel de mes collègues pourra fournir de l'information additionnelle au besoin.

Depuis le début de la pandémie, nous avons fait de la participation des intervenants un élément crucial de notre stratégie de réaction. La priorité absolue du ministre et des fonctionnaires de Transports Canada consiste à assurer une communication directe avec les membres de l'industrie et avec ceux qui sont les plus touchés par cette pandémie. Ce faisant, nous avons créé une solide stratégie de mobilisation qui englobe tous les éléments de l'industrie.

Je vais vous parler brièvement de quelques aspects. Nous avons créé un forum des hauts dirigeants des principales compagnies aériennes et des principaux aéroports afin de discuter des préoccupations les plus pressantes concernant la relance de l'industrie. Nous coprésidons un comité consultatif sur le transport aérien comptant des représentants du gouvernement fédéral, de grandes associations de l'industrie — dont le Conseil national des lignes aériennes du Canada, l'Association du transport aérien du Canada et la Northern Air Transport Association — et de divers opérateurs, c'est-à-dire des compagnies aériennes et des aéroports.

Ce groupe examine divers aspects de l'industrie de l'aviation que nous devons modifier ou améliorer pour garantir la reprise de l'industrie la plus sûre possible.

Nous utilisons nos forums actuels sur la réglementation, comme le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, le CCRAC, pour diffuser presque quotidiennement des messages sur les mesures que Transports Canada prend pour soutenir l'industrie. Ce conseil, pour lequel l'adhésion est volontaire, compte parmi ses membres de nombreuses associations de l'industrie et divers opérateurs et syndicats représentant des travailleurs du secteur de l'aviation. Nous avons aussi établi plusieurs mécanismes consultatifs

spéciaux sur la COVID dont l'objectif est d'amener l'industrie à participer à la réponse à la COVID-19. Ces mécanismes couvrent un éventail complet d'opérateurs, des compagnies aériennes nationales aussi bien qu'étrangères, ainsi que des aéroports et des syndicats qui représentent des travailleurs du secteur de l'aviation, comme les agents de bord, les pilotes et les contrôleurs de l'ACSTA. Tous ces contacts avec les partenaires de l'industrie se font hebdomadairement en ce moment, mais nos rencontres étaient plus fréquentes au début de la crise. Ces contacts ont joué un rôle clé dans la conception de la douzaine de mesures que nous avons mises en place dans le secteur aérien pour lui permettre de fonctionner de façon sécuritaire.

Le ministre et Transports Canada poursuivent leurs liens bilatéraux avec les partenaires clés du secteur de l'aviation de toutes les régions du Canada.

Ce travail s'est révélé essentiel à la prise de mesures visant à aider l'industrie et à l'écoute directe des intervenants concernant les difficultés courantes ou émergentes dans le contexte de la pandémie.

• (1220)

M. Darren Fisher: Qu'en est-il de la façon dont la COVID-19 évolue et des connaissances à cet égard?

Que savons-nous du rôle que les voyages par avion ont joué dans la propagation de la COVID?

M. Kevin Brosseau: Monsieur le président, nous savons que les réseaux d'aviation peuvent jouer un rôle dans l'importation de nouvelles maladies infectieuses à l'échelle mondiale. En ce qui concerne l'actuelle épidémie de COVID-19, à la première semaine de février 2020, 24 pays avaient officiellement signalé des cas. Les premiers cas dans ces pays avaient tous voyagé. Sachant cela, Transports Canada a collaboré avec l'industrie de l'aviation à la mise en place d'une des plus solides réactions en santé et en sécurité publiques de l'industrie mondiale de l'aviation, en réponse à la COVID-19.

Il est important de souligner que cette industrie est déjà strictement réglementée de sorte qu'elle ait en place les mesures de sécurité les plus fermes pour la protection des voyageurs canadiens.

Et comme je l'ai mentionné, nous avons mis des mesures additionnelles en place, y compris les vérifications de la santé avant l'embarquement et les vérifications visuelles. Nous sommes le premier pays à avoir adopté un règlement qui impose le port du couvre-visage dans l'industrie de l'aviation. Nous mettons également en œuvre la vérification de la température pour les gens qui arrivent au Canada et pour ceux qui en partent.

Nous continuons de travailler avec l'industrie à la mise en œuvre de mesures additionnelles visant à réduire le risque que l'industrie de l'aviation canadienne devienne un vecteur de propagation du virus.

M. Darren Fisher: Vous avez parlé de données et de science, dans votre déclaration liminaire. En quoi les choses que Transports Canada a faites se sont-elles fondées sur la science et sur les données?

Bien des gens parlent de ce que tel ou tel pays ou État a fait. Dans quelle mesure votre réponse se fonde-t-elle sur ce que d'autres pays ont fait ou n'ont pas fait?

M. Kevin Brosseau: Je dirais que les meilleures pratiques qui se dessinent en ce moment à l'échelle mondiale ont un effet important sur la réponse canadienne. Pour le secteur de l'aviation en particulier, les meilleures pratiques qui ont été relevées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou par l'Organisation de l'aviation civile internationale ont joué un rôle important dans l'établissement d'une référence en fonction de laquelle nos mesures peuvent être évaluées et mises en œuvre.

M. Darren Fisher: Quelle est la situation actuelle pour les passagers qui voyagent en train au Canada? J'imagine que cela dépend dans une grande mesure de la réglementation provinciale, qui varie d'une province à l'autre.

M. Kevin Brosseau: Les passagers de trains interurbains sont régis par Transports Canada. VIA Rail vient d'annoncer que les passagers porteront des masques. Nous imposons aussi maintenant des vérifications obligatoires de l'état de santé. Des questions sont posées à tous les passagers des trains avant d'entamer leur voyage au Canada. Cela a été imposé il y a quelque temps pour veiller à ne pas donner la permission de voyager aux personnes qui ont des symptômes de la COVID.

M. Darren Fisher: Merci.

Le président: C'est maintenant au tour de M. Thériault.

[Français]

Monsieur Thériault, vous avez la parole pour six minutes.

M. Luc Thériault (Montcalm, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

Ma première question porte sur le transport aérien. Les États-Unis et la grande majorité des pays d'Europe ont pris des dispositions pour forcer la main aux compagnies aériennes. L'aide financière de l'État pour la période de la pandémie est conditionnelle à la garantie que les voyageurs seront remboursés. Air France et KLM annonçaient le 15 mai que leurs clients allaient être remboursés.

Le ministre s'est porté à la défense des compagnies aériennes en prétendant que, si elles devaient rembourser leurs clients, elles ne survivraient pas à la crise, parce qu'elles n'ont pas les moyens financiers pour le faire.

Pourquoi ne pas obliger les compagnies à rembourser leurs clients avant d'avoir accès à l'aide fédérale?

• (1225)

[Traduction]

M. Lawrence Hanson (sous-ministre adjoint, Politiques, ministère des Transports): En ce qui concerne les politiques en matière de crédits voyage aux États-Unis et en Europe, le département des Transports des États-Unis et la Commission européenne ont tous deux indiqué que les compagnies aériennes seront absolument tenues d'effectuer des remboursements. Je dirais que d'après ce que nous comprenons, du moins à ce jour, cela n'a pas été pleinement imposé aux États-Unis, et bien que la Commission européenne ait adopté cette position, un certain nombre de membres clés de l'Union européenne n'exigent pas que leurs transporteurs effectuent des remboursements — pas en ce moment, à tout le moins.

[Français]

M. Luc Thériault: Êtes-vous d'avis que cela créerait effectivement un problème économique aux transporteurs comme Air Canada et Air Transat?

On sait qu'Air Canada retenait 2,6 milliards de dollars à titre de produits passages perçus d'avance et qu'Air Transat retenait 8,9 millions de dollars en dépôts de clients et revenus différés.

Pourquoi ne pas exiger qu'elles remboursent les voyageurs avant d'avoir accès à l'aide financière?

[Traduction]

M. Lawrence Hanson: J'aimerais souligner que, de notre point de vue, il pourrait être particulièrement problématique pour les transporteurs aériens de rembourser les voyageurs actuellement, vu leur situation économique. Il est important de souligner, je crois, qu'ils n'ont pas vraiment de revenus depuis un certain temps déjà.

Évidemment, la possibilité pour les transporteurs aériens d'augmenter leurs revenus dans l'avenir immédiat est bien mince. D'avoir à soudainement rembourser tous les voyageurs d'un coup, ce qui représente des milliards de dollars, pourrait avoir des répercussions économiques très graves pour eux. Elles varieraient évidemment d'un transporteur à l'autre... et en fonction de leur nombre de bons ou crédits pour des vols futurs, mais nous estimons que les répercussions économiques pourraient en effet être très graves.

[Français]

M. Luc Thériault: Monsieur Hanson, avez-vous eu accès aux livres comptables de ces compagnies pour dire que vous avez une idée juste et exacte des répercussions que cela pourrait avoir sur elles? De plus, que faites-vous des répercussions sur les consommateurs qui, eux, n'ont pas à leur disposition, dans leurs coffres, 2,6 milliards de dollars?

Cet argent-là n'appartient pas à Air Canada. Il appartient aux consommateurs qui n'ont pas reçu de service. Êtes-vous d'accord avec moi?

[Traduction]

M. Lawrence Hanson: Je tiens à établir d'emblée que je comprends tout à fait et que je ne diminue en aucun cas son importance pour les Canadiens qui ont fait des réservations et qui, à l'heure actuelle, ne peuvent pas partir ni se faire rembourser.

En ce qui a trait aux transporteurs aériens et aux répercussions économiques, les transporteurs eux-mêmes ont bien sûr été clairs quant à celles-ci, du moins jusqu'à un certain point. Il suffit de penser aux compressions effectuées, entre autres. Mais, au-delà de cela, je ne peux manifestement pas me prononcer sur tout ce qui a trait aux secrets commerciaux des transporteurs aériens.

Enfin, je crois qu'il est pertinent de souligner que, selon les pouvoirs législatifs actuels, le gouvernement, même s'il souhaitait le faire, n'est pas en mesure d'exiger le versement de remboursements. Les tarifs aériens actuels n'ont jamais tenu compte d'un événement comme celui-ci. Notre réglementation sur le transport aérien, sur le transport des passagers, est fondée sur le principe que les transporteurs aériens ont la responsabilité d'aider les voyageurs à effectuer leur itinéraire au complet, ce qui n'est pas possible en ce moment, bien sûr. Donc, les dispositions relatives au remboursement dépendaient essentiellement des tarifs individuels...

[Français]

M. Luc Thériault: Monsieur Hanson, avez-vous exigé des compagnies aériennes qu'elles vous donnent accès à leurs données financières pour vous permettre de considérer la chose dans sa juste mesure, ou avez-vous pris pour de l'argent comptant ce qu'ils vous disaient?

Seriez d'accord pour qu'elles déposent leurs livres comptables auprès du vérificateur général?

• (1230)

[Traduction]

M. Lawrence Hanson: Je ne peux pas me prononcer sur la capacité d'obliger, par force de loi, des entreprises privées à fournir leurs livres. Je dirais...

[Français]

M. Luc Thériault: Quand l'État donne une aide financière, il doit pouvoir exiger des choses en retour.

Comment se fait-il qu'on n'exige rien? On tient pour acquis les 2,6 milliards de dollars des consommateurs que l'on retient. Certains d'entre eux ne feront qu'un seul voyage dans leur vie, et on leur dit qu'il se fera à un moment donné, d'ici deux ans. Or on ne sait même pas combien de temps la pandémie va durer pour ces voyageurs-là.

Pourquoi ne pas les rembourser? Cet argent n'appartient pas à la compagnie. Êtes-vous d'accord avec moi? Il appartient aux consommateurs, non pas à la compagnie aérienne.

[Traduction]

M. Lawrence Hanson: Monsieur le président, une chose importante à noter jusqu'à maintenant est que l'aide dont le député parle, le Crédit d'urgence pour les grands employeurs, par exemple, s'accompagne d'un processus de demande. Ce processus est bien évidemment fondé sur le principe du secret commercial. Actuellement, rien n'exige que les transporteurs aériens entreprennent toute forme de remboursement afin d'être admissibles à ce crédit.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Thériault.

[Traduction]

Allez-y, monsieur Davies, vous avez six minutes. Je vous en prie.

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être avec nous.

Compte tenu de l'explosion actuelle des cas de COVID-19 et de leur augmentation de 5 % ou plus dans 27 États américains, y compris l'Arizona, la Californie, le Texas et la Floride, pourquoi le gouvernement fédéral ne recueille-t-il pas de données sur la COVID-19 dans le secteur du camionnage?

Monsieur Brosseau, je m'adresse à vous.

M. Kevin Brosseau: Nous travaillons en étroite collaboration avec l'Association des transports du Canada et d'autres organismes de camionnage afin de veiller dans la mesure du possible à ce que les camionneurs, les travailleurs essentiels qui assurent le transport transfrontalier de la marchandise, soient bel et bien en sécurité. En fait, ce travail comprend des discussions régulières avec eux sur les problèmes qu'ils rencontrent, y compris l'exposition à la COVID-19.

M. Don Davies: Je vois. Vous semblez dire que vous le faites de façon anecdotique.

Seriez-vous d'accord pour dire que, puisque nos conducteurs de grands routiers se rendent aux États-Unis, où le nombre de cas de COVID-19 est le plus élevé au monde et continue de croître, il serait utile que nos agents frontaliers recueillent systématiquement des données sur la destination de ces camionneurs et sur les per-

sonnes auxquelles ils sont exposés et, peut-être, qu'il y ait un programme de dépistage structuré? Ne serait-il pas logique pour Transports Canada de mettre ce type de programme en place?

M. Kevin Brosseau: Comme je l'ai dit, monsieur le président, je crois que le dialogue soutenu que nous avons avec les camionneurs, que ce soit par l'intermédiaire des agences frontalières, bien que cette question relève de l'Agence des services frontaliers du Canada ou ASFC... Bref, nous faisons assurément ce travail constamment. Nous travaillons également en étroite collaboration avec les provinces et territoires pour recueillir des données et peupler la Base nationale de données sur les collisions, entre autres. Je crois que c'est aussi un élément important.

M. Don Davies: Certes.

Pour ce qui est de l'industrie du transport aérien, combien de cas confirmés de COVID-19 a-t-on trouvés dans les vols canadiens à ce jour?

M. Kevin Brosseau: Si vous le permettez, monsieur le président, je laisserais un de mes collègues répondre à cette question. M. Robbinson ou Mme Nixon connaissent probablement la réponse.

Le président: Bien sûr. Allez-y.

Mme Wendy Nixon (directrice générale, Sûreté de l'aviation, ministère des Transports): C'est l'Agence de la santé publique du Canada qui assure actuellement le suivi du nombre de cas actifs dans le cadre de la surveillance effectuée par l'ASFC aux postes frontaliers. Donc, nous sommes avisés dès qu'une personne arrive et part. Le nombre a été faible ces dernières semaines, car le volume des déplacements est réduit, mais c'est l'Agence de la santé publique qui assure ce suivi. Je serai heureuse de transmettre au Comité des renseignements supplémentaires sur le nombre de cas après la réunion.

• (1235)

[Français]

Je vous remercie.

[Traduction]

M. Don Davies: Merci, madame Nixon.

Monsieur Brosseau, est-ce que les passagers des trains doivent porter un masque non médical ou un couvre-visage?

M. Kevin Brosseau: Non, monsieur le président, le port du masque n'est pas obligatoire pour l'instant.

M. Don Davies: D'accord.

M. Kevin Brosseau: J'aimerais souligner, monsieur le président, simplement pour donner plus de contexte, que les mesures que nous avons prises exigent le port du masque quand la distanciation physique n'est tout simplement pas possible ou pratique. Dans le secteur des trains passagers, ce qui, essentiellement, se résume à VIA Rail, le volume est tel que la distanciation physique est tout à fait possible.

M. Don Davies: Très bien.

Maintenant, à propos de la distanciation physique: selon un article daté du 16 juin 2020, sur le site CTV News, un passager d'un vol récent de Flair Airlines entre Calgary et Vancouver a photographié un aéronef plein à craquer où la quasi-totalité des places au centre des rangées de trois sièges étaient occupées. Il a fait circuler la photo. Le PDG de Flair Airlines a déclaré que les passagers dans l'aéronef avaient fait le choix de ne pas payer le supplément pour que le siège d'à côté reste vide.

Dans sa déclaration à CTV News, Transports Canada a invité les exploitants à garder un espace supplémentaire entre les passagers quand des sièges sont disponibles et qu'il est sécuritaire de le faire. Selon vos recommandations, « les exploitants devraient élaborer des lignes directrices sur l'espacement des passagers à bord des aéronefs ». Pourquoi les transporteurs aériens n'ont-ils pas l'obligation de laisser un espace entre les passagers d'un aéronef afin d'assurer la distanciation physique? Pourquoi permettez-vous aux transporteurs aériens de placer les passagers à moins de 2 mètres de distance, ce qui, selon les agents de la santé publique, n'est pas sécuritaire?

M. Kevin Brosseau: Je vais offrir un début de réponse, puis céder la parole à l'un de mes collègues, qui travaille très étroitement avec ce secteur sur exactement ce type de problèmes.

