



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 017

Le jeudi 18 février 2021

Président : M. Vance Badawey



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

Le jeudi 18 février 2021

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): Je vous souhaite à tous la bienvenue, membres du Comité, madame et messieurs les témoins, ministre Alghabra et ses collaborateurs, à la 17^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le 25 janvier 2021. Les travaux seront diffusés sur le site Web de la Chambre des communes. Pour votre gouverne, la diffusion Web montrera toujours la personne qui s'exprime, plutôt que tout le Comité.

Pour le bon déroulement de la réunion, je vais expliquer quelques règles à suivre. Tout d'abord, les membres du Comité et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Vous avez le choix au bas de votre écran entre « parquet », « anglais » et « français ». Les membres du Comité présents en personne font comme d'habitude quand le Comité se réunit en personne dans une salle de comité. Gardez à l'esprit les directives du Bureau de régie interne relatives au port du masque et aux protocoles sanitaires.

Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne nommément la parole. Si vous êtes en vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour rétablir le son. Quant aux membres du Comité qui se trouvent dans la salle, leur microphone sera contrôlé comme normalement par la procédure et l'agent chargé de la vérification. Je vous rappelle que tous les commentaires des membres du Comité et des témoins doivent être adressés au président. Veuillez couper votre micro quand vous ne vous exprimez pas. Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même, nous ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre de passage de tous les membres du Comité, qu'ils participent à la réunion virtuellement ou en personne.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 26 janvier 2021, le Comité se réunit aujourd'hui pour poursuivre son étude sur les effets de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien.

Je suis heureux d'accueillir nos témoins. Nous avons, tout d'abord, l'honorable Omar Alghabra, député et ministre des Transports. Il est accompagné de représentants du ministère des Transports: M. Michael Keenan, sous-ministre; M. Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté; M. Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint, Politiques; et Mme Anuradha Marisetti, sous-ministre adjointe, Programmes.

Je vais maintenant laisser la parole au ministre Alghabra.

Monsieur le ministre, vous disposez de cinq minutes pour présenter vos observations préliminaires.

L'hon. Omar Alghabra (ministre des Transports): Je vous remercie, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, de m'avoir invité à participer à l'étude du Comité sur les effets de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien.

J'ai un profond respect pour le travail de ce comité. J'ai passé de nombreuses heures dans des salles de comité physiques et virtuelles comme celle-ci et je connais l'importance du travail qui s'y fait. C'est un honneur de comparaître devant vous aujourd'hui pour la première fois en tant que ministre des Transports, et je me réjouis de travailler avec vous à l'amélioration du réseau de transport du Canada.

Depuis les premiers jours de la pandémie de COVID-19, Transports Canada travaille avec les représentants du secteur des transports pour mettre en place une série de mesures et de conseils à plusieurs niveaux afin de protéger les Canadiens et les personnes qui travaillent dans les secteurs des transports et de l'expédition.

Récemment, afin de freiner davantage la propagation du virus et de ses nouveaux variants au Canada, nous avons adopté de nouvelles règles qui visent les voyages internationaux. En vertu de ces nouvelles règles, tous les vols internationaux transportant des passagers doivent désormais atterrir dans un des quatre plus grands aéroports du Canada. Les voyageurs aériens doivent également fournir la preuve d'un test moléculaire de dépistage de la COVID-19 négatif avant l'embarquement sur un vol international à destination du Canada. À leur arrivée, ils doivent se soumettre à un autre test moléculaire de dépistage de la COVID-19 et réserver une chambre dans un hôtel approuvé par le gouvernement du Canada pour trois nuits, à leurs frais, en attendant les résultats du test. De plus, le gouvernement et les compagnies aériennes du Canada ont convenu de suspendre tous les vols à destination et en provenance du Mexique et des pays des Caraïbes jusqu'au 30 avril de cette année. Ces mesures reposent sur les dernières données scientifiques et sur les directives des agences de santé publique.

Le gouvernement du Canada sait aussi que la pandémie touche de manière disproportionnée les collectivités éloignées et du Nord qui dépendent de petits transporteurs aériens pour des services essentiels. C'est pourquoi nous avons annoncé un financement maximal de 191,3 millions de dollars pour les provinces et les territoires afin que les collectivités éloignées uniquement accessibles par avion continuent de recevoir des fournitures essentielles.

Afin d'aider à atténuer la baisse des activités dans les aéroports canadiens, nous avons également accordé un allègement des loyers aux 21 administrations aéroportuaires qui ont des baux fonciers avec le gouvernement fédéral. Tout dernièrement, le gouvernement a annoncé, dans le cadre de l'Énoncé économique de l'automne, un soutien financier supplémentaire de 1,1 milliard de dollars pour le secteur aérien. Cette aide sera fournie au moyen d'une série de mesures ciblées visant à soutenir la connectivité régionale, les investissements dans les infrastructures essentielles et le maintien de l'activité des aéroports canadiens.

En regardant vers l'avenir, nous savons qu'un secteur du transport aérien dynamique et concurrentiel est vital pour la reprise économique du Canada. Permettez-moi de parler de ce que je sais être une préoccupation pour beaucoup de Canadiens, en particulier ceux qui travaillent dans le secteur de l'aviation. Ce secteur compte des employés parmi les mieux formés et les plus dévoués du monde. Je sais que beaucoup sont anxieux et frustrés de voir que les négociations sur l'aide financière au secteur ne sont pas encore terminées. Aux Canadiens qui m'ont écrit, je réponds: sachez que je suis tout à fait conscient des répercussions de cette crise sur votre vie. Les restrictions liées à la COVID ont des conséquences dramatiques et négatives pour le secteur. Personne ne lui souhaite plus que moi un retour à la normale d'avant la crise de la COVID.

Cela dit, je suis également conscient que tout programme d'aide financière doit répondre aux préoccupations des Canadiens de manière plus générale. Nous devons prendre en compte la question du remboursement des billets aux voyageurs aériens qui n'ont pas pu les utiliser à cause de la COVID et les problèmes des collectivités qui ont perdu des vols régionaux qui les reliaient au reste du pays. Nous devons donc prendre le temps nécessaire pour parvenir à un accord avec les compagnies aériennes qui sera largement soutenu par les Canadiens. Cela dépend de toutes les parties à la table de négociation. Il est également dans l'intérêt de tous que nous procédions ainsi.

Parmi les autres tâches décrites dans ma lettre de mandat, il m'est demandé de promouvoir le secteur aérospatial vert et innovant du Canada, de soutenir l'infrastructure aérienne régionale et le développement économique régional, et de favoriser la croissance dans d'autres secteurs clés, comme le tourisme.

En outre, je travaillerai avec mes collègues pour m'assurer que nous suivions les recommandations formulées après la tragédie du vol PS752. J'ai personnellement rencontré les familles à de nombreuses reprises et je reste déterminé à les soutenir et à faire tout ce qu'il nous est possible de faire pour qu'une telle tragédie ne se reproduise plus jamais.

● (1540)

Enfin, le premier ministre a clairement indiqué que je dois continuer de progresser dans la réalisation des engagements énoncés dans la lettre de mandat de 2019 du ministre Garneau. Je me réjouis, en fait, à l'idée de poursuivre l'excellent travail de mon prédécesseur.

Chers collègues, je vous ai résumé en quelques mots le travail qui nous attend. Je vous remercie encore une fois de me donner l'occasion de comparaître devant vous.

Avant de vous redonner la parole, monsieur le président, je tiens à remercier les représentants du ministère des Transports et le personnel du cabinet du ministre qui travaillent sans relâche depuis ma

nomination il y a quatre semaines pour que je sois au courant des dossiers et prêt à accomplir le travail qui nous attend.

Je vous remercie, monsieur le président.

● (1545)

Le président: Je vous remercie, ministre Alghabra.

Nous allons à présent commencer la première série de questions en suivant l'ordre d'intervention. Nous avons Mme Kusie pour les conservateurs. Ensuite, ce sera le tour de M. El-Khoury pour les libéraux, puis de M. Barsalou-Duval pour le Bloc québécois et de M. Bachrach pour le NPD.

Madame Kusie, vous avez la parole pendant six minutes.

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Soyez le bienvenu, monsieur le ministre. Mes félicitations pour votre nomination, qui est très importante.

La presse, en fait le *Globe and Mail*, rapportait lundi qu'un plan est à l'étude. Les Canadiens, les travailleurs et le secteur de l'aviation ont été dévastés par la nouvelle annoncée par Reuters en décembre et, une fois de plus, déçus.

Est-ce que c'est vrai? Est-ce qu'un plan est sur le point d'être présenté, monsieur le ministre?

L'hon. Omar Alghabra: Je tiens à remercier ma collègue, Mme Kusie, de ces paroles aimables. J'ai eu l'occasion de parler avec elle juste après ma nomination, ainsi qu'avec les porte-parole d'autres partis. Il est très important pour moi de rester en contact avec les députés de l'opposition afin de tenir compte de leurs points de vue dans mon processus décisionnel.

Permettez-moi quelques observations sur sa question. Le secteur du transport aérien est extrêmement important pour l'économie et la sécurité du Canada. Nous reconnaissons que la pandémie a d'énormes répercussions sur...

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie, monsieur le ministre. Nous n'avons pas beaucoup de temps.

Est-ce que vous êtes sur le point de présenter un plan, oui ou non? Le secteur du transport aérien peut-il s'attendre de façon imminente à un plan, plan qu'il réclame depuis un an? Répondez par oui ou par non, je vous prie, monsieur le ministre.

L'hon. Omar Alghabra: J'ai dit dans mes observations préliminaires que je veux qu'un accord se matérialise aussi rapidement que possible, mais il y a aussi d'autres parties à la table de négociation. Nous négocions donc très rapidement et nous sommes en pourparlers avec le secteur du transport aérien. J'espère voir un accord rapidement, mais il y a d'autres acteurs dans ces négociations. Nous espérons pouvoir bientôt conclure un accord.

Mme Stephanie Kusie: Pouvez-vous nous dire quand nous pouvons espérer voir ce plan?

L'hon. Omar Alghabra: Comme je l'ai dit, d'autres facteurs entrent en ligne de compte, notamment les autres parties à la table de négociation. Je ne peux pas donner de date précise. Je ne peux pas préjuger des résultats. Tout ce que je peux dire, c'est que nous entendons, le gouvernement et moi-même, arriver à un accord le plus rapidement possible.

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie de vos efforts à cet égard.