La difficulté de maintenir la distanciation physique dans un aéronef ne fait aucun doute. C'est donc pour cette raison que nous avons adopté des mesures comme, par exemple, les questions — les questions de dépistage des symptômes et les observations — de même que le port obligatoire d'un couvre-visage ou d'un masque dans les aéronefs où la distanciation physique n'est pas possible. Nous nous sommes penchés sur ce problème et avons fourni un processus et un système à volets multiples où les mesures s'appuient les unes sur les autres; aucune mesure ne fonctionne indépendamment des autres. Il s'agit d'une gamme de mesures qui doivent toutes fonctionner ensemble pour ainsi minimiser les risques de transmission du virus pendant le vol.

Nous travaillons actuellement avec le secteur de l'aviation à la rédaction d'un document d'orientation complet qui utilisera, entre autres, l'Organisation de l'aviation civile internationale comme étalon des pratiques exemplaires dans le secteur de l'aviation.

Le président: Merci, monsieur Davies.

M. Don Davies: Monsieur Brosseau, la Dre Tam a déclaré qu'il n'y a pas de substitut au masque.

Le président: Merci, monsieur Davies.

M. Don Davies: Veuillez m'excuser. Je suis désolé, monsieur le président, je ne vous ai pas entendu.

Le président: Pas de souci. Ceci termine la première série de questions. J'invite maintenant M. Kitchen à lancer la deuxième.

Monsieur Kitchen, allez-y. Vous avez cinq minutes.

M. Robert Kitchen (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être là aujourd'hui. C'est très apprécié.

Monsieur Brosseau, merci beaucoup pour votre allocution. Elle a suscité chez moi quelques questions.

Vous avez parlé de vérification de santé et d'observation de signes visibles de maladie. Quelles mesures obligatoires prend-on à Transports Canada pour veiller à ce que les personnes qui effectuent cette vérification de santé soient qualifiées et que l'information recueillie soit [*Difficultés techniques*] et demeure confidentielle?

M. Kevin Brosseau: Je vais fournir un début de réponse, puis céder la parole à ma collègue, Mme Nixon.

Il est très important que la vérification de santé soit supervisée conformément au processus de surveillance des risques de Transports Canada. Pour ce qui est de la confidentialité des données des passagers, il est primordial que nous assurions tant la sécurité de

l'ensemble des voyageurs que le respect de la vie privée de chacun des passagers.

Permettez-moi maintenant de céder la parole à ma collègue, Mme Nixon, qui pourra vous fournir plus de précisions.

Mme Wendy Nixon: J'ajouterais à cela que la série de questions que les transporteurs aériens sont priés d'utiliser se fonde sur la sensibilisation des passagers de sorte à promouvoir chez eux le repérage des symptômes de la COVID-19, surtout les premiers jours du voyage, et donc de les habiliter à reconnaître les trois principaux symptômes de maladie. Cette approche est fondée sur les conseils de nos collègues de l'Agence de la santé publique et de notre groupe de médecins examinateurs de l'aviation civile. On a diffusé ces symptômes.

Nous surveillons ces transporteurs internationaux et nationaux afin qu'ils assurent la confidentialité de ces renseignements. Vu les mesures supplémentaires à venir, y compris la vérification de la température, nous nous assurons que l'analyse de la confidentialité est en place et bien menée, tout comme l'analyse fondée sur le genre, de sorte qu'aucune mesure prise...

● (1240)

M. Robert Kitchen: Merci beaucoup. C'est apprécié et cela m'amène à ma prochaine question.

La semaine dernière, le ministre a déclaré que, en ce qui a trait à l'annonce de la nécessité de vérifier la température des passagers de tous les vols, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ou ACSTA allait acheter des thermomètres numériques sans contact. Est-ce que cette décision a été prise en fonction des conseils de la Dre Tam et de l'Agence de la santé publique?

M. Kevin Brosseau: Nous avons adopté ce conseil de pair avec notre engagement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de diverses agences dans le monde, sans oublier les conseils fournis à l'interne par le groupe de médecins examinateurs de l'aviation civile. En outre, nous travaillons en étroite collaboration avec l'Agence de la santé publique du Canada.

M. Robert Kitchen: Quel était le coût total de cet achat?

M. Kevin Brosseau: Monsieur le président, je vais laisser mes collègues répondre, mais je ne crois pas que les thermomètres numériques sans contact aient déjà été achetés. En fait, le prix d'achat dépendra du modèle choisi, mais, à ma connaissance, ils n'ont pas encore été achetés.

M. Robert Kitchen: Si vous ne les avez pas encore achetés, est-ce que ce dispositif était déjà utilisé par le transporteur aérien quand j'ai pris l'avion en Chine à destination d'Ottawa il y a deux ou trois semaines?

M. Kevin Brosseau: Je n'en suis pas certain, monsieur le président, mais il aurait très bien pu être utilisé par le transporteur aérien à ce moment-là.

M. Robert Kitchen: Maintenant que nous sommes sur le sujet des thermomètres numériques sans contact, pouvez-vous me préciser les données scientifiques qui indiquent que ce dispositif a un taux d'efficacité élevé? La Dre Tam, notre administratrice en chef de la santé publique, a déclaré il y a un mois que de vérifier la température des voyageurs n'était pas du tout efficace, et pourtant le ministère des Transports vient d'annoncer qu'il va recourir à la vérification de la température. Quelles preuves avez-vous de son efficacité?

M. Kevin Brosseau: Nous estimons que la vérification de la température est un moyen parmi bien d'autres qui peuvent être mis en œuvre dans le secteur de l'aviation pour veiller à ce que tout en notre pouvoir soit fait pour prévenir...

M. Robert Kitchen: Mais on obtient plusieurs faux-positifs et faux-négatifs avec ce dispositif. S'il n'est pas tenu adéquatement, s'il est trop proche ou s'il est trop loin, s'il n'a pas été vérifié ou s'il n'a pas été nettoyé, voire si quelqu'un qui transpire ou qui est resté assis dans un véhicule à l'air conditionné se présente, nous obtenons plusieurs faux-positifs et faux-négatifs.

Où sont les preuves et pouvez-vous nous les fournir?

M. Kevin Brosseau: Monsieur le président, je crois que c'est M. Doherty qui a demandé cette information un peu plus tôt et nous nous sommes engagés à la lui fournir. Je serai donc heureux de le faire.

J'insiste à nouveau sur le fait que, pour nous, la vérification de la température et les procédures standard d'utilisation adéquate du thermomètre ne constituent qu'une des nombreuses mesures de l'approche à volets multiples appliquée au secteur de l'aviation afin d'empêcher l'embarquement des personnes malades ou leur présence à l'aéroport.

Le président: Merci, monsieur Kitchen.

La parole est maintenant à Mme Jaczek.

Madame Jaczek, allez-y. Vous avez cinq minutes.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Merci beaucoup aux témoins de Transports Canada. Vous avez certes établi avec beaucoup de clarté la chronologie des mesures que vous avez prises et de celles que vous comptez prendre. Évidemment, au fil de l'évolution de la pandémie de COVID-19, vous avez assuré une surveillance très serrée, en tenant compte de ce qui était le mieux du point de vue de la sécurité.

Ma première question s'adresse à M. Brosseau.

Dans votre réponse à M. Thériault, vous avez mentionné l'aide que Transports Canada apporte à l'industrie du transport aérien, mais il a laissé entendre que vous aviez aidé plus particulièrement les transporteurs aériens.

Pouvez-vous nous dire exactement quelles mesures de nature financière ont été prises pour assurer la survie de l'industrie du transport aérien?

• (1245)

M. Lawrence Hanson: Je vais répondre à cette question, monsieur le président.

Soyons clairs. Transports Canada n'a fourni lui-même aucune aide financière officielle aux transporteurs aériens canadiens. L'aide qui a été apportée s'inscrit dans le cadre d'une aide sectorielle et économique plus générale qui a été mise en œuvre. Notamment, les compagnies aériennes ont accès à la Subvention salariale d'urgence du Canada, et elles ont la capacité de demander un apport de liquidités au titre du PCE ainsi que le Crédit d'urgence pour les grands employeurs. Transports Canada n'a apporté aucune aide financière directe aux compagnies aériennes pendant la crise.

Mme Helena Jaczek: Je vous remercie d'avoir clarifié cela.

J'aimerais maintenant parler des vérifications de santé et des mesures de contrôle de la température qui ont été prises. Tout d'abord, quels sont les résultats de ces vérifications de santé? À combien de

passagers avez-vous interdit l'embarquement dans un avion? Je présume que Transports Canada surveille les résultats de ces vérifications de santé. Concentrons-nous sur ceux-ci pour l'instant.

C'est peut-être Mme Nixon qui serait en mesure de répondre à la question.

Mme Wendy Nixon: Oui.

En fait, l'arrêté d'urgence ne prévoit aucune obligation de déclaration en ce qui concerne les vérifications de santé. Nous avons demandé aux transporteurs aériens de nous communiquer leurs chiffres, c'est-à-dire le nombre de personnes qui ont été refusées uniquement en fonction des questions posées. En fait, une poignée de personnes ont été refusées compte tenu des réponses qu'elles ont fournies. Cela est attribuable en partie à la teneur des communiqués et au fait que les gens ne comprenaient pas les exigences relatives au passage en transit ou au fait que des personnes soumises, par exemple, à des ordonnances provinciales de santé publique essayaient de rentrer chez elles en avion. Les chiffres sont très faibles d'après ce que nous disent les transporteurs aériens.

Mme Helena Jaczek: Savez-vous si les transporteurs communiquent à ces clients particuliers des recommandations de santé publique, comme les autorités à signaler ou éventuellement les services où passer des tests de dépistage? Un suivi est-il assuré auprès de ces personnes?

Mme Wendy Nixon: Nous avons fourni aux transporteurs aériens une quantité importante de documents d'orientation, y compris les coordonnées des autorités sanitaires provinciales et des indications sur ce qu'il faut donner aux passagers à leur arrivée s'ils répondent à ces questions d'une manière qui pourrait indiquer qu'ils présentent des symptômes de la COVID, si des symptômes sont observés visuellement ou s'il y a d'autres signes qui pourraient entraîner un refus d'embarquement. Les compagnies aériennes reçoivent des informations sur la manière de composer avec ces passagers.

Le transport depuis l'aéroport est l'un des exemples qui figurent dans nos documents d'orientation destinés aux transporteurs aériens.

Mme Helena Jaczek: Merci.

Je pourrais peut-être suivre la direction prise par M. Davies en ce qui concerne la distanciation physique. En théorie, il serait tout à fait possible de maintenir une distance de six pieds entre les passagers pendant les vols, mais il est clair qu'il y a aussi un intérêt économique en jeu.

Monsieur Brosseau, pourriez-vous nous exposer le raisonnement auquel vous êtes arrivé probablement en consultation avec l'ASPC et qui explique la raison pour laquelle vous n'imposez pas, à ce stade, une distance physique de six pieds entre les passagers pendant les vols?

M. Kevin Brosseau: Je vais formuler quelques observations. D'abord, comme je l'ai déjà mentionné, nous avons déployé des efforts pour essayer de créer un système à plusieurs niveaux. Deuxièmement, nous nous sommes également appuyés sur les conseils d'autres autorités de l'aviation. Troisièmement, nous continuerons de donner des conseils et des directives, lesquels continueront d'évoluer. À mesure que les gens recommenceront à voler et que les volumes de passagers augmenteront, je ne peux pas exclure la possibilité que nous prenions cette mesure. À l'heure actuelle, nous croyons que les directives fonctionnent très bien pour la plupart, compte tenu du vaste éventail de mesures que nous avons prises. Nous continuerons d'évaluer ces directives en fonction de nos besoins.

Là encore, je pense que dans certains avions, par exemple les avions qui se rendent dans nos collectivités éloignées ou autochtones, il est tout simplement impossible de mettre en place des processus ou des normes de distanciation physique.

• (1250)

Le président: Merci, madame Jaczek.

Madame Jansen, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Mme Tamara Jansen (Cloverdale—Langley City, PCC): Merci.

Mes questions vous sont destinées, monsieur Brosseau. Si vous le voulez bien, j'aimerais commencer par vous faire part d'extraits d'un courriel que j'ai reçu d'un électeur qui travaille à l'aéroport de Vancouver. J'ai reçu ce courriel le 29 janvier. Comme cet électeur craignait que le fait de me communiquer ces informations ne mette en danger son emploi, il m'a demandé de ne pas dévoiler son nom.

N'oubliez pas que cette lettre date du 29 janvier:

Madame la députée Jansen, j'espère que vous pourrez inciter le gouvernement à adopter une approche plus sérieuse en élevant le niveau de la menace liée au coronavirus. Je suis agent de contrôle à l'aéroport de Vancouver. La plupart des employés de l'aéroport de Vancouver ont le sentiment que nous ne sommes pas prêts à combattre ou à prévenir la propagation du virus. Comme Santé Canada détermine que la menace est faible, aucun masque n'est fourni aux employés. En ce qui concerne le choix de l'employé de porter un masque, le message officiel est que le port du masque n'est « pas recommandé, mais respecté ». On nous dit seulement de nous laver les mains pendant plus de 20 secondes, mais bon nombre de passagers et certains employés ne se lavent pas les mains ou le savon manque dans certaines des toilettes les plus fréquentées, aux heures de pointe. Santé Canada garantit au public qu'une personne en bonne santé sera à l'abri du virus en se lavant les mains et en se tenant à une distance d'au moins deux mètres des autres.

Actuellement, cette distanciation est impossible à maintenir. Les fouilles que nous menons ne permettent pas aux agents de rester à une distance de deux mètres des passagers, et nous ne disposons pas de l'espace requis aux points de contrôle. Je sais pertinemment que, dans certaines zones, le personnel de l'aéroport de Vancouver circule aux mêmes endroits que les voyageurs qui arrivent et qui partent. Alors que la Chine est allée jusqu'à isoler complètement certaines villes et que d'autres pays comme la Grande-Bretagne ont interdit les vols en provenance et à destination de Pékin, des membres du personnel de l'aéroport de Vancouver et moi sommes préoccupés de voir que le gouvernement canadien adopte une approche aussi optimiste à l'égard d'un virus aussi contagieux et dangereux. Nous sommes inquiets et, même si nous voulions nous protéger nous-mêmes en portant nos propres masques, les stocks de masques sont épuisés. Je me suis même fait taquiner par la haute direction de notre organisation en raison de ma décision de porter mon propre masque.

Ce courriel m'a été envoyé le 29 janvier. Nous avons immédiatement fait part de ces préoccupations au Comité de la santé mais, malgré cela, des délais extrêmement longs se sont écoulés avant que ces préoccupations ne soient correctement prises en compte.

Monsieur Brosseau, pourquoi tout le monde avait-il si peur de prendre des précautions supplémentaires? Quel mal y aurait-il eu à le faire?

M. Kevin Brosseau: C'est un message très puissant. J'ai eu des discussions semblables avec ma famille à la fin du mois de janvier.

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec Travail Canada, Santé Canada et les syndicats afin d'examiner, sous tous les angles que vous avez mentionnés, la situation des principaux travailleurs des transports au Canada. En fait, nous avons mis en place un certain nombre de mesures depuis la fin du mois de janvier, en reconnaissant la nature évolutive des conseils ainsi que la nature évolutive de la maladie dans notre pays.

Mme Tamara Jansen: Avec tout le respect que je vous dois, je pense que nous devons admettre que ces retards dans la prise de décisions, dans l'autorisation, ou même la recommandation, de porter des masques, et dans la fermeture des frontières ont eu une grave incidence sur la santé des Canadiens et sur la propagation de ce coronavirus. Si nous avions écouté dès le début les préoccupations que des Canadiens ordinaires comme mes électeurs ont soulevées, nous aurions pu nous en sortir beaucoup mieux.

Est-ce que quelqu'un au sein de votre équipe, que ce soit vous-même ou un membre de votre équipe, a subi des pressions visant à empêcher les employés d'utiliser des EPI, parce que nos approvisionnements étaient peut-être insuffisants ou que notre réserve nationale était inexistante?

M. Kevin Brosseau: Il n'y a jamais eu une situation où l'un d'entre nous se sentait, ou je me sentais... Je n'ai jamais ressenti de pressions. Nous nous efforçons de fournir les meilleurs conseils par l'intermédiaire d'analyses des risques liés aux tâches, de collaborer avec le programme du travail et avec les provinces et territoires, et de nous assurer que les employés recevaient le meilleur équipement de protection individuelle qu'ils auraient...

Mme Tamara Jansen: J'ai donc une brève question à vous poser. Convenez-vous qu'il était raisonnable que les employés puissent porter des EPI sans craindre que leurs supérieurs prennent des mesures disciplinaires contre eux?

M. Kevin Brosseau: C'est une question à laquelle il m'est difficile de répondre. Je ne sais vraiment pas quels genres de mesures disciplinaires un employeur prendrait.

• (1255)

Mme Tamara Jansen: Même s'il s'agissait seulement de moqueries. Je veux dire, on se moquait du pauvre gars parce qu'il voulait porter un masque pour travailler.

Ce que j'espère, c'est que ces employés recevront des excuses pour le genre de pressions et de stress qu'ils ont subis. C'était simplement pour avoir voulu porter un masque et des gants pour assurer leur sécurité personnelle. Dans un pays libre, ils auraient dû être autorisés à le faire. Il est évident qu'ils auraient également dû être encouragés à le faire. Peuvent-ils s'attendre à recevoir des excuses?

M. Kevin Brosseau: Monsieur le président, je pense qu'il vaudrait mieux que la députée adresse cette question à l'employeur de ces travailleurs...

Mme Tamara Jansen: Vous n'avez rien à voir avec le fait qu'on leur disait de ne pas porter de masque en général? Je crois comprendre que cela faisait partie du message que vous leur transmettiez.