Vous avez évoqué le plan dans vos observations préliminaires, mais je vais revenir sur certains points que vous avez mentionnés.

Pouvez-vous affirmer que le plan prévoira le rétablissement des liaisons régionales et du service perdu vers des collectivités qui se retrouvent isolées d'un bout à l'autre du pays, comme le mentionnait votre propre collègue, le député de Saint John—Rothesay, dans des déclarations aujourd'hui? Pouvez-vous confirmer qu'il prévoira le rétablissement des liaisons régionales, monsieur le ministre?

Le président: Je suis désolé, madame Kusie.

Ministre Alghabra, les interprètes me demandent si vous pouvez rapprocher un peu le micro, peut-être d'un centimètre. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je vous remercie, madame Kusie.

Monsieur le ministre, vous avez la parole.

L'hon. Omar Alghabra: Je présente mes excuses aux interprètes.

Comme je l'ai dit dans mes observations préliminaires, le rétablissement des liaisons régionales fait partie de ces négociations. Je ne peux pas préjuger des détails, mais je peux vous dire que c'est un aspect important de l'accord et un aspect nécessaire aussi pour avoir l'appui du public.

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

Est-ce que le plan protégera les travailleurs? Est-ce que nous garantirons qu'il n'y aura pas d'autres suppressions d'emplois en contrepartie de fonds qui seraient distribués aux compagnies aériennes? Pouvez-vous nous assurer que ce plan protégera les travailleurs?

L'hon. Omar Alghabra: La protection de l'emploi et le rétablissement des liaisons régionales sont au cœur de nos négociations avec les grandes compagnies aériennes, tout comme les mesures à prendre pour que le secteur du transport aérien soit résilient. Or, sa résilience dépend notamment de la préservation des emplois très qualifiés.

Mme Stephanie Kusie: Très bien.

Vous en avez parlé dans vos observations préliminaires, monsieur le ministre, mais une fois encore, j'aimerais que vous le confirmiez pour nos concitoyens. Pour tous les Canadiens qui en sont de milliers de dollars de leur poche, le plan garantira-t-il le remboursement des billets sur les vols annulés?

L'hon. Omar Alghabra: Je le répète, comme je l'ai dit dans mes observations préliminaires, le remboursement des passagers dans l'impossibilité de voyager à cause des restrictions dues à la COVID est un élément essentiel de nos discussions, qui portent sur les liaisons régionales, les emplois et les remboursements. Tous ces aspects sont pris en compte dans les pourparlers en cours avec les compagnies aériennes.

• (1550)

Mme Stephanie Kusie: Très bien. Je vous remercie de l'admettre, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, pouvez-vous aussi nous assurer que ce plan n'autorisera pas les compagnies aériennes à récupérer les commissions des agents de voyage?

L'hon. Omar Alghabra: Je peux également ajouter que la question des remboursements ou des commissions des agents de voyage indépendants fait partie des discussions en ce moment même.

Mme Stephanie Kusie: Très bien.

Enfin, pouvez-vous nous assurer qu'en application de ce plan, NAV CANADA maintiendra les niveaux de service voulus pour le contrôle de la circulation aérienne, et pouvez-vous vous y engager?

L'hon. Omar Alghabra: Je pense que mes amis et collègues savent que NAV CANADA est une entreprise du secteur privé qui mène ses activités en toute indépendance. Cela dit, permettez-moi d'ajouter que je la surveille très attentivement, que je vais suivre ses décisions de très près. Le niveau de service fait l'objet d'études actuelles et Transports Canada examinera toute décision qui peut avoir une incidence sur la sécurité.

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

Monsieur le ministre, vous êtes nouveau dans vos fonctions, mais je suis certaine que vous savez que depuis le 12 mars, le gouvernement dit étudier des mesures pour atténuer les effets de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien. Toutefois, les discussions n'ont commencé que le 8 novembre 2020.

Puis-je vous demander, monsieur le ministre, pourquoi il a fallu tant de temps au gouvernement pour agir en faveur de ce secteur et pour essayer de l'aider et d'aider les Canadiens à disposer d'un secteur du transport aérien dynamique et viable? Pourquoi a-t-il fallu attendre aussi longtemps, monsieur le ministre, pour en arriver à être prêt à présenter ce plan et à annoncer tous les engagements que vous avez pris aujourd'hui?

L'hon. Omar Alghabra: Je tiens à dire que depuis le début de la pandémie, le gouvernement a agi très vite et résolument en mettant sur pied de vastes programmes d'aide centrés sur les Canadiens, ainsi que sur les entreprises et les travailleurs canadiens. Nous avons notamment instauré la Prestation canadienne d'urgence et la subvention salariale, qui a aidé tout le monde au Canada. D'ailleurs, le secteur du transport aérien en a aussi profité, puisqu'il a touché à lui seul entre 1,7 et 1,8 milliard de dollars au titre de la subvention salariale. Il y a d'autres mesures, dont j'ai également parlé dans mes observations préliminaires et dont le secteur du transport aérien bénéficie.

Cela dit, je reconnais que la deuxième vague, l'apparition de nouveaux variants de la COVID et la mise en œuvre de nouvelles mesures en ce qui concerne les voyages, qui ont alourdi le fardeau du secteur du transport aérien, ont rendu encore plus urgentes des mesures visant tout particulièrement ce secteur. C'est pourquoi, à la fin de l'automne dernier, nous avons entamé des discussions avec les compagnies aériennes sur des aides sectorielles les concernant.