M. Kevin Brosseau: En janvier dernier, les directives et les conseils étaient en pleine évolution. En fait, nous avons été le premier pays à rendre obligatoire l'utilisation de couvre-visages tout au long du voyage aérien...

Mme Tamara Jansen: Quelle était la date de cette mise en oeuvre?

Le président: Merci, madame Jansen.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Kelloway, qui dispose de cinq minutes.

M. Mike Kelloway (Cape Breton—Canso, Lib.): Merci, monsieur le président. Bonjour, chers collègues.

Je tiens à remercier les témoins de leur collaboration. La semaine dernière était la Semaine nationale de la fonction publique, et compte tenu de cela et du travail que les témoins ont accompli, j'aimerais vraiment les remercier. Mon bureau et moi-même avons posé de nombreuses questions à Transports Canada au cours de cette pandémie, et vous avez été très serviables en ces temps difficiles.

Ma question porte sur le contraste et la comparaison. Au cours de la série de questions que je vais poser, je vais me prendre pour exemple.

Avant que la Chambre s'ajourne le 13 mars, je prenais l'avion au moins une fois par semaine de Sydney, en Nouvelle-Écosse, à Ottawa. Comme beaucoup de choses, la COVID m'a fait réfléchir à deux fois à la propagation de l'infection, et même quand je vais à l'épicerie, j'y pense. Quand il sera sécuritaire de retourner à Ottawa — c'est plutôt une question futuriste —, comment, selon vous, le risque de voyager en avion se comparera-t-il, disons, à une visite à un centre de conditionnement physique ou à un dîner au restaurant?

La question est ouverte à tous.

M. Kevin Brosseau: Merci. Je vais commencer à répondre à la question, puis je céderai la parole à l'un de mes collègues, qui est beaucoup plus chevronné dans ce domaine que moi.

Je pense qu'il est important de noter que, comme je l'ai déjà mentionné, le secteur de l'aviation est fortement réglementé au Canada afin de garantir que les mesures de sécurité les plus strictes sont mises en place pour protéger les voyageurs canadiens. Pendant la pandémie de la COVID-19, nous avons mis en place des mesures supplémentaires, notamment des vérifications de santé avant l'embarquement, comme nous l'avons mentionné, et des inspections visuelles des passagers pour détecter les symptômes. Je suis fier de dire que nous avons été le premier ou l'un des premiers pays à rendre obligatoire l'utilisation de couvre-visages par le biais d'une réglementation de l'industrie de l'aviation. L'industrie a également pris des mesures importantes dans les aéroports et les avions.

Ces mesures coïncident avec les pratiques internationales qui ont été recommandées et les conseils internationaux qui ont été prodigués à mesure que la pandémie évoluait, y compris les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Permettez-moi maintenant de céder la parole à mon collègue, M. Robinson, qui pourra peut-être vous apporter un complément de couleur.

M. Nicholas Robinson (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports): Merci.

Monsieur le président, nous avons parlé longuement des mesures que Transports Canada a prises et mises en œuvre, mais nous avons aussi travaillé directement avec l'industrie à l'élaboration des nombreuses mesures qu'elle a également mises en place.

Nous observons une industrie qui avait déjà adopté des normes très élevées en ce qui concerne le toilettage ou le nettoyage des avions et leur désinfection. Ils sont allés beaucoup plus loin et ont mis en place des mesures supplémentaires liées au toilettage et à la désinfection des avions entre les segments de vol. Ils ont examiné la filtration de l'air dans les avions. De nombreux avions commerciaux plus grands et plus perfectionnés que vous voyez actuellement sont équipés de filtres HEPA. Ils ont utilisé ces filtres et ont amélioré les moyens de filtrer plus rapidement l'air dans ces avions, afin de prévenir la propagation du virus.

Nous voyons les aéroports et les transporteurs aériens mettre en place des mécanismes visant à respecter la recommandation de distanciation physique, afin d'améliorer leurs opérations et leurs procédures. Ainsi, lorsque vous vous rendez à l'aéroport de Sydney, vous apercevrez divers mécanismes qui ont été mis en place. Vous verrez peut-être des écrans devant vos préposés à l'enregistrement habituels, ce qui vous encouragera davantage à enregistrer vos propres bagages.

L'industrie est allée bien au-delà de tous les règlements que nous avons également pris. Nous avons maintenant une industrie beaucoup plus sécuritaire que les activités ordinaires que vous exercez tous les jours et pour lesquelles ces mesures ne sont pas obligatoires. Dans bon nombre des entreprises que vous fréquentez, les gens ne sont pas obligés de se couvrir le visage, mais dans l'industrie aérienne, si.

● (1300)

M. Mike Kelloway: Considérez-vous les mesures que vous venez de mentionner comme la nouvelle normalité, étant donné que nous pourrions faire face à une deuxième vague du virus à l'automne, et au-delà de cette période, qui sait? Voyez-vous cela comme une petite partie de la nouvelle normalité?

M. Nicholas Robinson: Je dirais que nous surveillons constamment toutes les mesures que nous avons mises en œuvre. Nous avons intégré un grand nombre de mesures réglementaires, des mesures de vérification de la santé, l'utilisation de couvre-visages et le contrôle de la température dans ce que nous appelons un arrêté d'urgence qui expire tous les 14 jours. C'est la raison pour laquelle vous remarquez que nous le renouvelons. Il nous permet également de mettre en place un mécanisme de retour en arrière. Il est impossible de prévoir combien de temps ces mesures resteront en place. Elles demeureront en place aussi longtemps qu'elles seront nécessaires. Toutefois, nous ne voulons pas non plus qu'une industrie maintienne des mesures particulières une fois que le risque n'existe plus, et nous ne voulons pas imposer à une industrie un fardeau qui ne résout pas un problème.

En ce moment, nous avons pour objectif de réduire tous les risques que l'industrie aérienne devienne un vecteur du virus. C'est ce que nous sommes en train de mettre en place. Lorsque nous estimerons qu'un mécanisme ou une mesure en place n'est peut-être plus nécessaire, nous disposerons d'un mécanisme de retour en arrière pour l'éliminer.

M. Mike Kelloway: Merci.

Le président: Merci, monsieur Kelloway.

[Français]

Le président: Monsieur Desilets, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Luc Desilets (Rivière-des-Mille-Îles, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Brosseau, selon vous, qu'est-ce qui a poussé la mairesse de Montréal à demander à ses employés de distribuer des brochures d'information et de sensibilisation? Elle leur a même demandé même d'expliquer les mesures d'urgence sanitaires aux voyageurs qui arrivaient à l'aéroport de Montréal.

S'agit-il d'ingérence, d'improvisation ou d'un problème de communication avec votre ministère?

M. Kevin Brosseau: Je vous remercie beaucoup de votre question.

Excusez-moi, mais je ne connais pas les raisons pour lesquelles la mairesse a fait ces commentaires. Il est très difficile, voire impossible pour moi de répondre à cette question.

M. Luc Desilets: D'accord. Il reste qu'elle a pris les devants. Au Québec, on s'est tous demandé de quel droit elle avait fait cela, mais c'était une position tout à fait légitime qui s'est avérée pertinente avec le temps.

J'aimerais vous poser une autre question. Croyez-vous que de prendre la température des voyageurs soit une mesure pertinente?

M. Kevin Brosseau: Je trouvais...

[Traduction]

Le président: Monsieur Brosseau, si vous avez l'intention de répondre en français, pourriez-vous passer au canal français?

[Français]

M. Luc Desilets: Vous pouvez répondre en français ou en anglais, il n'y a pas de problème.

M. Kevin Brosseau: Je suis Franco-Albertain, alors je vais essayer de répondre en français, et, si je dois passer à l'anglais, je le ferai.

Je dirais que la prise de température n'est qu'une étape parmi plusieurs autres qui vont aider les entreprises aériennes à s'assurer que les personnes malades n'entrent pas dans un avion et dans un autre aéroport.

M. Luc Desilets: Cela répond à ma question. Dans ce cas, comment explique-t-on qu'Air Canada et WestJet aient mis en place un protocole visant à prendre la température des passagers? Cela découle-t-il d'entretiens que vous avez eus avec elles ou ont-elles fait leurs recherches de façon autonome?

M. Kevin Brosseau: Nous parlons fréquemment des mesures qu'elles prennent avec les grandes entreprises comme WestJet et Air Canada. Il est certain que nous pouvons aussi leur demander de mettre en place certains protocoles. Je dirais donc que cela découle de nos entretiens, et aussi du fait elles observent les mesures prises par les autres compagnies aériennes dans le monde. Ainsi, elles adoptent les mesures nécessaires afin d'avoir la confiance des Canadiens et des Canadiennes.

Le président: Merci, monsieur Desilets.

M. Luc Desilets: Je vous remercie, monsieur Brosseau.

[Traduction]

Le président: Monsieur Davies, vous avez la parole pendant deux minutes et demie.

• (1305)

M. Don Davies: Merci.

Monsieur Brosseau, je voudrais reprendre mes questions en faisant remarquer que vous autorisez les transporteurs aériens à remplir leurs avions au maximum de leur capacité. Dre Theresa Tam a déclaré catégoriquement que les masques ne remplacent pas la distanciation physique. De plus, elle n'a jamais dit que la distanciation physique est nécessaire, sauf s'il est plus rentable de ne pas s'éloigner physiquement. Enfin, nous ne parlons pas de vols vers des régions éloignées. L'exemple que je vous ai donné est un vol de Calgary à Vancouver.

Je vous demande encore une fois pourquoi Transports Canada a permis aux transporteurs aériens de remplir leurs avions au maximum de leur capacité alors que toutes nos directives en matière de santé publique indiquent que nous ne devrions pas le faire.

M. Kevin Brosseau: D'après les conseils de santé publique que nous avons reçus, il faut pratiquer la distanciation physique autant que possible. Nous avons mis en place un système de plusieurs mesures — ce que j'appellerai une approche à plusieurs niveaux —, sans aucun point de défaillance. C'est pourquoi nous avons les questions, les observations physiques, les masques faciaux, la configuration des avions, dans certains cas, et le port d'équipement de protection individuelle par les agents de bord pour leurs interactions avec les passagers. Il existe une myriade de points différents pour réduire le plus possible les risques de transmission. Il ne s'agit pas d'une seule mesure, mais de plusieurs mesures.

M. Don Davies: Je comprends cela, monsieur Brosseau, mais diriez-vous qu'il est impossible, dans ce cas, de pratiquer la distanciation physique dans un avion comme celui qui effectuait un vol de Calgary à Vancouver?

M. Kevin Brosseau: Je ne sais pas exactement de quel type d'avion il s'agissait, mais je peux certainement céder la parole à mon collègue, M. Robinson, qui pourrait vous répondre mieux que moi.

M. Don Davies: Eh bien, permettez-moi de proposer une réponse.

Le PDG de cette compagnie aérienne a déclaré que les sièges du milieu n'étaient pas vides parce que les passagers de l'autre côté n'avaient pas payé de prime. De toute évidence, la distanciation physique était possible, mais le PDG du transporteur aérien a simplement choisi de ne pas l'appliquer parce que c'était moins rentable. Je trouve cela curieux.

Je vais passer à une autre question...

Le président: Merci, monsieur Davies.

M. Don Davies: Merci.

Le président: Je tiens à remercier tous les témoins d'avoir été des nôtres et de nous avoir consacré leur expertise et leur temps. Nous vous sommes reconnaissants de vos témoignages fort utiles.

Sur ce, nous allons suspendre la séance, le temps de permettre au deuxième groupe de témoins de se brancher au réseau.

• (1305) _____ (Pause) _____

• (1325)

Le président: Nous reprenons la séance.

Bienvenue, tout le monde, à la 29^e séance du Comité permanent de la santé de la Chambre des communes. Conformément à l'ordre de renvoi du 26 mai 2020, nous reprenons notre séance d'information sur la réponse canadienne à l'écllosion du coronavirus.

J'aimerais d'abord faire quelques observations à l'intention des nouveaux témoins.

Avant de prendre la parole, veuillez attendre que je vous nomme, sauf pendant la période des questions, auquel cas les députés qui posent des questions précisent généralement à qui elles s'adressent. Quand vous êtes prêt à parler, vous pouvez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro. Je vous rappelle que toutes les interventions des députés et des témoins doivent se faire par l'entremise de la présidence. Pendant cette vidéoconférence, l'interprétation se fera à peu près comme dans une séance normale du Comité. Au bas de votre écran, vous avez le choix entre le parquet, l'anglais ou le français. Si vous avez l'intention de passer d'une langue à l'autre durant votre intervention, vous devrez chaque fois changer le canal d'interprétation pour choisir celui qui correspond à la langue que vous employez. Vous voudrez peut-être faire une courte pause au moment de changer de langue. Quand vous ne parlez pas, votre micro doit être désactivé.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins.

Nous accueillons deux représentants d'Air Canada: M. Ferio Pugliese, vice-président principal, Air Canada Express et relations gouvernementales, et le Dr Jim Chung, médecin chef.

Nous recevons également deux représentants d'Air Transat: M. Howard Liebman, directeur principal, Affaires gouvernementales et communautaires, et le capitaine Dave Bourdages, vice-président, Services en vol et expérience client.

Enfin, il y a Jared Mikoch-Gerke, gestionnaire de la sûreté aérienne chez WestJet.

Nous commencerons par les exposés. Chaque groupe disposera de 10 minutes pour faire une déclaration.

Les représentants d'Air Canada seront les premiers à prendre la parole. Vous avez 10 minutes. Nous vous écoutons.

M. Ferio Pugliese (vice-président principal, Air Canada Express et relations gouvernementales, Air Canada): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité. Je vous remercie de nous donner l'occasion de témoigner devant vous cet après-midi. Comme il s'agit du Comité permanent de la santé, j'espère que tout le monde se porte bien et reste en sécurité.

Je m'appelle Ferio Pugliese, et je suis vice-président principal des relations gouvernementales et d'Air Canada Express à Air Canada. Je suis ravi de me joindre à vous pour discuter de la réponse canadienne à la pandémie de la COVID-19. Je suis accompagné de mon collègue, le Dr Jim Chung, qui est médecin chef à Air Canada. Lui et moi allons essayer de partager le temps qui nous est imparti pour faire des observations préliminaires, et nous serons ensuite à votre disposition pour répondre aux questions.

Comme nous le savons tous, la pandémie a eu des répercussions sans précédent. Non seulement cette nouvelle maladie a nui à la santé des personnes, des villes et des pays, mais elle a aussi paralysé les économies, sapé les relations commerciales, entraîné la fermeture des frontières et réduit les déplacements de passagers entre les pays, et ce, d'une façon que beaucoup d'entre nous auraient peine à imaginer. Jusqu'ici, Air Canada a été aux premières loges de cette crise.

Alors qu'Air Canada s'employait à suivre la progression de la maladie en Chine à la fin de 2019 et au début de 2020, nous avons commencé à observer une baisse considérable de la demande de voyages entre les deux pays. Nous avons alors été contraints de réduire nos services vers la Chine, une décision lourde de conséquences. En fait, nous avons été l'une des premières compagnies aériennes nord-américaines à le faire. Le suivi continu des rapports quotidiens de l'Organisation mondiale de la Santé et de ceux de BlueDot, notre partenaire en matière de santé, nous a amenés à comprendre que la situation était plus alarmante que beaucoup de gens ne voulaient l'admettre.

Lorsque des cas de COVID-19 ont commencé à surgir à l'extérieur de la Chine, alors qu'il y avait très peu de renseignements sur la nature de la maladie, l'équipe de la haute direction d'Air Canada a décidé de suspendre tous les vols vers la Chine, à la suite d'un avis aux voyageurs émis par le gouvernement du Canada. Cette décision a été prise le 29 janvier 2020, un jour avant que l'Organisation mondiale de la Santé ne déclare l'urgence de santé publique de portée internationale, et bien avant l'état de pandémie déclaré le 11 mars 2020 par l'OMS. Il est important de souligner que les transporteurs chinois ont continué de desservir le Canada pendant cette période.

Au cours du mois de février, la demande de transport aérien a chuté encore davantage, alors que les annulations de réservations existantes se sont multipliées. La particularité de notre secteur, c'est que nous avons subi les conséquences économiques avant presque tous les autres secteurs ou industries, à l'exception peut-être des hôtels et des voyageurs, et ce, bien avant la déclaration de la pandémie.

En plus de la baisse de la demande provoquée par la peur, les gouvernements du monde entier ont commencé à imposer des restrictions de voyage et des fermetures de frontières, ce qui a physiquement limité les possibilités de voyage. À la mi-mars, sans doute l'une des périodes les plus chargées de l'année en matière de voyages aériens, nos activités n'étaient plus qu'une fraction de ce qu'elles avaient été l'année précédente et, pire encore, il n'y avait presque aucune réservation à l'avance pour les vols intérieurs et internationaux.

Malheureusement, après 10 ans de croissance et de reconnaissance comme l'une des meilleures compagnies aériennes au monde, Air Canada en était réduite à assurer seulement 5 % de ses activités, d'une année sur l'autre; il s'agit, essentiellement, d'une réduction de 95 %. C'est pourquoi nous avons fait le choix difficile, mais nécessaire, de mettre à pied plus de 20 000 employés, soit plus de 50 % de nos effectifs, et de réduire notre réseau mondial, lequel dessert maintenant 46 destinations au lieu de 220.