Le président: Je vous remercie, madame Kusie.

Je vous remercie, ministre Alghabra.

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

Je vous remercie, monsieur le ministre.

Le président: Nous allons passer à M. El-Khoury.

Monsieur El-Khoury, vous disposez de six minutes.

[Français]

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

Bienvenue, monsieur le ministre Alghabra, c'est un plaisir de vous recevoir ici.

Monsieur le ministre, dans un scénario où notre gouvernement n'aurait pas approuvé la fusion, quelles auraient été vos principales préoccupations? Pourquoi une fusion serait-elle préférable, par exemple à une éventuelle faillite?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je suis désolé, monsieur le président, la traduction... Veuillez m'excuser, mais mon collègue peut-il répéter la question?

Je crois savoir quelle est sa question, mais je préférerais, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, qu'il la répète.

M. Fayçal El-Khoury: Je vais la répéter en anglais, s'il y a un problème de traduction.

Monsieur le ministre, dans un scénario où le gouvernement n'a pas approuvé la fusion, quelle était sa principale préoccupation? Par exemple, pourquoi une fusion est-elle préférable à une faillite éventuelle?

L'hon. Omar Alghabra: Je remercie le député de ses paroles aimables.

Je suppose qu'il parle de l'acquisition d'Air Transat. Le gouvernement a décidé dernièrement d'autoriser l'acquisition d'Air Transat par Air Canada. C'était compliqué. Nous devons examiner tous les facteurs en présence. Je peux certainement dire que la situation actuelle au sein du secteur du transport aérien due à la COVID a beaucoup joué dans notre décision.

Nous voulions protéger l'emploi, car des emplois étaient menacés. Les choix des consommateurs l'étaient aussi. Le siège d'Air Transat au Québec était en jeu, tout comme l'entretien de la flotte de la compagnie au Québec. Nous voulions faire en sorte de protéger tout cela. Il y allait beaucoup de l'intérêt public. Nous avons posé de nombreuses conditions strictes à cette fusion pour être certains de protéger les intérêts des Canadiens.

• (1555)

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Monsieur le ministre, l'une des priorités de ce gouvernement en matière de politique aérienne, avant la pandémie, était d'encourager davantage la concurrence en apportant des modifications réglementaires qui favoriseraient le démarrage des compagnies aériennes offrant des bas prix, par exemple. Compte tenu de cela, j'imagine que ce n'est qu'avec beaucoup de réticence que vous avez approuvé une vision qui pourrait réduire la concurrence.

Comment la pandémie a-t-elle contribué à vous faire changer la priorité en tant que responsable de la réglementation?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Le député a raison. Nous avons toujours été attachés, et nous le restons, à un marché concurrentiel dans le secteur du transport aérien. Bien sûr, la COVID-19 et les restrictions concernant les voyages qui en découlent ont entraîné l'effondrement de la demande de services aériens. Les questions de concurrence à court terme en sont devenues moins importantes. Nous cherchions davantage à protéger les emplois et la viabilité à long terme du secteur. Ce sont les facteurs que nous avons examinés avant de prendre la décision.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Monsieur le ministre, M. Péladeau prétend qu'il avait soumis une meilleure offre pour acheter Air Transat,

ce qui aurait permis de préserver l'indépendance d'Air Transat par rapport à Air Canada.

Air Transat déclare elle-même que, contrairement à ce que rapportent les médias, sa proposition était en fait de 5 \$ l'action et non de 6 \$.

De plus, Air Transat affirme que la proposition ne disposait pas d'un financement contraignant et pleinement engagé ni d'une preuve de liquidités suffisantes pour procéder à l'acquisition.

Enfin, toujours selon cette compagnie aérienne, la proposition ne prévoyait pas un financement suffisant pour répondre aux besoins en fonds de roulement d'Air Transat pour 2021, évalués à environ 500 millions de dollars.

En tant qu'autorité responsable de la réglementation, comment Transports Canada peut-il formuler de telles revendications — adoptant ainsi une attitude conquérante — lorsqu'il évalue si une fusion devrait avoir lieu?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je tiens à préciser que le droit est très clair quant à ce que le gouvernement du Canada doit examiner. En fait, il ne peut examiner que la transaction qui lui est proposée. Lorsque nous avons évalué les options possibles, nous avons examiné toute l'information dont nous disposions, y compris celle fournie par M. Péladeau. J'espère que le député comprend que je ne peux pas entrer dans les détails financiers en raison de la confidentialité des affaires.

Cela dit, je puis lui assurer, ainsi qu'à tous les Canadiens, que nous avons tenu compte de toute l'information dont nous disposions. Nous avons fini par prendre ce qui nous semblait être la meilleure décision pour protéger les Canadiens, pour protéger leurs intérêts, pour protéger l'emploi et pour protéger la viabilité du secteur à long terme.

Le président: Je vous remercie, ministre Alghabra.

Je vous remercie, monsieur El-Khoury. Excellent.

Nous allons passer à notre troisième série de questions et au Bloc québécois.

Monsieur Barsalou-Duval, vous disposez de six minutes.