Étant donné que les restrictions à la frontière canadienne et les politiques de quarantaine demeurent en vigueur, il y a peu d'espoir de reprise à court terme, malgré nos efforts pour rebâtir notre réseau et en dépit des pressions que nous continuons d'exercer pour la levée de ces restrictions.

Alors même que nos activités quotidiennes étaient revues à la baisse, nous avons pris des mesures pour contribuer à l'effort national de lutte contre la crise en faisant ce que nous faisons le mieux: transporter des personnes et des marchandises par avion. En mars et en avril, nous avons rapatrié, en collaboration avec Affaires mondiales Canada, plus de 300 000 Canadiens grâce à nos vols réguliers et à nos vols de rapatriement spécialement organisés. Au total, nous avons assuré 21 vols dédiés au rapatriement. Nos équipages méritent nos remerciements.

Pour citer le ministre Champagne, « Air Canada a joué un rôle vital dans le retour au Canada de milliers de nos concitoyens. » Je tiens à remercier publiquement tous nos employés de leurs efforts inlassables, de leur compassion, de leur dévouement et de leur professionnalisme au cours de ces missions difficiles.

En plus de rapatrier des Canadiens, Air Canada a pris des mesures pour accroître ses activités de transport de marchandises et aider à renforcer la chaîne d'approvisionnement afin d'expédier l'équipement nécessaire pour le réseau de santé.

• (1330)

Depuis la fin de mars, nous avons effectué plus de 1 500 vols tout-cargo et transporté des centaines de tonnes d'équipement médical. Il est important de noter que le transport de marchandises joue également un rôle essentiel dans l'économie mondiale et dans notre propre économie nationale.

À ce stade-ci, Air Canada est en mode de relance. Nous apprenons à composer avec cette maladie. Non seulement nous prenons des mesures pour répondre aux préoccupations liées à la COVID-19, mais nous travaillons également avec des partenaires nationaux et internationaux pour faire en sorte que le transport aérien demeure une solution de rechange sûre pour les déplacements. En collaboration avec les organisations et les autorités sanitaires mondiales, de nombreux pays comme la France, l'Allemagne, le Portugal, le Japon et l'Australie mettent actuellement en œuvre des plans de réouverture des frontières afin de rétablir le commerce et le tourisme dans leur économie.

À elle seule, Air Canada contribue à l'économie canadienne à hauteur de 50 milliards de dollars grâce à ces activités, sans parler des entités de la chaîne d'approvisionnement. Selon nous, le Canada doit maintenant travailler avec les intervenants pour prendre des mesures de toute urgence afin de rouvrir ses frontières et d'assouplir les restrictions de voyage et les exigences en matière de quarantaine, à l'échelle tant nationale qu'internationale, le tout de façon très mesurée et très prudente. Sinon, notre secteur et l'économie canadienne risquent de souffrir bien plus longtemps que nécessaire.

Je vais m'arrêter là et céder la parole à mon collègue, le Dr Jim Chung.

[Français]

Dr Jim Chung (médecin chef, Air Canada): Je vous remercie.

Bonjour à tous.

[Traduction]

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'exprimer sur ce qui constitue peut-être l'enjeu sanitaire le plus déterminant de notre époque.

En tant que médecin chef à Air Canada, je supervise tous les aspects liés aux politiques sanitaires d'Air Canada et, dès le début, j'ai

participé directement aux efforts d'Air Canada et du groupe consultatif médical de l'Association du transport aérien international en réponse à la pandémie de la COVID-19. Comme on l'a dit, Air Canada a été aux premières loges de la pandémie et s'est montrée très préoccupée par la trajectoire de la maladie au début de janvier 2020.

Ce discernement était attribuable, en partie, à notre partenariat avec BlueDot. En avril 2019, nous avons conclu un partenariat avec une petite entreprise torontoise d'intelligence artificielle spécialisée dans l'analyse et la surveillance des maladies infectieuses, car nous avons reconnu l'importance de la surveillance précoce des maladies et de son incidence sur l'industrie aéronautique. BlueDot aide Air Canada à prévoir quelles escales seront touchées et à quel moment au cours d'une éclosion donnée, ce qui nous permet de planifier nos activités en conséquence au moyen d'une alerte rapide.

Grâce à ce partenariat, et sachant qu'aucune mesure ne permet, à elle seule, de réduire considérablement les risques, Air Canada a adopté une approche de rechange qui consiste à utiliser un ensemble de mesures en matière de biosécurité pour atténuer, autant que possible, les risques liés à la COVID-19 dès les premiers stades de la pandémie. En plus de limiter les déplacements vers les points chauds de la COVID-19 pendant cette période initiale, nous nous sommes concentrés sur notre personnel de première ligne et nos clients. Ainsi, en collaboration avec nos syndicats et notre équipage, nous avons fourni des masques aux membres d'équipage, et nous avons repensé nos procédures d'enregistrement, d'embarquement et de service à bord afin de réduire le plus possible les interactions avec les clients, de manière à atténuer les risques pour les deux groupes.

Devant la progression de la pandémie, nous nous sommes rendu compte qu'il ne s'agissait pas d'un problème à court terme. Par conséquent, nous avons révisé plus en profondeur notre expérience client pour améliorer nos mesures sanitaires, notamment grâce à l'installation de filtres HEPA de pointe à bord des avions; ces filtres permettent de purifier l'air toutes les quelques minutes et d'éliminer 99,9 % des agents pathogènes en suspension dans l'air.

En consultation avec d'autres experts médicaux, nous avons lancé le programme Air Canada SoinsPropres+, une première dans l'industrie et certainement au Canada. Ce programme prévoit l'utilisation de pulvérisateurs électrostatiques, la distribution de trousses contenant des masques, des gants et du désinfectant pour les mains à l'intention des clients et du personnel, la vérification de la température des clients — une politique qui a été récemment adoptée par le gouvernement fédéral — et la prise de mesures permettant de limiter encore plus le contact direct entre le personnel et les passagers pendant le voyage.

Bien qu'aucune mesure ne constitue, à elle seule, un moyen sûr d'empêcher la transmission de la COVID-19, l'instauration de plusieurs mesures réduit assurément la probabilité que l'on soit exposé au virus durant les trajets.

Alors que le monde continue de s'adapter à la nouvelle réalité, les transporteurs aériens adoptent également de nouvelles mesures pour que le transport aérien, dont les avantages sont indéniables, puisse reprendre en toute sécurité et desservir des destinations partout dans le monde. Certes, les restrictions aux frontières ont pu contribuer aux efforts déployés au début pour endiguer la propagation du virus, mais l'Organisation mondiale de la Santé et l'Agence de la santé publique du Canada reconnaissent que ce n'est pas une façon garantie d'éliminer les risques.

Aujourd'hui, grâce à une meilleure compréhension de la COVID-19, nous sommes en mesure de mieux gérer ces risques, et nous voyons divers pays du monde entier adopter de nouvelles mesures et rouvrir leurs frontières. Parmi les technologies émergentes, signalons le traçage numérique des contacts, que le gouvernement fédéral et l'Ontario vont bientôt lancer sous forme d'une application. Mentionnons également une technologie numérique d'intelligence artificielle qui permet de saisir les signes vitaux sans contact, ainsi qu'une nouvelle technologie de dépistage plus vaste. En fait, Air Canada étudie en ce moment une technologie canadienne de pointe qui permettrait de dépister les symptômes de la COVID-19 chez les clients dans les aéroports et de réduire davantage le risque de propagation du virus à bord des avions.

L'utilisation de ces technologies doit reposer sur un élément essentiel, à savoir un partenariat avec le gouvernement fédéral. Le fait est que la COVID-19 continuera de circuler dans nos collectivités, dans une certaine mesure, et nous ne pourrions pas l'endiguer complètement tant qu'un vaccin n'aura pas été conçu et distribué massivement. On croit à tort, me semble-t-il, que la COVID-19 sera éradiquée grâce aux mesures actuelles. C'est faux. Tout ce que nous pouvons faire, c'est continuer de réduire le plus possible les risques et le nombre de cas dans un tel contexte.

Notre objectif devrait être de rouvrir l'économie, tout en mettant en place des mesures pour limiter la propagation et les éclosions. Nous nous employons à rendre le transport aérien aussi sûr que possible dans le contexte actuel pour nos clients et notre personnel afin que nous puissions accueillir à nouveau les Canadiens à bord de nos avions et leur permettre de faire des affaires, de rendre visite à leurs amis et à leur famille et d'explorer les différentes régions du Canada et du monde entier.

Je vous remercie.

• (1335)

Le président: Merci, docteur Chung.

Nous passons maintenant aux représentants d'Air Transat.

Monsieur Liebman ou capitaine Bourdages, vous avez 10 minutes.

M. Howard Liebman (directeur principal, Affaires gouvernementales et communautaires, Air Transat): Merci beaucoup, monsieur le président et honorables membres du Comité.

[Français]

Je m'appelle Howard Liebman. Je suis le directeur principal des Affaires gouvernementales et communautaires chez Transat, et je représente Air Transat.

Je suis accompagné aujourd'hui par le capitaine Dave Bourdages, le vice-président aux Services en vol et expérience client chez Air Transat, qui pourra m'aider à répondre à vos questions. Le capitaine Bourdages est responsable de notre réponse opérationnelle, tant face à l'urgence de la COVID-19 que sur le plan de nos efforts de relance.

[Traduction]

Transat est une entreprise intégrée de tourisme international de premier plan qui est spécialisée dans les voyages de vacances. Depuis 1987, nous offrons des forfaits de vacances, des séjours hôteliers et des voyages aériens sous les marques Transat et Air Transat vers une soixantaine de destinations dans les Amériques et en Europe. Transat est fermement engagée dans le développement de

tourisme durable comme en témoignent ses multiples initiatives liées à la responsabilité sociale de l'entreprise au cours des 12 dernières années, et a été, en 2018, le premier voyageur à obtenir la certification Travelife.

L'entreprise qui a son siège social à Montréal compte quelque 5 000 employés, dont 85 % ont dû être mis à pied au plus fort de la crise. Air Transat est le deuxième plus important service de vols internationaux pour passagers au Canada, avec une flotte de 40 grands avions commerciaux. Notre stratégie d'affaires et d'exploitation des marchés est fondée sur un réseau de vols internationaux de point à point, principalement dans le créneau des voyages d'agrément, un secteur que la crise n'a pas épargné.

Je tiens à vous rappeler que le transport aérien est une composante vitale de notre infrastructure de transport nationale et un véritable moteur pour l'économie canadienne. Les voyages et le tourisme par la voie aérienne contribuent à la création et au maintien de plus d'un million d'emplois dans les différentes régions de notre pays, soit bien plus que toute autre industrie du secteur privé. Cette composante cruciale de notre économie nationale a été frappée de plein fouet par la pandémie et risque de subir des torts irréparables en l'absence d'un soutien financier suffisant du gouvernement et d'une stratégie bien ciblée pour la réouverture de nos frontières. Bref, il ne pourra pas y avoir reprise de notre économie nationale sans l'apport concret du secteur de l'aviation et du tourisme.

J'aimerais maintenant vous exposer brièvement certaines des mesures prises par notre entreprise en réponse à la COVID-19 tout en soulignant les contraintes financières importantes que la pandémie exerce sur nous. Je veux également vous présenter les grandes lignes de nos plans en prévision d'une reprise sûre, sensée et pondérée de nos activités.

À la mi-mars, lorsque la pandémie a débuté au Canada et que le gouvernement a annoncé rapidement des restrictions sur les voyages internationaux non essentiels, des interdictions de voyage et des mesures de quarantaine, auxquelles se sont ajoutées les ordonnances des gouvernements provinciaux pour fermer les entreprises, Transat s'est rapidement lancée dans une opération de rapatriement. Les vols effectués par Air Transat pendant les deux dernières semaines de mars visaient ainsi principalement à rapatrier des clients de Transat au Canada ou dans leur pays d'origine.

Pendant que nos ventes et nos revenus s'effondraient totalement, nous avons dépensé des dizaines de millions de dollars pour offrir des centaines de vols sur des tronçons spéciaux ou réguliers, la plupart quittant le Canada à vide, pour rapatrier un total de quelque 65 000 clients pendant une période d'à peine deux semaines. Nous avons en outre offert en partenariat avec Affaires mondiales Canada six vols nolisés dédiés au rapatriement. De plus, Transat a fait don d'équipements de protection individuelle — soit 44 000 masques et 300 000 paires de gants — au gouvernement du Québec le 2 avril, alors même que nos communautés avaient besoin de toute urgence de ces fournitures.

Contrairement aux autres entreprises représentées aujourd'hui, Transat a interrompu la totalité de ses vols et de ses activités à compter du 1^{er} avril étant donné les restrictions de voyage au Canada et à l'étranger et la fermeture des frontières aux voyages non essentiels, ainsi que l'effondrement sans précédent des revenus et l'incertitude permanente sur les marchés qui en ont résulté. Nous voulions ainsi conserver nos liquidités et protéger la viabilité à long terme de notre entreprise. Notre industrie est à forte intensité de capital et de main-d'œuvre, et notre stratégie commerciale n'a jamais été planifiée en fonction de conditions du marché aussi extrêmes. Nous étions loin d'être les seuls à nous retrouver dans cette situation.

Notre entreprise résiliente qui a surmonté de nombreuses difficultés au fil de ces 33 années d'existence n'a pas manqué de réagir. En mars, nous avons prélevé tous les fonds sur une facilité de crédit renouvelable de 50 millions de dollars. Les cadres supérieurs et les membres du conseil d'administration ont consenti à une réduction de leur rémunération de l'ordre de 10 à 20 %. En mars également, nous avons retiré tous les Airbus A310 de notre flotte.

• (1340)

Comme je l'indiquais précédemment, nous avons dû mettre à pied 85 % de notre personnel. Le 16 avril, Air Transat s'est toutefois prévalu de la Subvention salariale d'urgence dont tous nos employés mis en disponibilité ont pu bénéficier. Nous nous employons activement à négocier de nouveaux contrats avec nos fournisseurs et les loueurs d'avions.

L'industrie du voyage et du tourisme est donc celle qui est la plus directement et la plus durement touchée par la pandémie. En conséquence, l'Organisation mondiale du tourisme des Nations unies a demandé aux gouvernements et aux organisations internationales d'inclure le voyage et le tourisme parmi leurs priorités dans leurs plans de reprise des activités. Au Canada, les principales organisations du secteur ont formé la Table ronde canadienne du voyage et du tourisme, à laquelle des chefs de file d'autres secteurs se sont joints depuis. Cette table ronde a demandé aux gouvernements fédéral et provinciaux de lever dès que possible les restrictions de voyage en se fondant sur des protocoles bien établis pour une reprise en toute sécurité.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a récemment rendu publiques les recommandations d'un groupe de travail spécial, dont le Canada fait partie, qui devrait guider les efforts des 200 pays membres pour une reprise sécuritaire des activités de transport aérien à l'échelle planétaire. On y trouve notamment des protocoles visant à maximiser la biosécurité dans tous les aspects de l'expérience voyageur à l'aéroport et dans l'avion, ainsi qu'à minimiser les risques d'une plus grande contagion. Au besoin, le capitaine Bourdages pourra vous fournir de plus amples détails à ce sujet.

Le gouvernement fédéral a ensuite mis sur pied un groupe interministériel d'experts mené par Transports Canada qui collabore avec des experts de l'industrie, y compris ceux travaillant pour les grandes compagnies aériennes et les principaux aéroports canadiens, afin d'intégrer ces recommandations à un plan national. Il est essentiel que la mise en œuvre de ce plan soit approuvée afin qu'il puisse guider une prise de décisions judicieusement fondées sur les risques quant à l'assouplissement des restrictions sur les voyages non essentiels et des exigences de quarantaine.

De plus, nous comprenons très bien que l'évolution des taux d'infection demeure problématique dans de nombreuses régions du monde, et que la reprise de nos activités ne doit pas faire grimper les risques de contagion dans notre pays. C'est ce qui incite de nombreux pays à envisager sérieusement la mise en place de corridors aériens sûrs fondés sur des stratégies nationales de reprise dont l'efficacité serait mutuellement reconnue et qui seraient, dans l'idéal, basées sur les principes harmonisés de l'OACI.

Nous demandons instamment au gouvernement fédéral de s'employer à mettre en place une stratégie semblable et d'entamer sans tarder des discussions bilatérales à ce sujet avec les pays parmi nos principaux partenaires de voyage qui ont vu leurs taux d'infection diminuer de façon constante, comme c'est le cas pour l'Union européenne, le Royaume-Uni, le Mexique et d'autres pays des Caraïbes et de l'Amérique latine où les taux d'infection sont très bas.

Troisièmement, il est essentiel que l'examen par le conseil des ministres d'une éventuelle levée des restrictions touchant les voyages non essentiels soit pleinement intégré à l'assouplissement des exigences en matière de quarantaine, surtout dans le cas de nos pays partenaires avec lesquels nous avons établi un corridor sécuritaire. En effet, nos efforts pour la relance et la promotion des voyages et du tourisme au Canada ne vont servir à rien si l'on continue d'exiger l'auto-isolément dans le cas des voyages discrectionnaires. C'est d'autant plus important pour une entreprise comme Air Transat qui, comme je l'ai indiqué au départ, offre des voyages d'agrément.