[Français]

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

Monsieur Alghabra, depuis près d'un an, des dizaines de milliers de travailleurs du secteur aérien ont été mis à pied, et des millions de clients ont vu leur argent être pris en otage par les compagnies aériennes. Le Canada est le seul pays du G7 qui n'a pas aidé son secteur aérien et qui n'a pas, non plus, forcé les compagnies à rembourser leurs clients. Je trouve cela absolument inacceptable.

Il y a une éternité que les gens attendent, et on dirait que vous ne faites rien. Monsieur le ministre, vous ne le savez peut-être pas, mais c'est vous qui êtes le patron.

Qu'est-ce qui vous empêche d'imposer vos conditions pour sauver les emplois et d'exiger le remboursement des billets aux voyageurs?

• (1600)

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je tiens à remercier le député de ses paroles aimables quand nous nous sommes parlé plus tôt de ma nomination.

Je tiens à le remercier de m'avoir donné l'occasion de dire que je comprends tout à fait le fardeau financier que représentent les billets annulés lorsque les Canadiens ont vu leur vol annulé ou qu'ils n'ont pas pu voyager à cause de la COVID. Nous faisons tout notre possible pour que ces Canadiens soient remboursés.

[Français]

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

Avez-vous le pouvoir d'imposer des conditions pour faire en sorte que les gens soient remboursés et pour sauver les emplois?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Comme je l'ai dit dans mes précédentes interactions, permettez-moi de vous assurer que la protection de l'emploi, les remboursements et la connectivité régionale font partie intégrante, de bout en bout, des discussions que nous avons en ce moment même avec le secteur du transport aérien.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie. Je vois que vous ne voulez pas répondre à ma question. Toutefois, vous avez ce pouvoir.

Je passe à une autre question, monsieur Alghabra.

Vous avez autorisé la vente d'Air Transat à Air Canada, ce qui allait à l'encontre de l'avis du Bureau de la concurrence. Ce qui est pire encore, le commissaire à la concurrence a évalué vos mesures d'atténuation et les a jugées inadéquates. Selon lui, les rajustements proposés quant aux engagements présentent des lacunes importantes qui ne permettent pas de résoudre les problèmes liés à la concurrence, lesquels sont susceptibles de résulter de la fusion d'Air Transat et d'Air Canada.

Pourquoi n'avez-vous pas pris en compte les préoccupations du commissaire?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Lorsque je prends une décision, elle doit reposer sur l'intérêt public général. J'ai assurément pris en compte les questions de concurrence et c'est pourquoi l'approbation des tarifs est soumise à des conditions qui visent à faire en sorte que tout changement aux tarifs et tout rajustement injustifié seront signalés. De plus, nous allons travailler avec le secteur pour accroître la concurrence après la COVID. Pour l'instant, nous cherchons surtout à prendre les meilleures mesures pour les Canadiens et les emplois canadiens.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends votre point de vue. Je pense toutefois que c'est aussi dans l'intérêt du public qu'il y ait de la concurrence. Dans ce cas, il faut écouter ce que le Bureau de la concurrence recommande.

Vous avez autorisé la vente d'Air Transat à Air Canada. Pourtant, peu de temps après cette autorisation, Air Canada avait laissé entendre qu'elle ne souhaitait peut-être même plus acheter Air Tran-

sat, ce qui mettait encore davantage en péril les emplois et ce fleuron québécois.

Il existait néanmoins une autre offre d'achat, celle de M. Pierre Karl Péladeau. Vous ne l'avez jamais rencontré.

Pourquoi avez-vous fait abstraction de l'offre de M. Péladeau?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Tout d'abord, nous avons tenu compte de la correspondance que m'a adressée M. Péladeau, et nous avons examiné tous ses arguments. Je tiens à dire au député que si Air Transat en venait, faute de demande, à cesser d'exister ou à faire faillite, cela n'aiderait en rien les Canadiens. En quoi est-ce que cela permettrait d'avoir différents choix sur le marché? En quoi est-ce que cela préserverait les emplois?

Nous devons nous assurer de prendre la meilleure décision pour l'emploi, pour le marché actuel et pour les Canadiens et les Québécois.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: D'après ce que je comprends de vos propos, monsieur le ministre, c'est que, si l'autre offre avait été acceptée, Air Transat aurait fait faillite. Vous êtes en train de dire qu'un milliardaire aurait jeté 200 millions de dollars aux poubelles juste pour le plaisir de mettre 200 millions de dollars aux poubelles. Vous comprendrez que cela ne tient pas beaucoup la route.

Vous avez deux arguments pour justifier la vente à Air Canada, soit la pandémie de la COVID-19 et le fait que l'entreprise fait faillite. La réalité, c'est que la pandémie n'est pas éternelle et que le secteur aérien devra être concurrentiel à l'avenir. C'est la même chose pour la faillite. Vous n'avez pas aidé le secteur aérien et un milliardaire a proposé d'acheter une compagnie.

Êtes-vous vraiment en train de dire que la personne n'avait pas l'argent nécessaire pour faire fonctionner cette entreprise?

• (1605)

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Tout au long des consultations et des discussions que j'ai menées, mes interlocuteurs se sont révélés être, presque unanimement, favorables à cette fusion. Je demande au député pourquoi le gouvernement du Québec ne s'est pas opposé à cette fusion et pourquoi les syndicats y sont favorables.

Je comprends ce qu'il dit, mais nous avons fait ce que nous pensions être le mieux pour les Québécois et pour les Canadiens.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: On se retrouve avec Air Canada qui, au bout du compte, n'aurait peut-être même pas acheté Air Transat alors que vous avez autorisé la transaction.

Monsieur le ministre, vous et votre gouvernement aviez l'occasion de soutenir le secteur aérien et de sauver des emplois, mais vous ne l'avez pas fait. Vous aviez l'occasion de sauver un fleuron québécois, mais vous ne l'avez pas fait. Vous aviez l'occasion de préserver la concurrence, mais vous ne l'avez pas fait.

Pouvez-vous admettre que votre décision n'était pas fondée sur l'intérêt public et que c'était une décision purement politique?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je comprends que le député a un travail à faire. Je ne suis pas d'accord avec son analyse. En fait, rares sont ceux qui y souscrivent.

Je ne veux pas répéter pourquoi nous pensons que c'est la meilleure solution pour les Québécois et les Canadiens et comment nous sommes parvenus à cette décision, mais je demande au député de parler avec les syndicats et avec le gouvernement du Québec. Peut-être que s'il ne me croit pas sur parole, il les croira.

Le président: Merci à vous, ministre Alghabra et merci à vous, monsieur Barsalou-Duval. C'était très intéressant.

Nous allons maintenant passer au dernier intervenant de cette série.

Monsieur Bachrach, vous disposez de six minutes.

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

Monsieur le ministre, bienvenue au Comité. Je suis heureux de vous voir. Encore une fois, mes félicitations pour vos nouvelles fonctions.

Je voulais commencer par vous interroger sur NAV CANADA. Je sais que les préoccupations sont nombreuses à ce sujet dans le pays.

Pourriez-vous me dire quelles mesures le gouvernement compte prendre pour arrêter les mises à pied de professionnels qualifiés à NAV CANADA et faire en sorte que l'entreprise puisse revenir à son niveau de service élevé et afficher de nouveau un bilan exemplaire en matière de sécurité dès que la pandémie sera terminée?

L'hon. Omar Alghabra: Je tiens à remercier M. Bachrach de ses paroles aimables, et je me réjouis de travailler en collaboration avec lui et avec les autres députés.

Il sait que NAV CANADA est une entreprise du secteur privé qui prend en toute indépendance les décisions concernant ses activités. Soit dit en passant, c'est la Chambre des communes qui a voulu qu'il en soit ainsi parce qu'elle estimait que c'était la meilleure solution pour les Canadiens.

Cela dit, je comprends ses inquiétudes et même celles de mes collègues du Parti libéral au sujet de pertes d'emplois potentielles. Je sais que NAV CANADA étudie actuellement les niveaux de service et les types de services qu'elle offre. J'attendrai de voir les conclusions de ces études et je puis vous assurer que Transports Canada ne compromettra pas la sécurité des Canadiens.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, les études dont vous parlez créent énormément d'incertitude pour les employés, pour les entreprises qui dépendent de ces services et pour les collectivités où se trouvent ces tours. Vous avez, en tant que ministre, le pouvoir de passer outre les conclusions de ces études lorsqu'elles seront terminées.

N'êtes-vous pas d'accord qu'il serait mieux que le ministre puisse demander que certaines tours ne fassent pas partie des études avant de créer une incertitude? Le député Brian Masse a un projet de loi d'initiative parlementaire qui vous conférerait précisément ces pouvoirs, et je me demande si vous l'appuieriez.

L'hon. Omar Alghabra: Je n'ai pas vu ce projet de loi, mais je serai heureux de l'examiner. Cependant, le député sait que je ne

peux pas passer outre les décisions de NAV CANADA, sauf si elles finissent par nuire à la sécurité.

Cela dit, je peux lui assurer que j'ai parfaitement conscience de l'angoisse que suscite la perspective de pertes d'emplois. Vendredi dernier, j'avais une réunion avec mes homologues provinciaux, et vous pouvez vérifier le communiqué de presse publié après. Nous avons parlé de l'angoisse que les pertes d'emplois chez NAV CANADA risquent de susciter dans les collectivités, et nous surveillerons tous les conséquences de ces changements potentiels pour la sécurité des Canadiens.

• (1610)

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

Le Comité a reçu en janvier dernier les syndicats qui représentent les employés de NAV CANADA, dont la FIOE et l'IPFPC, et ils ont déclaré avoir contacté votre bureau pour obtenir un rendez-vous. Avez-vous eu l'occasion de rencontrer ces syndicats?

L'hon. Omar Alghabra: J'ai eu plusieurs réunions avec de nombreux intervenants et des membres de différents syndicats. Je ne pense pas encore avoir eu l'occasion de rencontrer le syndicat des contrôleurs aériens. Si je me trompe, on me corrigera.

Cela dit, je suis certain que si je ne les ai pas rencontrés, je parlerai très bientôt avec eux. Cependant, j'ai bien conscience de l'angoisse et de l'incertitude qu'ils éprouvent actuellement au sujet de leurs emplois. Je continue de surveiller l'étude et j'en attends les résultats.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, vous avez mentionné plusieurs fois l'indépendance de NAV CANADA, qui a été privatisée il y a 25 ans. Étant donné ce que nous voyons dans la pandémie et le rôle primordial des services de cette entreprise pour ce qui est de la sécurité des vols et du soutien à l'économie, entre autres, ne serait-il pas logique de ramener les services de NAV CANADA dans le giron fédéral pour plus de stabilité et pour éviter que des professionnels qualifiés perdent leur emploi? Le secteur du transport aérien aurait l'assurance du maintien de ces services essentiels et d'un niveau de sécurité élevé, et il serait assuré d'un soutien par la suite.