Quatrièmement, les voyageurs d'agrément vont demeurer à la maison s'ils n'ont pas accès à une assurance pouvant couvrir les frais liés à la COVID-19 et à son traitement. Les compagnies d'assurances du Canada refusent actuellement d'offrir une telle couverture aux voyageurs. Par bonheur, le secteur de l'assurance semble toutefois laisser entendre que le problème pourrait être réglé si le Canada atténuait ou supprimait, surtout dans le cas des pays avec lesquels un corridor sécuritaire a été établi, l'avertissement global aux voyageurs de niveau 3 leur indiquant d'éviter les voyages non essentiels. Nous demandons par conséquent à Affaires mondiales Canada de s'employer sans tarder à revoir et rajuster ses avertissements en conséquence, conformément aux stratégies mentionnées précédemment pour ce qui est d'une reprise sûre des activités et de l'utilisation des corridors sécuritaires.

Chez Transat, nous faisons aussi le nécessaire pour répondre aux préoccupations de nos clients. Nous avons ainsi mis en place Protection Voyageur, un programme complet qui table sur l'amélioration des mesures de santé et de sécurité à tous les points de contact.

C'est dans ce contexte que nous avons décidé, après mûre réflexion, d'annoncer la reprise graduelle d'une faible proportion de nos activités de vol et d'organisation de voyages à compter du 23 juillet. Nous allons notamment desservir 18 destinations en Europe et dans les Caraïbes en plus d'assurer la liaison entre Montréal, Toronto, Vancouver et Calgary. Pour que ces efforts soient couronnés de succès, il faudra absolument que le gouvernement prenne sans tarder les mesures que je viens d'exposer, lesquelles nous permettront également d'envisager le retour à une gamme plus complète de services à la fin de l'été et en automne.

Merci encore une fois de nous avoir invités à comparaître devant vous. Le capitaine Bourdages et moi-même nous réjouissons à la perspective de pouvoir discuter de ces questions avec vous.

• (1345)

[Français]

Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Liebman.

Nous passons maintenant au représentant de WestJet Airlines.

Monsieur Mikoch-Gerke, vous avez 10 minutes.

M. Jared Mikoch-Gerke (gestionnaire, Sécurité aérienne, WestJet Airlines Ltd.): Bonjour et merci, monsieur le président et honorables membres du Comité, de m'avoir invité à prendre la parole devant vous.

J'aimerais vous fournir aujourd'hui quelques détails sur les mesures que nous avons prises en réponse à la COVID-19, notamment pour ce qui est d'assurer la sécurité de nos employés et de nos passagers.

Je m'appelle Jared Mikoch-Gerke et je suis gestionnaire responsable de la sécurité aérienne pour le groupe d'entreprises WestJet. En ma qualité d'expert en matière de législation et de politiques réglementaires, j'interviens dans l'ensemble de notre réseau mondial.

Aucun pays ou transporteur n'a échappé aux effets dévastateurs de la crise de la COVID-19 sur le secteur mondial de l'aviation. Avant cette crise, WestJet comptait 14 000 employés et offrait plus de 700 vols par jour transportant quelque 70 000 passagers dans l'ensemble de notre réseau international.

Nous avons maintenant dû stationner les deux tiers de notre flotte. Nous comptons 9 000 personnes de moins à notre emploi, et nous nous limitons à une centaine de vols par jour pour transporter moins de 10 % de notre nombre habituel de passagers. Nous n'avons pas eu de vol régulier vers les États-Unis ou toute autre destination internationale depuis le 23 mars. Bien que nous pensons être arrivés à une étape de cette crise marquée par une plus grande stabilité, nous ne prévoyons pas une véritable reprise de nos activités aux niveaux antérieurs à la pandémie avant 2022.

J'espère pouvoir vous soumettre tout à l'heure quelques éléments de réflexion quant aux mesures que nous pouvons prendre collectivement pour faciliter la reprise.

La crise n'a pas manqué de nous rappeler de façon assez percutante que l'aviation commerciale est un service essentiel et un élément crucial de nos infrastructures indispensables, une réalité encore plus manifeste maintenant avec le transport de nos travailleurs essentiels et des fournitures dont nous avons absolument besoin. Malgré la réduction de nos activités, nous avons maintenu notre engagement à desservir tous les marchés canadiens que nous desservions avant cette crise, et nous avons augmenté de notre capacité de fret pour transporter les biens essentiels comme les fournitures médicales et les équipements de protection individuelle. Comme la sécurité demeure pour nous primordiale, nous n'avons jamais manqué à notre engagement de bien protéger nos employés et nos passagers en ces temps difficiles.

Nous avons suivi de près l'évolution de la crise pour pouvoir réagir en conséquence. Dès le départ, nous avons pris les mesures nécessaires pour protéger nos gens dans toute l'organisation. Au début de la crise, nous avons envoyé en télétravail, sans qu'il y ait d'incidence sur nos opérations, tous nos employés dont la présence n'était pas indispensable à notre siège social de Calgary. Pour ceux qui ont

dû continuer à travailler au bureau, nous avons mis en place des postes de travail physiquement espacés et mis à la disposition de tous du désinfectant pour les mains, des lingettes désinfectantes, des gants et des masques. Nous avons également mis en place un nettoyage plus fréquent et plus efficace de tous les points de contact importants et un système de brumisation de nos bureaux.

Dans notre centre de contrôle des opérations, nous avons intégré des employés qui se relaient 24 heures par jour, sept jours par semaine, pour nettoyer régulièrement les principaux points de contact et assurer la propreté des surfaces de travail pour les changements de quart. Nous avons fourni tous les équipements de protection individuelle nécessaires à notre équipe des opérations techniques, y compris des demi-masques et des masques intégraux. Nous vérifions la température de tous nos employés à leur arrivée au travail, et nous exigeons qu'ils portent un masque s'il leur est impossible de respecter la distanciation requise lors des tâches d'entretien. Nous avons intensifié les mesures de stérilisation et de nettoyage de toutes les surfaces de travail et de l'ensemble des points de contact.

Pour nos employés dans les aéroports et nos équipes en vol, nous avons fourni des gants, des masques, des blouses jetables, des lunettes de sécurité, des écrans faciaux et du désinfectant pour les mains. Nous avons mis en place un nettoyage amélioré des surfaces et des toilettes à l'intérieur de nos avions, et nous réservons une toilette aux membres de l'équipage lorsque cela est possible. Nous avons modifié nos pratiques d'hébergement des équipages en leur réservant, dans la mesure du possible, des chambres dans les hôtels reliés aux terminaux aéroportuaires afin d'éviter les déplacements. Nous avons en outre travaillé en plus étroite collaboration avec nos partenaires dans les aéroports pour assurer un meilleur nettoyage des zones d'utilisation commune, et nous avons accru la fréquence de nettoyage des principaux points de contact de nos zones de service.

Jusqu'à maintenant, 29 de nos employés ont obtenu un résultat positif pour la COVID-19. Nous sommes heureux qu'aucun d'eux n'ait eu de complications graves et que la plupart soient totalement rétablis.

Je tiens à profiter de l'occasion pour exprimer nos plus sincères remerciements et notre reconnaissance sans borne pour tous les employés de première ligne de WestJet qui ont su relever le défi et continuer, malgré cette crise, à offrir comme toujours des services exemplaires, courtois et attentionnés à tous nos clients.

Nous savons à quel point il est essentiel que nos passagers se sentent en sécurité lorsqu'ils voyagent avec nous, peu importe pour quelle raison ils se déplacent, que ce soit pour se rendre au travail ou rendre visite à un proche. Nous allons donc plus loin que les mesures sanitaires recommandées et avons mis en place, de notre propre chef, des mesures très rigoureuses et systématiques pour assurer la santé et la sécurité de tous.

Nous avons travaillé en collaboration avec Transports Canada pour la mise en oeuvre rapide de tous les décrets et arrêtés d'urgence prévoyant l'utilisation d'un questionnaire sur la santé, la surveillance constante de tout passager malade et, plus récemment, l'obligation pour les passagers et les membres d'équipage de porter un masque en tout temps pendant le voyage.

• (1350)

En plus de ces exigences, nous avons décidé de condamner des sièges pour assurer la distanciation sociale à bord de nos avions pendant les mois les plus critiques de la crise. Nous avons intensifié le nettoyage de nos avions, afin de désinfecter toutes les surfaces en contact avec les passagers et de décontaminer tous nos avions par pulvérisation aérostatique lors des arrêts de nuit et les longues escales dans nos grandes villes.

Nous avons commencé à prendre la température de tous nos passagers, conformément aux normes de l'OMC, et leur fournissons des lingettes désinfectantes au moment de l'embarquement pour leur permettre d'essuyer eux-mêmes les surfaces les entourant s'ils le souhaitent. Nous avons également modifié notre service de restauration afin de réduire les points de contact. Nous avons notamment éliminé tout service sur les vols courts et fournissons aux passagers des aliments emballés individuellement lors des vols les plus longs. Par ailleurs, nous avons enlevé toute la documentation non essentielle des dossiers de siège.

Chacun de nos appareils est muni de filtres HEPA approuvés pour les hôpitaux, qui éliminent plus de 99,99 % de tous les contaminants, y compris les coronavirus, et l'air de la cabine est entièrement rafraîchi toutes les six minutes. Nous croyons vraiment que l'aviation canadienne est un modèle d'excellence à l'échelle internationale dans la mise en place d'un plan de biosécurité exemplaire.

La sécurité de nos passagers et de nos employés est sans contre-dit notre priorité absolue. Outre les mesures physiques que nous avons prises, nous nous sommes engagés à faire preuve d'ouverture et de transparence dans cette situation qui évolue rapidement. Nous sommes le seul transporteur aérien au Canada à avoir entrepris de communiquer publiquement, directement sur notre site Web et dans nos médias sociaux, l'information sur tout vol pour lequel l'Agence de la santé publique du Canada a dépisté un cas positif à bord. Nous divulguons les rangées concernées, considérées en étroit contact avec la personne, où il y a eu un risque d'exposition.

Tout avion dans lequel a pris bord une personne ayant manifesté des symptômes ou dont le test de dépistage s'est révélé positif est mis hors service pour faire l'objet d'un nettoyage et d'une désinfection complets, en plus du remplacement du filtre HEPA. Il n'y a eu aucun cas de transmission de la COVID-19 à bord de l'un de nos vols commerciaux. Cela fait foi de l'environnement stérile à bord de nos avions et de l'efficacité des mesures de santé et de désinfection accrues mises en place depuis le début de la crise.

L'industrie aéronautique fait preuve d'une résilience et d'une capacité d'adaptation remarquables. Quand les frontières ont commencé à se fermer, nous avons su rapidement mettre fin à nos activités et les adapter à l'incroyable ralentissement économique qui a suivi. La reprise sera cependant beaucoup plus complexe et comportera de grandes difficultés. Notre priorité absolue était de mettre en place des mesures de santé rigoureuses à grande échelle pour assurer la sécurité de nos équipages et de nos passagers, et c'est ce que nous avons fait. Nous respectons à 100 % les recommandations contenues dans le rapport du groupe de travail sur la reprise de l'aviation (le CART) de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Pour la reprise, nous avons besoin que tous les ordres de gouvernement et tous les ministères utilisent les mesures que nous avons prises dans le cadre de leur propre plan de réouverture de l'aviation commerciale et pour rétablir la confiance des consommateurs. Nous

devons travailler à l'élaboration d'une stratégie nationale et éliminer les incohérences dans les restrictions frontalières d'une province à l'autre afin de permettre la libre circulation des Canadiens au pays.

Nous croyons aussi qu'il est dans l'intérêt du Canada de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux afin de créer des corridors stériles dans lesquels les obligations de quarantaine seront levées. Les itinéraires visés relieraient des destinations internationales ayant pris des mesures efficaces pour contrôler la COVID-19, un peu comme dans l'entente envisagée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande pour la création d'une bulle trans-tasmanienne ou dans l'entente sur les voyages au sein de l'Union européenne.

Nous avons la conviction d'être bien préparés pour que les Canadiens puissent recommencer à voyager en toute sécurité. Nous demandons maintenant au gouvernement de nous aider et de mettre en place un plan graduel de réouverture. Nous serons prêts à faire notre part et à mettre d'autres mesures en place au fur et à mesure que d'autres éléments importants feront leur apparition, comme des méthodes de dépistage efficaces et le traçage des contacts, afin de réduire les restrictions de voyage et de tous nous adapter à cette nouvelle normalité.

Je vous remercie de votre attention. Je suis impatient de répondre à vos questions et de discuter de tout cela avec vous.

• (1355)

Le président: Merci, monsieur Mikoch-Gerke.

Passons maintenant aux questions. Il y en aura deux séries, et nous commencerons la première avec M. Doherty.

Monsieur Doherty, la parole est à vous pour six minutes.

M. Todd Doherty: Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier nos collègues d'être ici. Ayant moi-même fait carrière pendant 22 ans dans l'aviation, je suis toujours heureux de m'entretenir avec d'autres passionnés de l'aviation. Je présume que c'est ce que nous sommes.

Je tiens à dire, pour commencer, que les derniers mois ont été extrêmement difficiles pour l'industrie aérienne. C'était extrêmement difficile pour moi, en tant qu'ancien directeur du domaine de l'aviation, de rester en marge à entendre tout ce que j'entendais. Malheureusement, j'ai l'impression, à écouter certains de mes collègues, qu'ils croient qu'il suffira d'appuyer sur un bouton pour que notre secteur rebondisse.

Cela me fait toutefois chaud au cœur d'entendre des observations comme celles de M. Liebman, chez Air Transat, et les vôtres, monsieur Mikoch-Gerke, de chez WestJet. Il s'agit d'un secteur essentiel pour notre économie nationale. Nous devons faire tout en notre pouvoir pour nous doter d'un plan afin de rouvrir nos portes et nos frontières et de remettre nos avions en service. Les décisions doivent venir d'en haut.

J'adresserai cette question au Dr Chung. Je ne sais pas trop si vous êtes au courant, mais la semaine dernière, le ministre a répondu à une question de ma collègue: « Monsieur le ministre, aurais-je plus ou moins de risques de contracter le coronavirus à l'aéroport Pearson ou à la gare Union, selon vous? » Je vais paraphraser sa réponse, parce que les bleus ne traduisent pas exactement ce que le ministre a dit, mais la vidéo est limpide.

Le ministre a dit qu'à son avis, l'expérience aérienne — de l'arrivée à l'aéroport, en passant par l'enregistrement, l'embarquement, le vol jusqu'à la récupération des bagages — est plus dangereuse, qu'on est plus susceptible de contracter la COVID dans ce contexte.

Docteur Chung, seriez-vous en accord ou en désaccord avec cette affirmation?

• (1400)

[Français]

Dr Jim Chung: Je vous remercie de votre question. Je vais y répondre en anglais.

[Traduction]

Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous avons pris toutes les mesures possibles pour réduire le risque de contracter la COVID pendant le voyage. Ces mesures comprennent le processus d'enregistrement à l'aéroport; le port du masque, dès l'arrivée à l'aéroport; la réduction du nombre d'employés autorisés dans les aéroports, à moins qu'ils ne détiennent une carte d'embarquement vérifiée; la séparation et la distanciation sociale dans l'aéroport; l'embarquement par zones, depuis l'arrière jusqu'à l'avant; la distribution d'équipement de protection, y compris du désinfectant pour les mains, des lingettes et des masques; enfin, l'obligation de porter le masque pendant tout le vol.

Comme mes collègues de WestJet l'ont souligné aussi, l'échange d'air fréquent répond aux normes des filtres HEPA utilisés dans les salles d'opération des hôpitaux, et dès l'arrivée d'une personne à l'aéroport, toutes les mesures d'hygiène sont en place. Compte tenu de toutes ces mesures concurrentes d'atténuation du risque, nous estimons avoir réduit le risque autant que possible pendant le voyage.

M. Todd Doherty: Un peu plus tôt dans la crise, il a suffi d'un coup de crayon pour que tout le personnel des compagnies aériennes et des aéroports soit immédiatement envoyé au front pour lutter contre la COVID et sa propagation.

Les transporteurs aériens ont-ils toujours eu accès à l'équipement de protection individuelle ou aux contrôles de la température voulus?

Les représentants des trois transporteurs peuvent me répondre.

M. Ferio Pugliese: Je demanderai au Dr Chung de répondre à cette question, puisqu'il s'y connaît bien.

Dr Jim Chung: Certainement.

Pouvez-vous préciser votre question? Parlez-vous de fournir de l'équipement de protection individuelle à nos équipages?

M. Todd Doherty: Oui. Au personnel de première ligne des aéroports et aux équipages. Le gouvernement a-t-il en tout temps fourni de l'équipement de protection individuelle aux transporteurs aériens?

Dr Jim Chung: Vous voulez savoir si le gouvernement nous a fourni de l'équipement de protection individuelle, c'est bien cela?

M. Todd Doherty: Oui.

Dr Jim Chung: Quand nous avons pris connaissance de l'écllosion, nous avons rapidement mis des mesures en place pour protéger nos employés et nos clients. Nous leur avons fourni de l'équipement de protection individuelle, y compris des masques, et avons revu nos normes de services ainsi que nos procédures d'enregistrement et d'embarquement. Nous avons mis en place de nouvelles normes de protection et de nettoyage.

M. Todd Doherty: Diriez-vous que le gouvernement a été lent à réagir au départ?

Dr Jim Chung: Ce n'est probablement pas à moi de répondre à cela. Je ne peux que vous dire que nous sommes tous en apprentissage. C'était relativement nouveau. Il n'y a pas de manuel ni de guide de référence.