L'hon. Omar Alghabra: Je comprends qu'on veuille instinctivement renationaliser NAV CANADA. Je tiens toutefois à préciser que l'indépendance de NAV CANADA sert bien les Canadiens, et le secteur également, car les décisions qu'elle prend sont dépolitisées.

Je comprends ce que demande le député. Des emplois sont en jeu. Je comprends pourquoi beaucoup de personnes sont inquiètes pour ces emplois, mais nous devons aussi veiller à examiner ces situations dans leur contexte et à faire en sorte de prendre les bonnes décisions afin de bien servir les Canadiens.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Vous avez le temps pour une question très rapide, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Alors je poserai une question sur les remboursements. C'était mon sujet suivant, monsieur le ministre.

Nous sommes actuellement dans cette situation étrange où le gouvernement déclare qu'il n'y aura pas d'aide au secteur du transport aérien sans remboursement des passagers. Les compagnies aériennes, quant à elles, déclarent qu'il n'y aura pas de remboursement sans aide financière.

Comment en sommes-nous arrivés au point où le remboursement des passagers est devenu une monnaie d'échange? La pandémie dure depuis un an et les compagnies aériennes ont toujours en main des milliards de dollars qui appartiennent à ces passagers canadiens. Le ministre peut-il expliquer comment nous en sommes arrivés là?

L'hon. Omar Alghabra: Il me semble que la réponse tient en un mot: COVID-19. Quand le virus est arrivé, c'est sans manuel d'instructions. Il a eu des effets catastrophiques dans de nombreuses industries. Il est certain que le secteur du transport aérien est démesurément touché par la COVID-19 et par les restrictions aux voyages qui sont imposées, pas seulement par le Canada, mais par le reste du monde. Les passagers sont touchés. Les travailleurs et les entreprises aussi. J'ai conscience de tout cela, et nous faisons de notre mieux pour aider les Canadiens et préserver leurs emplois.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre. Merci également, monsieur Bachrach.

La première série de questions est terminée. Je vous dis bravo à tous.

Nous allons commencer la deuxième série. Les deux premiers intervenants seront M. Kram pour les conservateurs et M. Sidhu pour les libéraux. Ils disposeront chacun de cinq minutes. Ensuite, ce sera le tour de M. Barsalou-Duval et de M. Bachrach pour deux minutes et demie chacun.

Monsieur Kram, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Bonjour, monsieur le ministre. Soyez le bienvenu au Comité.

Nous avons entendu de nombreux témoins au Comité dire que la reprise du service aérien après la pandémie ne se fera pas du jour au lendemain. Des travailleurs qualifiés auront quitté l'industrie ou le pays et ils ne reviendront pas. Cela vaut tout particulièrement pour les contrôleurs aériens chez NAV CANADA. Comme vous le savez, NAV CANADA prévoit de fermer sept tours de contrôle dans le pays, dont une à Regina.

Pourquoi ne demandez-vous pas à NAV CANADA d'arrêter son étude en vue de fermer des tours de contrôle jusqu'à ce que le trafic aérien soit revenu à la normale, une fois la pandémie terminée?

• (1615)

L'hon. Omar Alghabra: Si je donne des instructions à NAV CANADA sur son fonctionnement, je sais que le Comité voudra me réinviter pour me demander pourquoi j'outrepasse les pouvoirs qui me sont conférés par la loi.

Je ne peux pas préjuger du résultat des études que réalise NAV CANADA en ce moment même. Cela dit, j'ai bien conscience de l'anxiété et de l'inquiétude que suscite la perspective de pertes d'emplois. Je surveille la situation. J'attends l'étude de NAV CANADA. Je peux dire au député et à tous les Canadiens que Transports Canada examinera tout changement qui aura une incidence sur la sécurité.

M. Michael Kram: Je vous remercie.

Monsieur le ministre, la Loi sur l'aéronautique confère au ministre des Transports de grands pouvoirs de surveillance et de supervision en ce qui concerne l'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien canadien. Il faut savoir que lorsqu'une ville perd sa tour de contrôle, il lui devient bien plus difficile d'attirer de nouveaux vols

et, partant, des conférences, des congrès, des manifestations sportives, et ainsi de suite.

Monsieur le ministre, rien ne vous empêche d'appeler NAV CANADA pour lui dire que ces fermetures de tours, c'est une mauvaise idée. Pourquoi ne le faites-vous pas?

L'hon. Omar Alghabra: Je sais que NAV CANADA a comparu devant le Comité et que les membres ont pu lui poser des questions, ce qui est très bien. Je crois que le Comité fait son travail, qui est de représenter les Canadiens. Cependant, je répéterai au député que je ne peux pas faire quelque chose que la loi ne m'autorise pas à faire.

Il avait raison quand il a dit que j'ai des pouvoirs pour ce qui est de protéger la sécurité des Canadiens, et c'est ce que je répète. Transports Canada examine toute décision de NAV CANADA qui a une incidence sur la sécurité.