M. Todd Doherty: Très bien.

Pouvez-vous me dire combien d'employés d'Air Canada ont contracté la COVID?

Dr Jim Chung: Pour des raisons de confidentialité, je ne peux pas vous en donner le nombre. Je peux toutefois vous dire, tout comme nos collègues de WestJet, qu'heureusement, nous n'avons enregistré aucun décès. Nos statistiques sont comparables à celles de la population canadienne en général.

Le président: Merci, monsieur Doherty. Il vous reste deux secondes, mais je vais vous arrêter ici.

Je vais maintenant donner la parole à M. Powlowski pour six minutes.

M. Marcus Powlowski (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): J'adore voyager et j'ai confiance que je voyagerai de nouveau souvent avec toutes vos lignes aériennes au cours des prochaines années. Toutes sont des entreprises socialement extrêmement responsables, et toutes semblent vraiment jouer un rôle dans la réponse nationale à la pandémie et les efforts pour rapatrier les gens et transporter des biens essentiels comme l'équipement de protection individuelle. Vous méritez d'ailleurs tous des félicitations pour cela.

Je suis conscient que vous encaissez tous d'énormes pertes financières. Je sais qu'il s'agit d'une menace à la survie de l'industrie aérienne, puisque pratiquement plus personne ne prend l'avion.

Cela dit, M. Pugliese, comme tous les autres témoins, a mentionné que vous deviez être prudent dans le processus de réouverture avant de recommencer à offrir des vols. Je crois que nous ne voulons d'ailleurs pas que vous recommenciez à offrir tous les vols au même rythme. Prenons l'exemple des vols de Toronto à Thunder Bay (je suis le député de Thunder Bay), il y a très peu de cas de COVID-19 à Thunder Bay, environ deux par semaine, alors qu'il y en a beaucoup plus dans la région métropolitaine de Toronto, évidemment.

Quand les lignes aériennes offraient leurs pleins services, environ 1 000 personnes voyageaient entre Thunder Bay et Toronto. Même si beaucoup de gens sont très touchés par la crise à Thunder Bay, comme les propriétaires de restaurants qui ont dû fermer leurs portes, ce n'est pas parce qu'il y a beaucoup de cas à Thunder Bay. Si nous recommençons à offrir ces vols, notre hôpital pourrait soudainement être confronté à de grandes difficultés, tout comme les communautés des Premières Nations du Nord, qui sont très à risque parce que Thunder Bay est un carrefour. Je ne suis pas sûr que nous voulions recommencer à offrir des vols entre Thunder Bay et Toronto.

Cela dit, pourquoi n'offririons-nous pas plus de vols entre destinations sûres? Il y a assez peu de cas à Thunder Bay, et c'est la même chose à Terre-Neuve, au Manitoba et en Colombie-Britannique. Il n'y a actuellement pas de vols de Thunder Bay à St. John's ou de Winnipeg à St. John's. Je crois qu'on a aussi fait mention de liaisons internationales entre destinations sûres.

Est-ce que chaque ligne aérienne envisage d'offrir des vols de ce type, d'offrir de nouveaux itinéraires, pour que les services reprennent rapidement?

• (1405)

M. Ferio Pugliese: Chers confrères des lignes aériennes, je me lance le premier et je vous céderai ensuite la parole.

J'ai quelques éléments de réponse à cette excellente question. D'abord, les mesures de prudence auxquelles nous faisons allusion ne se bornent pas à l'ouverture de l'économie et aux déplacements sans mesures de sécurité visant particulièrement deux choses: d'abord, protéger la santé, la sécurité et le mieux-être du public voyageur, en quoi nous excellons. Notre affaire, à nous dans l'aviation, c'est la sécurité et la gestion des risques, et je le dis même au nom de beaucoup de nos collègues du secteur touristique. Ils font le même travail que nous. La priorité est la santé et la sécurité, et il faut des mesures en ce sens.

À la réouverture de l'économie, nous devons aussi consciemment adopter des mesures éprouvées dans le monde entier. Nous savons que: certains moyens comme l'équipement de protection individuelle; la distanciation sociale, au besoin; la thermométrie à balayage, maintenant possible dans les aéroports où on vérifie la température; la recherche des contacts et même le dépistage, dont les techniques commencent à évoluer, sont tous des éléments à surveiller. Ce que les autorités sanitaires et les transporteurs aériens du monde entier adoptent pour la réouverture des économies, ceux du Canada aussi doivent s'y adapter. Mais il faut accélérer la cadence.

Ensuite, cinq conditions sont vraiment à remplir aujourd'hui, qui introduisent la confusion dans l'intensité des déplacements. Aucun ressortissant étranger n'est autorisé dans notre pays. Des avis généraux de sécurité nous incitent à éviter à tout prix les déplacements. Ça fait partie des messages diffusés. Les règles de quarantaine d'une durée de 14 jours ne s'appliquent pas uniformément à tous les pays. Elles s'appliquent à la grandeur du Canada, tandis qu'on les assouplit ailleurs dans le monde où on agit avec prudence et où on aplatit les courbes de l'épidémie et les facteurs R. Nos frontières aériennes, terrestres et maritimes sont fermées. C'est très changeant et très confus, dans notre pays, en ce qui concerne les provinces ouvertes. Un certain nombre de détails manquent, mais, pour les connaître, nous proposons d'élaborer ensemble, volontairement, des mesures, et de les promulguer pour autoriser les voyages et les transits par les aéroports et l'embarquement dans les avions sans danger pour les voyageurs.

Pour répondre à votre autre question, sur les lieux de destination à envisager, nous préconiserions beaucoup de refuser. Nous voulons ouvrir les frontières internationales, la frontière avec les États-Unis et même, au Canada, les endroits où nous savons que le risque est faible. Pour les correspondances autour du monde, il faudrait envisager les pays où la courbe fléchit et dont l'économie s'est ouverte prudemment. Pourquoi ne pas nous associer à eux et pourquoi le Canada ne figure-t-il pas sur la liste des pays à déconfiner?

Voilà le genre de mesures modérées et prudentes que j'entends et que nous envisageons pour la réouverture.

Je m'arrête, pour permettre à mes amis de s'exprimer.

• (1410)

Le président: Merci, monsieur Powlowski. Votre temps est écoulé.

Au tour maintenant, de M. Thériault.

Monsieur Thériault, vous disposez de six minutes. Nous vous écoutons.

[Français]

Monsieur Thériault, vous avez six minutes.

M. Luc Thériault: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je vous remercie de vos témoignages qui nous éclairent quant aux effets de cette crise sur le transport aérien.

Le 28 mai dernier, l'Assemblée nationale du Québec a adopté à l'unanimité une motion demandant ceci au gouvernement canadien:

Que l'Assemblée nationale demande au gouvernement canadien qu'il ordonne aux compagnies aériennes et autres transporteurs de juridiction fédérale de permettre aux clients dont les voyages ont été annulés en raison de la pandémie actuelle d'obtenir un remboursement.

De toute évidence, cela n'a pas convaincu le gouvernement fédéral.

Avez-vous dû présenter au gouvernement une preuve écrite, ou en faire la démonstration, qu'il y aurait des effets catastrophiques si l'on remboursait les clients qui le demandaient?

[Traduction]

M. Jared Mikoch-Gerke: Monsieur le président, nous sommes reconnaissants des réactions de tous les invités et nous comprenons la difficulté que présente pour tous cette situation sans précédent.

Comme l'Alliance canadienne du camionnage le faisait remarquer dans son communiqué du 22 avril, les tarifs aériens ne prévoient pas toujours des remboursements en espèces, particulièrement dans les cas qui échappent à notre volonté. WestJet croit que le remboursement des crédits de voyage est une façon de faire convenable et responsable dans les circonstances extraordinaires comme celles de la crise de la COVID-19.

[Français]

M. Luc Thériault: Où sont ces liquidités présentement? On s'entend que cet argent ne vous appartient pas puisqu'il n'y a pas eu de transaction.

[Traduction]

M. Ferio Pugliese: Peut-être puis-je souligner le fait que les bons achetés par les clients ne sont pas remboursables. Il importe de noter, et je m'exprime ici au nom d'Air Canada, que nous avons remboursé pour plus de 1 milliard de dollars de billets remboursables au public voyageur.

De plus, nous avons également modifié, après le début de la pandémie, nos règles concernant les déplacements, pour autoriser la non-expiration des bons, mais aussi leur report, leur transition et leur transfert en points Aéroplan. De plus, nos ajustements sont rétroactifs jusqu'en mars.

[Français]

M. Luc Thériault: Je comprends que je n'aurai pas une conversation assez rapide avec vous à cet égard.

Vous venez nous dire que vous voulez que les frontières soient rouvertes et que les restrictions de voyage et les mesures de quarantaine soient assouplies. Or on sait que 50 % de la contamination communautaire provient d'individus qui ne présentent pas, ou pas encore, de symptômes.

Vous dites pouvoir garantir un voyage sécuritaire, mais le simple fait de voyager comporte en soi un risque de propagation. Vous dites pouvoir ouvrir des couloirs dans des pays où les taux d'infection sont acceptables ou réduits, mais encore faut-il savoir si ces pays ont un niveau de détection et de dépistage adéquat.

En effet, la détection est essentielle et je vous en donne un exemple. Au début de la crise, nous nous sommes concentrés sur la Chine continentale, laquelle avait déjà mis des mesures en place. Or, beaucoup de gens du Québec sont allés en Europe et, quand ils en sont revenus, le Québec a fini par avoir pas mal plus de cas qu'ailleurs au Canada.

Quel est donc votre plan et comment pouvez-vous nous assurer que la réouverture des frontières et l'assouplissement des restrictions de voyage et des mesures de quarantaine vont quand même nous permettre de bien faire face à une deuxième vague du virus?

• (1415)

[Traduction]

Dr Jim Chung: Voici ce que j'en pense. D'abord, au début de la pandémie, nous en savions malheureusement peu de choses. Nous apprenons vraiment au fur et à mesure. Nous connaissons maintenant la COVID-19, sa pathogenèse, essentiellement sa période d'incubation, l'existence d'un certain pourcentage de porteurs asymptomatiques et présymptomatiques de germes et le risque de propagation, que nous ignorions au début, en janvier et février.

Cela étant dit, l'ouverture des frontières, ce n'est pas à moi seul de la déterminer. Ce n'est certainement pas moi qui en déciderais. Cela devra se faire en consultation, à l'initiative du gouvernement, avec la participation de toutes les parties prenantes, notamment le secteur du transport aérien et les Canadiens en général, pour déterminer les facteurs de réduction maximale du risque.

Je sais qu'on ne pourra pas l'annuler, mais nous devons le réduire au minimum autant que possible, que ce soit par certaines mesures pour l'autre pays, en ce qui concerne son taux de cas, son taux d'infection positive, le nombre de tests de dépistage par habitant, etc. Ces facteurs devraient vraiment être déterminés, mais en collaboration avec tous les joueurs, y compris le gouvernement, le public et les transporteurs aériens.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Thériault.

[Traduction]

La parole est à M. Davies.

Monsieur Davies, allez-y. Vous disposez de six minutes.

M. Don Davies: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de nous accorder du temps à l'intérieur d'un horaire très chargé.

Récemment, les présidents directeurs généraux d'Air Canada, de WestJet et d'Air Transat ont signé une lettre ouverte au premier ministre du Canada et à ceux des provinces dans laquelle ils disaient:

La quarantaine obligatoire d'une durée de 14 jours et la fermeture complète de notre pays à tous les visiteurs de l'étranger ne sont plus nécessaires et ne sont pas en harmonie avec les mesures prises par d'autres pays.

Comme l'administratrice en chef de la Santé publique du Canada, la Dre Theresa Tam, a qualifié la quarantaine obligatoire de 14 jours frappant tous les voyageurs arrivant de l'étranger de pierre

angulaire de la politique fédérale de lutte contre la pandémie, je me demande ce que vous répondriez. La Dre Tam se trompe-t-elle?

Le porte-parole de n'importe lequel des trois transporteurs aériens peut répondre.

M. Ferio Pugliese: Je vais me lancer, en demandant son point de vue au Dr Chung, notamment, mais pas seulement lui.

Je ne veux pas laisser entendre qu'elle se trompe, mais je suppose que pour évaluer la politique, on la compare à ce qui se fait ailleurs dans le monde. En fait, même au Canada, des médecins et des directeurs de services médicaux dans les provinces ont levé la quarantaine. Cela ne fait que nous empêcher de voir que nous sommes peut-être à un moment, sauf si la courbe, en ces divers endroits, continue d'être exponentielle — et nous savons que vous avez...

Le président: Monsieur Pugliese, pouvez-vous relever votre micro, s'il vous plaît, ou vous en approcher?

M. Ferio Pugliese: Sauf si nous savons que c'est une région présentant un risque élevé. Je veux dire que nous voyons en permanence ce qui se passe dans certaines régions du globe et, comme vous l'avez dit, même ici, au Canada, on assouplit les mesures de quarantaine en certains endroits.

Je ne suis pas ici pour diverger d'opinion avec la Dre Tam. Je ne suis pas médecin, mais plusieurs médecins et plusieurs praticiens de la santé du monde entier prennent des décisions contraires dans des cas où ils voient bien qu'on recourt à des mesures modérées pour aplatiser la courbe, réduire les contacts et le nombre de cas et, quand ça marche, nous devrions autoriser le déconfinement.

• (1420)

M. Don Davies: Si je peux le demander, où au Canada levons-nous les mesures de quarantaine?

M. Ferio Pugliese: Certaines provinces n'imposent pas de quarantaine obligatoire d'une durée de 14 jours.

M. Don Davies: D'accord.

Quelqu'un, je ne suis pas certain qui c'était, a dit qu'il croyait que nous entamions une période de stabilité.

Je suis d'accord avec toutes les observations que j'ai entendues: nous sortons de la pandémie à tâtons, il n'y a pas de guide, mais je pense qu'il devient assez évident que les pays qui ont vu le nombre de cas diminuer et qui ont baissé la garde commencent à connaître de nouvelles flambées. Cela s'est vu en Australie et en Nouvelle-Zélande. Cela se produit dans plus de 25 États des États-Unis. Il semble, lorsque nous croyons pouvoir être moins rigides, que nous nous dirigeons en fait vers une deuxième phase. La Dre Bonnie Henry, de la Colombie-Britannique, a répété qu'aucune pandémie, dans l'histoire, n'a jamais eu de deuxième vague.

Comme les transporteurs aériens demandent visiblement le relâchement d'un certain nombre de règles, ne craignez-vous pas que nous ne nous dirigeons vers une autre flambée, et, dans l'affirmative, comment y réagiriez-vous?

M. Jared Mikoch-Gerke: Monsieur le président, je vais essayer de répondre et je céderai ensuite la parole à mes homologues.

Je pense que, collectivement, l'objectif principal de notre industrie est d'assurer la santé et la sécurité de nos employés et du public voyageur. Comme nous l'avons vu, c'est une crise très complexe, en évolution constante, et la quarantaine d'une durée de 14 jours est un élément qui complique beaucoup le redémarrage de l'industrie. Désormais, nous devrions chercher à continuer d'harmoniser nos façons de faire avec les normes et les conseils des organismes internationaux reconnus et nous diriger vers l'abandon graduel des mesures restrictives, de manière prudente et délibérée.

Vous avez notamment demandé combien de provinces avaient allégé leurs mesures de quarantaine. Seulement dans les provinces du Canada, la moitié n'en ont pas imposé pour les déplacements à l'intérieur du pays. Je pense que, dans un premier temps, nous voulons certainement envisager une stratégie nationale cohérente d'ouverture aux voyageurs canadiens. Ce sera une bonne occasion d'évaluer les répercussions qui suivront. Nous craignons tous beaucoup une deuxième vague. Nous en sommes certainement conscients, mais nous appliquons toutes ces mesures sanitaires pour essayer le mieux possible d'en éloigner la possibilité. Il suffit que nous ayons un rapport stratégique délibéré.

M. Don Davies: Merci.

Si je peux continuer avec WestJet, vous avez fait référence à la décision prise de condamner des sièges pendant la phase critique. Je suppose que c'était pour se conformer aux directives de distanciation sociale. Est-ce que vous condamnez toujours certains sièges et, sinon, pourriez-vous nous dire pourquoi et, si oui, pourquoi vous continuer de le faire?

M. Jared Mikoch-Gerke: En ce qui concerne l'espacement dans la cabine et les sièges condamnés, c'est une mesure que nous avons prise de notre propre chef. Ce n'était pas un règlement qui nous était imposé, et ce n'était pas parce que nous en avions les moyens. Nous avons pris cette mesure de manière provisoire. Nous avons toujours dit qu'elle ne serait sans doute pas permanente, mais en plein milieu de la crise, nous avons pris la décision d'établir une certaine distanciation dans la cabine.

À mesure que la crise évoluera, nous continuerons de suivre les nouvelles directives de l'industrie, ainsi que les directives internationales, et nous continuerons de réexaminer nos politiques, celle-ci comprise.

M. Don Davies: Merci.

Pour ce qui est d'Air Canada, à la fin mai, vous annonciez que vous n'utiliseriez plus la Subvention salariale d'urgence du gouvernement fédéral et que vous optiez plutôt pour la mise à pied de 20 000 employés, y compris des agents de bord, des mécaniciens et des agents du service à la clientèle. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi votre compagnie aérienne a pris cette décision?

M. Ferio Pugliese: Oui, je peux répondre à cette question.

Je voudrais également préciser, en rapport avec votre question précédente, que lorsque j'ai parlé de la mise en isolement pendant 14 jours, comme l'a mentionné M. Mikoch-Gerke, je faisais en fait référence aux vols interprovinciaux au Canada.

M. Don Davies: Merci.

Puis-je le préciser également? Je crois que c'est un point important. Parlons-nous de vols intérieurs ou internationaux?

M. Ferio Pugliese: De vols intérieurs, donc de province à province, mais le Canada dans son ensemble a déjà un isolement de 14 jours...

Le président: Merci, monsieur Davies.

• (1425)

M. Don Davies: Monsieur le président, est-ce que le témoin pourrait répondre brièvement à la question que je lui ai posée? Je crois qu'il a pu préciser, mais qu'il voulait rajouter quelque chose pour expliquer pourquoi Air Canada avait pris cette décision, donc je vais lui demander de me répondre brièvement.

Le président: Veuillez répondre très rapidement, s'il vous plaît.

M. Ferio Pugliese: Oui, je peux répondre, et ce n'est pas parce que je ne voulais pas répondre à la question. Je voulais apporter une précision à votre question précédente, donc j'espère que...

M. Don Davies: Oui, je comprends.

M. Ferio Pugliese: Merci.

Je crois qu'il est important de savoir que nous avons un millier d'employés qui adhèrent au programme de Subvention salariale d'urgence.

Pour ce qui est du programme de Subvention salariale d'urgence, nous avons décidé de le discontinuer à cause de la fermeture des frontières et du déclin de nos activités. Nous n'assurons que 5 % de nos activités habituelles. À long terme, nous ne pouvions pas garder ces employés, et le programme de Subvention salariale d'urgence en lui-même n'apporte pas le secours réellement adapté pour nous permettre de poursuivre nos activités. Ce n'est pas un programme gratuit. Une dépense importante et une érosion des liquidités y sont associées, qui proviennent du coût des charges sociales, des retraites et des avantages sociaux.

De plus, parce que nous n'envisageons pas la reprise complète de nos activités avant trois ans, cela signifierait que nous devrions garder tous ces employés tout en sachant que nous n'allons pas atteindre un niveau de reprise nous permettant de maintenir ce niveau de dotation à court terme. Donc, nous avons donc gardé mille employés au cas où l'économie reprendrait et qu'il y ait un allègement des restrictions de voyage, des fermetures de frontières, des mesures de quarantaine et autres. Qui sait, à la fin de l'année, nous allons peut-être retrouver 25 % de nos activités, ce qui nous permettrait de donner des postes à temps plein à ces mille employés. J'espère...

Le président: Merci, monsieur Davies.

Passons maintenant à notre deuxième série de questions avec M. Jeneroux.

Monsieur Jeneroux, vous disposez de cinq minutes.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent au représentant d'Air Canada pour commencer.

Les conservateurs, dès le début, ont réclamé la fermeture des frontières avec les zones à haut risque. Qu'est-ce qui a influé sur la décision d'Air Canada d'annuler certains vols dès janvier, ce qui allait à l'encontre des recommandations du gouvernement du Canada et de l'OMS?

M. Ferio Pugliese: En ce qui concerne le mois de janvier, je dirais que toutes les décisions qui ont été prises en début d'année étaient surtout de nature commerciale. Je dirais que les changements plus prononcés datent de la fin avril et du début mai, quand les restrictions frontalières ont continué à prendre de l'ampleur et que, par conséquent, nous avons suspendu nos services, parce que le trafic aérien avait considérablement diminué. Les Canadiens peuvent prendre l'avion à destination des États-Unis, mais les Américains n'ont pas le droit de prendre l'avion à destination du Canada, et quand ils rentrent chez eux, ils doivent se placer en isolement pendant 14 jours. Cela a exercé un puissant courant descendant sur la demande des passagers.

En début d'année, nombre de décisions relatives au réseau aérien, le cas échéant, auraient été liées à des considérations commerciales. Plus tard, au deuxième trimestre, les décisions étaient surtout liées à la COVID, en raison des restrictions imposées aux frontières.

M. Matt Jeneroux: Vous serez d'accord avec moi pour dire que, si le gouvernement du Canada avait fermé les frontières au moment où vous avez annulé les vols transfrontaliers, cela aurait eu des conséquences beaucoup plus sérieuses sur le nombre de cas de COVID-19. Et, en ce qui concerne vos concurrents, cela les aurait aussi encouragés à annuler leurs vols en provenance de ces zones à risque.

M. Ferio Pugliese: Non, je ne suis pas sûr que c'est ce que vous pouvez conclure. Je ne dirais pas du tout ça. Vous établissez un parallèle entre le trafic transfrontalier et, si je ne m'abuse, le taux de transmission d'un pays à l'autre. Je ne pense pas qu'on puisse établir un parallèle.

Je dirais simplement que la raison pour laquelle nous avons annulé ce service a certainement beaucoup à voir avec l'imposition des restrictions aux frontières et des restrictions de voyage.

M. Matt Jeneroux: Je trouve inconcevable que, si quelqu'un paie un service qu'il n'utilise pas, il soit quand même facturé pour ce service.

Air Canada, WestJet, Air Transat, quand allez-vous rembourser vos clients? Nous allons commencer avec vous M. Liebman.

• (1430)

M. Howard Liebman: Merci de votre question.

C'est une question qu'on a aussi posée à notre PDG, lors de l'annonce des résultats trimestriels la semaine dernière. Je voudrais dire qu'il y a deux modèles. Un modèle dans lequel c'est le contribuable qui paie et un modèle dans lequel c'est l'utilisateur. Au Canada jusqu'à présent, nous n'avons pas suivi l'exemple de l'Union européenne ni celui des États-Unis, qui a injecté des dizaines de milliards de dollars dans les compagnies aériennes. Voilà où nous en sommes.

Je voudrais dire dès l'abord que nous avons besoin d'aide à cet égard. Nous ne sommes pas en activité. Aucune entreprise, aucun secteur de l'industrie ne peut tenir pendant trois mois sans revenu, sans activité, et s'acquitter de toutes ses obligations. Je voudrais dire qu'en définitive, notre point névralgique, c'est que nous avons besoin de nos clients. Notre sort est entre les mains de nos clients et si nous avons tenu jusqu'ici, cela prouve à quel point la situation est grave pour nous et pour notre industrie et, par conséquent, nous avons besoin d'aide.

M. Matt Jeneroux: Personne d'autre n'est pressé de réponse.

Ma question s'adresse aux représentants d'Air Canada, de WestJet et d'Air Transat.

Est-ce que les représentants d'Air Canada ou de WestJet...?

M. Jared Mikoch-Gerke: Monsieur le président, je remercie le député pour sa question.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous comprenons à quel point cette situation sans précédent est difficile pour tout le monde. Nous avons pris les mesures nécessaires pour prolonger la validité des crédits au-delà de leur date d'expiration. Lorsqu'il a précisé son énoncé au sujet des crédits voyage, l'Office des transports du Canada a fait valoir que les tarifs des compagnies aériennes ne prévoient pas toujours un remboursement, surtout pour des situations hors de notre contrôle. Nous croyons...

[Français]

M. Luc Desilets: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Il n'y a pas d'interprétation vers le français actuellement.

[Traduction]

Le président: Merci. Je vais arrêter l'horloge, monsieur Jeneroux.

Monsieur Mikoch-Gerke, quel canal avez-vous choisi? Le canal anglais?

M. Jared Mikoch-Gerke: Oui.

Le président: D'accord. Pouvez-vous essayer à nouveau? Nous verrons si l'interprétation fonctionne.

M. Jared Mikoch-Gerke: Bien sûr. Je disais que...

[Français]

M. Luc Desilets: Nous entendons très bien, maintenant.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Mikoch-Gerke, veuillez s'il vous plaît reprendre votre réponse.

M. Jared Mikoch-Gerke: D'accord.

Je vais expliquer à nouveau que le 22 avril, l'Office des transports du Canada a clarifié son énoncé sur les crédits voyage, et a fait valoir que les tarifs des compagnies aériennes ne prévoient pas toujours un remboursement, surtout pour des raisons qui sont hors de notre contrôle. Nous croyons que le remboursement par l'entremise des crédits voyage représente une approche appropriée et responsable étant donné les circonstances extraordinaires que nous connaissons.

Le président: Merci.

Monsieur Jeneroux, il vous reste 10 secondes. Voulez-vous demander à la troisième compagnie aérienne de répondre?

M. Matt Jeneroux: Vous lisez dans mes pensées, monsieur le président.

Le président: Est-ce qu'un représentant de la dernière compagnie aérienne peut répondre à la question?

M. Ferio Pugliese: Oui, je réitère les commentaires de mes collègues. Air Canada respecte la réglementation applicable en date du 22 avril et les énoncés de l'OTC. Je réitère également qu'en ce qui a trait aux billets remboursables, nous avons effectué un paiement de 1 milliard de dollars, selon les tarifs et la réglementation en vigueur.

Le président: Merci à tous.

Merci, monsieur Jeneroux.

La prochaine intervenante est Mme Sidhu.

Madame Sidhu, vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

Mme Sonia Sidhu (Brampton-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de l'industrie canadienne du transport aérien. Vous avez ramené des milliers de Canadiens à la maison et avez livré de l'équipement de protection individuelle au Canada pendant la crise. Je vous félicite pour vos efforts.

L'industrie du transport aérien est liée à bon nombre d'autres industries, notamment les services de taxi et de limousine des aéroports. Dans ma circonscription, Brampton-Sud, on compte de nombreux taxis de l'aéroport Pearson et services de limousines. Les exploitants et employés d'entreprises comme Aerofleet, AirFlight et Airline Limousine vivent dans ma circonscription. Nos chauffeurs de taxi de première ligne ont travaillé très fort pendant cette crise sanitaire et malheureusement, certains d'entre eux sont décédés de la COVID-19. Nous savons ce que vit leur famille, et je sais que nous pouvons en faire plus pour les aider.

Ma question s'adresse à tous les témoins. De quelle façon les compagnies aériennes comme les vôtres coordonnent-elles leurs activités avec celles de ces entreprises, afin de mettre en place des mesures de soutien alors que vous commencez à accroître les services? Ma question s'adresse à tout le monde. Les représentants d'Air Canada peuvent répondre en premier.

• (1435)

M. Ferio Pugliese: Je remercie la députée pour sa question.

Nous comprenons l'incidence que la situation a eue sur les entreprises tertiaires. Nous avons récemment organisé une table ronde sur le tourisme, qui compte plus de 45 membres de l'industrie du tourisme et du voyage, et qui vise également d'autres moyens de transport. Notre objectif est de travailler ensemble pour trouver des façons d'établir des mesures permanentes dans les entreprises. Ensemble, ces entreprises et la nôtre produisent des extrants économiques d'une valeur de 106 milliards de dollars au Canada, ce qui est important, mais tout le monde doit collaborer et adopter ces mesures.

Nous travaillons en collaboration avec Transports Canada afin d'établir nos propres mesures dans les aéroports et dans les avions. Nous travaillons aussi avec nos homologues de l'industrie pour trouver des façons d'adopter des mesures uniformes. Ainsi, nous allons nous associer à eux pour fournir l'équipement de protection individuelle et les mesures d'hygiène nécessaires, entre autres.

Mme Sonia Sidhu: Quelqu'un d'autre veut-il répondre? D'accord.

Ma prochaine question est la suivante. Je comprends que l'espace dans les aéroports est restreint. Ainsi, les files d'attente pour l'embarquement et la récupération des bagages pourraient entraîner des complications pour la reprise des activités aériennes régulières, surtout dans les pays qui n'ont peut-être pas les mêmes règlements que le Canada. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet? Quelles sont les mesures prises par vos compagnies pour répondre à cette exigence?

Dr Jim Chung: Je peux peut-être répondre à cette question.

Nous reconnaissons que dans le cadre de leurs déplacements, les passagers doivent franchir plusieurs points, non seulement ici, mais aussi à l'étranger, et qu'à certains moments, il sera impossible de maintenir une distance physique. C'est pourquoi nous avons adopté une approche à plusieurs niveaux pour...

Le président: Docteur Chung, pouvez-vous tenir votre micro plus haut, s'il vous plaît?

Dr Jim Chung: Excusez-moi, monsieur le président.

C'est pourquoi nous préconisons — conformément à l'avis de tous les experts — une approche à plusieurs niveaux, puisque nous reconnaissons qu'à certains moments, les passagers ne pourront garder une distance physique suffisante. C'est pourquoi nous avons mis en place d'autres mesures non pharmaceutiques, comme le lavage des mains et le port d'un couvre-visage. Ces mesures sont tout aussi importantes.

Mme Sonia Sidhu: Merci.

Qu'en est-il d'Air Canada? Pouvez-vous nous expliquer le programme SoinPropre, le nouveau protocole de sécurité aérienne en période de COVID-19? Croyez-vous que les clients répondent bien au programme?

M. Ferio Pugliese: Je vais commencer, rapidement, pour vous expliquer le programme. SoinPropre+ a été lancé il y a un mois environ. Nous avons été la première compagnie aérienne à procéder à la vérification de la température des passagers et à exiger le port du masque. En gros, le programme vise la prise de mesures supplémentaires pour veiller à ce que la cabine soit propre et stérilisée. Tous les passagers qui montent à bord d'un avion recevront une trousse qui contient du désinfectant pour les mains, des lingettes, un masque et des gants. Nous utilisons également un désinfectant électrostatique à l'arrivée de chaque appareil, avant le prochain départ.

Des toilettes sont prévues pour l'utilisation de l'équipage et d'autres pour les passagers. Tout ce qui se trouvait dans les pochettes derrière les sièges, par exemple, a été retiré afin d'éviter que le virus n'atterrisse sur ces surfaces. Ces mesures s'ajoutent à celles prises pour garantir la qualité de l'air.

Docteur Chung, voulez-vous ajouter quelque chose?

• (1440)

Dr Jim Chung: Non, je crois que vous avez tout dit, monsieur Pugliese.

Je réitère que nous avons adopté une approche à plusieurs niveaux et que nous distribuons des produits non pharmaceutiques à des fins de prévention, comme les masques, le désinfectant pour les mains et les lingettes. Nous avons aussi prévu une désinfection électrostatique et des mesures d'hygiène dans les cabines pour réduire le plus possible les risques.

Le président: Merci, madame Sidhu. Nous allons maintenant entendre M. Kitchen.

Monsieur Kitchen, vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

M. Robert Kitchen: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence.

Monsieur le président, selon la rapidité des réponses, il se peut que je partage mon temps de parole avec Mme Jansen.

J'aimerais dire aux représentants d'Air Canada qu'il y a eu une grande confusion associée aux directives et aux conseils qui ont été émis par l'Agence de la santé publique du Canada. Vous avez également fait valoir aujourd'hui qu'il y avait eu certains problèmes interprovinciaux. Nous savons que les provinces et les territoires n'ont pas l'obligation juridique de transmettre leurs renseignements sur la santé au gouvernement fédéral.

Je connais déjà la réponse à ma question, mais dans les faits... Est-ce qu'il y a eu une certaine confusion au sein de votre organisation quant à la façon de procéder avec les mesures préventives? Les consignes quant au port du masque et à la prise de température, entre autres, ont changé.

Dr Jim Chung: Je peux répondre à cette question.

Comme je l'ai dit plus tôt, monsieur le président, il n'y a pas de guide d'utilisation pour cette pandémie. Nous en apprenons au fur et à mesure et nous écrivons le guide au jour le jour. Les données et la science évoluent au fil du temps, et aujourd'hui, on suggère fortement le port d'un couvre-visage.

Au fil de l'évolution des données et de la science, on entend de multiples intervenants et on lit de nombreuses lignes directrices émanant de diverses organisations. Nous en faisons le suivi — tout comme le font mes collègues des autres compagnies aériennes — et nous tentons d'en tirer les meilleures pratiques.

M. Robert Kitchen: Les réponses variées portent à confusion, n'est-ce pas?

Dr Jim Chung: Toute cette histoire de COVID-19 porte à confusion, en fait. Nous en sommes au sixième mois maintenant, et je me souviens du moment où tout a commencé. J'étais sur une plage lorsque j'ai reçu un premier avertissement sur BlueDot au sujet de l'écllosion d'un virus semblable au SRAS à Wuhan.

La situation a évolué très rapidement et tout le monde a dû s'adapter. Je suis certain que WestJet et Air Transat ont eu à s'adapter à la vitesse de la lumière également...

M. Robert Kitchen: Merci, docteur Chung.

Monsieur Mikoch-Gerke, vous avez parlé des normes et des mesures que vous avez prises pour le nettoyage, notamment. J'aimerais aborder un point à cet égard. Lorsque j'ai fait l'aller-retour à partir d'Ottawa, j'ai entendu des techniciens parler de la propreté des avions, du changement des filtres HEPA, des mesures d'hygiène qui étaient prises, etc. Et je crois que le travail est bien fait.

Vous avez parlé de la nébulisation électrostatique. Nous reconnaissons que cette technique permet d'atteindre certains endroits que les nettoyeurs ne peuvent pas atteindre. Ma question vise une autre étape. Je comprends que la recherche est très récente à cet égard, mais je me demandais si WestJet avait songé à la technologie de l'ozone.

M. Jared Mikoch-Gerke: Monsieur le président, je remercie le député pour cette question.

Je ne connais pas cette technologie. Nous n'avons pas étudié la possibilité d'y avoir recours pour le moment. Cela étant dit, nous continuons d'adapter les mesures et si une nouvelle technologie nous permet de mieux nettoyer les avions, nous allons étudier la possibilité d'y avoir recours au fil de l'évolution de la situation et de l'examen de nos politiques relatives au nettoyage des cabines et d'autres zones.

M. Robert Kitchen: Monsieur Liebman, est-ce qu'Air Transat a songé à utiliser cette technologie?

M. Howard Liebman: Je demanderais à mon collègue, le capitaine Bourdages, de répondre à cette question, si vous me le permettez, monsieur.

M. Robert Kitchen: Allez-y.

Capitaine Dave Bourdages (vice-président, Services en vol et expérience client, Air Transat): Merci de poser la question.

Comme l'ont mentionné nos collègues de WestJet et d'Air Canada, nous examinons la technologie qui est actuellement à notre disposition. Nous tentons de fonder notre approche sur la science et sur ce qui existe. La technologie électrostatique a fait ses preuves. Nous restons à affût de ce qui pourrait voir le jour, mais nous n'avons pas accordé une attention particulière à la technologie de l'ozone proprement dite.

• (1445)

M. Robert Kitchen: Merci beaucoup.

Je vais laisser Mme Jansen poser rapidement une question.

Mme Tamara Jansen: Merci.

Je vais la poser aux gens d'Air Transat.

J'ai une question de mes concitoyens, Paul et Bonnie, qui ont réservé un vol vers Rome en juillet dernier. Ils devaient partir en août, et bien entendu, ils ont essuyé un refus après avoir demandé un remboursement. Dois-je leur dire que c'est à cause d'un manque de soutien gouvernemental — vous avez dit que les États-Unis et l'Union européenne en accordent un —, que c'est la raison pour laquelle ce sont les Canadiens qui en font les frais?

M. Howard Liebman: Merci de poser la question.

Soyons clairs: nous aurons des vols de Toronto à Rome à la fin de juillet. C'est la bonne nouvelle.

De façon plus générale, je tiens à répondre à votre question de manière très précise. D'abord et avant tout, notre industrie a besoin de ses clients, et en tant que compagnie, ils sont notre priorité. Ils recevront tous un crédit de voyage complet en dédommagement des vols annulés compte tenu des restrictions annoncées par le gouvernement.

Mme Tamara Jansen: Malheureusement, ils ne peuvent pas utiliser le crédit à cause d'un autre problème.

Le président: Merci, madame Jansen.

Nous passons maintenant à M. Van Bynen.

Monsieur Van Bynen, allez-y. Vous avez cinq minutes.

M. Tony Van Bynen (Newmarket—Aurora, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins, qui nous donnent une bonne idée des enjeux.

Ma première question est pour Air Canada.

Depuis le début de la pandémie, Air Canada collabore étroitement avec Affaires mondiales Canada pour faire revenir des Canadiens au pays. Pouvez-vous dire au Comité combien de vols spéciaux de rapatriement Air Canada a effectués, et combien il y avait de Canadiens à bord?

M. Ferio Pugliese: Oui, monsieur le président. Merci de poser la question.

Nous avons effectué 21 vols spéciaux de rapatriement, et nous avons ramené ainsi un peu plus de 8 500 Canadiens au pays. De plus, pendant la pandémie, la crise, la diminution des activités et le resserrement des restrictions à la frontière, nous avons aussi mis à contribution nos liaisons commerciales. Selon nos calculs définitifs, c'est environ 300 000 Canadiens qui ont été rapatriés au Canada.

M. Tony Van Bynen: Merci.

Docteur Chung, nous savons qu'une partie de l'air dans la cabine d'un avion est recyclé après avoir été filtré. J'aimerais que vous parliez un peu plus du système de ventilation de l'avion.

Tout d'abord, comment le système fonctionne-t-il lorsque l'appareil est dans les airs? Pouvez-vous parler de la circulation de l'air dans l'avion et dire si c'est plus susceptible de contribuer à la propagation ou si c'est efficace pour la prévenir? Les passagers peuvent-ils faire quelque chose pour que le système de ventilation fonctionne mieux, par exemple fermer les sorties d'air au-dessus de leurs sièges? De plus, en quoi est-ce différent lorsque l'avion est stationné et que les moteurs ne tournent pas à cause de retards au sol?

Dr Jim Chung: Monsieur le président, je remercie le député de sa question. C'est une excellente question, et la réponse nécessitera un petit discours. Je m'excuse si c'est un peu long.

Dans la plupart des avions, en cours de vol, l'air de la cabine est un mélange en parts égales d'air de prélèvement qui passe par le moteur et d'air réacheminé vers la cabine. L'air qui est remis en circulation dans la cabine passe par le système de filtrage à haute efficacité pour les particules de l'air, qui, comme on l'a mentionné plus tôt, filtre 99,9 % des bactéries, des champignons et des virus, et l'air est redistribué dans la cabine.

La distribution de l'air dans la cabine ne se fait toutefois pas de l'avant à l'arrière, mais essentiellement d'un côté à l'autre, ce qui signifie que l'air circule de manière transversale par rapport à l'axe longitudinal de l'appareil. Par conséquent, ce que demandent les responsables de la santé publique dans leurs avis, c'est habituellement de retracer les contacts en remontant à deux rangées devant le cas de référence et à deux à l'arrière.

Au sol, l'air passe par un appareil externe de traitement de l'air qui est raccordé à l'avion.

M. Tony Van Bynen: Merci.

Ma prochaine question est pour Air Transat.

Que signifierait pour la viabilité financière des compagnies aériennes un relâchement prématuré des restrictions relatives aux voyages non essentiels, lesquelles devraient ensuite être resserrées de nouveau à cause de nouvelles vagues?

• (1450)

M. Howard Liebman: Merci de poser la question. Je vais répondre et voir si mon collègue, le capitaine Bourdages, veut intervenir.

Je pense que, au nom de nous tous, personne ne veut se tromper. D'abord et avant tout, l'Organisation de l'aviation civile internationale des Nations unies, l'OACI, a présenté ses protocoles du Council Aviation Recovery Taskforce, et nous, les compagnies aériennes et les aéroports, travaillons maintenant avec le gouvernement fédé-

ral et des comités interministériels pour examiner cette série de restrictions et nous assurer que nous faisons la bonne chose. Le corridor sécuritaire, « safe to safe » en anglais, en fait partie.

Nous tenons à préciser que, selon nous, nous ne pouvons pas attendre des années, jusqu'à ce qu'il y ait un vaccin disponible à grande échelle, avant de reprendre les vols. Nous devons procéder de manière sécuritaire. Nous croyons qu'il y a un moyen d'y parvenir, tout en respectant les recommandations de santé publique et les normes des Nations unies, bien entendu.

M. Tony Van Bynen: Parfait, merci.

D'après ce que j'ai compris, avant la pandémie, de nombreux vols devaient essentiellement être complets pour que les compagnies aériennes soient rentables, n'est-ce pas? Le cas échéant, quelles seront les répercussions après la COVID? Faudra-t-il augmenter considérablement les prix à cause du nombre inférieur de passagers?

Je pose la question aux représentants des différentes compagnies aériennes. À quoi ressemblera l'avenir après la pandémie?

M. Ferio Pugliese: Je vais commencer. Je serai bref pour permettre à mes collègues de répondre.

Nos activités reposent sur l'offre et la demande. Il n'y a actuellement pas de demande. Je ne vois pas nécessairement de transition vers des tarifs aériens plus élevés. Ce que cela signifie pour nos activités, c'est que tant que ces restrictions demeureront en place et que nous n'aurons pas de moyens équilibrés de rouvrir l'économie, l'incidence sur la viabilité financière de nos compagnies sera énorme lorsqu'elles tenteront de se maintenir à flot.

Compte tenu des coûts fixes élevés de notre secteur, nous continuons de dépenser tous les jours, tous les mois et tous les trimestres. Pour préciser ma pensée, et nous l'avons dit publiquement, nous dépensons environ 22 millions de dollars à cause de l'infrastructure et du soutien nécessaire à notre secteur. Cela revient à environ 1,8 milliard de dollars par trimestre, lorsqu'on fait le calcul. À moins que la demande augmente, les répercussions négatives sur l'ensemble de ces organisations seront importantes.

M. Tony Van Bynen: Je vois.

Y a-t-il d'autres observations?

M. Howard Liebman: Oui. Je suis heureux d'intervenir au nom d'Air Transat, juste pour dire que si nous pouvions reprendre nos activités en toute sécurité, comme nous l'espérons, dans environ un mois, nous parlerions d'environ 15 % de la capacité. Dans notre secteur, qui est axé sur les loisirs, l'été assure notre survie. La saison est déjà bien entamée. Comme je l'ai dit, nous songeons à offrir environ 15 % de nos services. C'est une situation désastreuse. Nous n'avons pas mené d'activités ni vendu de billets depuis plus de trois mois.

M. Tony Van Bynen: Le représentant de WestJet souhaite-t-il intervenir?

Le président: Oui, allez-y.

M. Jared Mikoch-Gerke: Oui, j'aimerais ajouter mes propos à ce qui a été dit. Je pense qu'il est très difficile pour nous de nous faire une idée des répercussions financières après la COVID.

Pour revenir sur ce qu'a dit M. Pugliese et M. Liebman, j'aimerais également attirer l'attention sur une étude récente de l'IATA sur la distanciation des sièges occupés. En plus d'avoir besoin d'une certaine demande, les différentes mesures sanitaires nous obligeraient d'imposer certaines choses comme une distanciation des sièges occupés — quoique nous le faisons déjà maintenant.

L'IATA a terminé une étude. Parmi 122 compagnies aériennes, le seuil moyen de rentabilité correspondait à un facteur de charge de 77 %. Sur 737 appareils, c'est-à-dire la majorité de notre flotte, si nous maintenons la distanciation sociale sur une longue période, notre facteur de charge correspondrait à 62 % de la capacité normale. Quand on tient compte du seuil de rentabilité de 77 % et de la capacité de 62 % en respectant une distanciation des sièges occupés, on constate qu'il y a un manifestement des défis inhérents.

Je pense qu'il est difficile pour nous de prédire l'avenir, mais de nombreux facteurs auront une incidence sur la situation après la COVID.

M. Tony Van Bynen: Merci.

Le président: Merci, monsieur Van Bynen.

[Français]

Monsieur Thériault, vous disposez de deux minutes et demie.

M. Luc Desilets: Monsieur, le président, c'est moi, M. Desilets, qui prendrai le relais. J'espère que cela convient.

Je remercie nos invités.

J'ai une brève question à poser à M. Liebman d'Air Transat.

Quel pourcentage des demandes de remboursement a été accordé?

M. Howard Liebman: Je ne comprends pas exactement la question.

À l'heure actuelle, nous avons émis des bons d'échange à nos clients d'une valeur d'environ 500 millions de dollars sur à peu près 600 millions de dollars de ventes.

M. Luc Desilets: Parlez-vous ici de remboursements?

M. Howard Liebman: Non, je ne parle pas de remboursements. Tout le monde s'est fait offrir un crédit voyage. Il n'y a pas de remboursement.

• (1455)

M. Luc Desilets: D'accord.

Je vais poser la même question à M. Pugliese. Quel pourcentage des demandes de remboursements a été accordé à ce jour?

[Traduction]

M. Ferio Pugliese: Merci. Je n'ai pas de pourcentage à donner par rapport au processus de remboursement, mais je peux vous dire qu'on s'appête à rembourser plus d'un milliard de dollars de billets remboursables.

[Français]

M. Luc Desilets: Vous parlez de billets remboursables. Dois-je comprendre qu'aucun montant d'argent n'a été réinjecté pour rembourser les billets des clients?

[Traduction]

M. Ferio Pugliese: En effet. C'est conforme aux dispositions du contrat conclu lors de l'achat du billet.

[Français]

M. Luc Desilets: Au Québec, habituellement, un service qui n'est pas rendu implique automatiquement un remboursement total. Dans ce cas monsieur Pugliese, je vous demanderais quelle est la différence pour votre compagnie entre une annulation due à la pandémie de la COVID-19 et l'annulation de routine d'un vol, pour laquelle vous rembourseriez un client.

[Traduction]

M. Ferio Pugliese: C'est une bonne question. Nous remboursons les vols annulés lorsque le client a acheté un billet remboursable. Seuls les billets remboursables font l'objet d'un remboursement.

Je tiens à souligner encore une fois que ce n'est pas extraordinaire dans le secteur; c'est la pratique. Nous adhérons aussi aux déclarations faites par l'Office des transports du Canada le 22 avril.

[Français]

M. Luc Desilets: Ce qui est dommage pour nous, Canadiens, c'est que nous voyons que, dans plusieurs pays étrangers, on rembourse les billets. Vous êtes habituellement soumis à des contraintes et à des exigences semblables.

J'aimerais vous poser encore une brève question, probablement plus simple, monsieur Pugliese.

[Traduction]

Le président: Monsieur Desilets, votre temps est écoulé.

[Français]

M. Luc Desilets: Merci beaucoup, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Davies, c'est à votre tour, pour deux minutes et demie, s'il vous plaît.

M. Don Davies: Merci, monsieur le président.

Je pense que ma question convient seulement aux représentants d'Air Canada et de WestJet. Vos compagnies aériennes transportent-elles plus de marchandises pendant la pandémie? Le cas échéant, j'aimerais savoir si cette augmentation a aidé à compenser la diminution des revenus provenant des passagers. Si c'est le cas, dans quelle mesure?

M. Ferio Pugliese: Je vais commencer. Nous avons fait beaucoup de travail dans le domaine du transport de marchandises. Nous avons rénové un certain nombre de nos appareils 777 de grande portée. Nous avons enlevé tous les sièges et rénové les appareils pour le transport de marchandises. Nous en avons fait autant pour quelques-uns de nos produits Airbus.

Cela ne compense pas la perte de revenus attribuables au trafic de passagers, pas du tout, compte tenu des volumes mêmes, mais cela a certainement contribué pendant cette période à nous permettre d'acheminer des biens essentiels partout dans le monde. Nous avons commencé ce travail à la fin de mars et nous le poursuivons.

M. Don Davies: Merci.

Monsieur Mikoch-Gerke, WestJet a-t-elle augmenté sa capacité en transport de marchandises? En transportez-vous?

M. Jared Mikoch-Gerke: Oui, et nous avons augmenté notre capacité dans la mesure où nous le pouvons. Nous n'avons pas reconfiguré nos appareils. Nous avons accru nos services de transport de biens essentiels comme le plasma sanguin. Nous offrons aussi d'autres services pour aider Postes Canada. Nous avons également consacré quelques vols au transport d'équipement de protection individuelle entre Dublin et Atlanta.

Cela dit, même si nous avons observé une légère augmentation du transport de marchandises, cela n'a pas compensé la diminution accrue de la demande provenant des passagers.

M. Don Davies: Je vois.

M. Howard Liebman: Monsieur le président, si je peux me permettre, je vais répondre très rapidement pour Air Transat à la question sur le transport de marchandises.

M. Don Davies: Bien sûr.

M. Howard Liebman: Je suis heureux de dire que dans le cadre de notre plan de redémarrage, nous avons converti deux appareils Airbus 330 à fuselage large en avions-cargos, et nous nous adressons actuellement à différents partenaires et intervenants. Comme nous l'avons fait en rapatriant des Canadiens pendant nos derniers vols, une fois que nous volerons de nouveau, nous avons l'intention d'aider en mettant nos avions à la disposition des provinces et du gouvernement pour transporter de l'équipement de protection individuelle en provenance de la Chine et d'autres marchés.

M. Don Davies: Merci, monsieur Liebman. Je n'ai pas voulu vous ignorer. J'ai juste présumé, peut-être à tort...

M. Howard Liebman: Que nous ne faisons pas de vols. Tout à fait.

M. Don Davies: ... que vous ne transportiez pas de marchandises.

Ma dernière question est pour WestJet et Air Canada.

Je sais que, le 27 avril, WestJet a demandé une exemption fédérale au ministre du Travail pour éliminer l'exigence de l'avis de

16 semaines pour pouvoir mettre à pied plus de 50 travailleurs. Je suis curieux de savoir si vous avez obtenu cette exemption auprès du gouvernement fédéral. C'est la même chose pour Air Canada. J'aimerais savoir si vous avez demandé une exemption et, le cas échéant, où en est la demande.

● (1500)

M. Jared Mikoch-Gerke: Nous avons annulé notre demande pour cette exemption.

M. Don Davies: Je vois.

Air Canada?

M. Ferio Pugliese: Oui, nous avons présenté une demande, mais nous n'avons pas reçu de réponse.

Le président: Merci, monsieur Davies.

M. Don Davies: Merci.

Le président: Voilà qui met fin aux questions à notre deuxième groupe de témoins de la journée.

Je tiens à remercier les députés, comme toujours, d'avoir posé des questions très difficiles. Elles étaient bonnes.

Je tiens également à remercier les témoins de nous avoir accordé du temps, de nous avoir fait part de leur situation et de leurs défis, et de nous avoir donné toute cette excellente information.

Je tiens aussi plus particulièrement à souligner le travail des interprètes. C'est un contexte de travail très difficile pour eux. Nous avons différents terminaux, et l'audio varie en fonction du réseau. Il est extrêmement difficile pour eux de faire leur travail. Je les remercie sincèrement de nous aider à jeter un pont entre les deux langues et d'accomplir tout ce travail. Je vous en suis très reconnaissant.

Merci, tout le monde.

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>