M. Michael Kram: Monsieur le ministre, au cours des dernières semaines, le Comité a entendu des témoins représentant l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité et de l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada. Ces trois syndicats demandent une subvention de 750 millions de dollars pour NAV CANADA, à condition qu'il n'y ait pas de mises à pied. Cela me semble être une très bonne idée. Pourquoi le gouvernement ne le fait-il pas?

L'hon. Omar Alghabra: Tout d'abord, je dois dire que la position des conservateurs me laisse un peu perplexe. Elle ne semble pas très cohérente. D'une part, ils disent que nous dépensons trop pour aider les Canadiens. D'autre part, ils nous demandent de dépenser plus.

Permettez-moi de répondre au député. À l'heure actuelle, NAV CANADA est une société indépendante qui prend seule les décisions concernant ses activités. Si des changements risquent de compromettre la sécurité des Canadiens, Transports Canada examine les décisions en question.

M. Michael Kram: D'après le Budget supplémentaire des dépenses du gouvernement, VIA Rail a reçu depuis le début de la pandémie un peu plus de 1 milliard de dollars de subventions pour couvrir les frais d'exploitation des services de transport des voyageurs.

Le ministre peut-il expliquer ce qui est si important dans les services de transport ferroviaire de voyageurs pour justifier une aide financière de 1 milliard de dollars, mais si peu important dans les services de NAV CANADA et du secteur du transport aérien qu'ils ne méritent pas une aide sectorielle pour leurs frais d'exploitation?

L'hon. Omar Alghabra: Je crois que le député essaie de comparer ce qui n'est pas comparable. VIA Rail fournit un service essentiel à des voyageurs, notamment dans des villes qui en ont besoin.

NAV CANADA n'a pas pris de décision et si sa décision a des répercussions sur la sécurité du trafic aérien, ce sera une autre discussion. VIA Rail devait pouvoir maintenir son service essentiel pour les Canadiens. Là encore, si VIA Rail était dans l'impossibilité d'assurer son service, le Comité me convoquerait pour me demander de soutenir ce service essentiel. Nous parlons, en l'occurrence, d'un service essentiel. Quant à NAV CANADA, nous ne connaissons pas encore ses décisions et nous ne savons pas quel sera, finalement, son niveau de service.

• (1620)

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Kram.

Nous allons donner la parole au prochain intervenant.

Monsieur Sidhu, vous disposez de cinq minutes.

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

Bonjour à toutes et à tous.

Bonjour, monsieur le ministre. Mes félicitations pour votre nouveau poste, et merci d'être des nôtres aujourd'hui.

Dans votre lettre de mandat supplémentaire, il vous est demandé de travailler avec des collègues ministériels pour rendre les véhicules zéro émission plus abordables. Nous savons que Transports Canada offre les meilleurs incitatifs dans le cadre du programme Véhicules zéro émission. Ce programme réussit-il à rendre ces véhicules plus abordables pour les Canadiens?

L'hon. Omar Alhabra: Je remercie le député de ses paroles aimables et de sa question.

La lutte contre les changements climatiques fait partie intégrante de notre engagement, de notre mandat et de notre promesse aux Canadiens. Notre soutien à l'intégration de véhicules zéro émission sur le marché est à cet égard essentiel. Vous savez peut-être que 30 % des émissions au Canada viennent du secteur des transports. Nous voulons donc trouver un moyen de faciliter l'adoption plus rapide de véhicules zéro émission.

Les incitatifs à l'adoption de ces véhicules connaissent un réel succès. En fait, les ventes de véhicules zéro émission ont nettement augmenté entre 2019 et 2020. Alors, oui, c'est un succès, un succès sur lequel nous comptons nous appuyer.

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

En ce qui concerne les Canadiens qui achètent des véhicules d'occasion, est-ce que le gouvernement envisage des mesures pour rendre les véhicules zéro émission plus abordables? Je sais que c'est important pour tellement de mes concitoyens.

L'hon. Omar Alhabra: Oui, nous étudions la possibilité d'élargir la mesure incitative aux véhicules d'occasion. Je connais l'argument selon lequel cela ne veut pas forcément dire qu'il y aura des véhicules zéro émission neufs sur le marché, mais nous pensons que cela aidera, en fait, parce que des personnes qui ne pourraient peut-être pas se permettre d'acheter un véhicule zéro émission neuf seront en mesure d'en acheter un d'occasion. Et la personne qui vend le véhicule d'occasion pourra sans doute acheter un véhicule zéro émission plus récent.

Nous étudions la possibilité et nous vous ferons savoir quand nous aurons terminé notre évaluation.

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

Le commerce est très important pour tellement d'industries dans ma circonscription. Le secteur des transports est énorme à Brampton. Nous avons beaucoup de camionneurs. Nous avons aussi le rail et des marchandises qui arrivent par différents modes de transport.

Pouvez-vous nous dire où en sont les efforts pour améliorer nos corridors commerciaux afin que les produits canadiens aient plus facilement accès aux marchés mondiaux?

L'hon. Omar Alhabra: Absolument. La diversification et l'expansion du commerce ont constitué une grande partie de l'engagement de notre gouvernement envers les Canadiens.

J'ai déjà occupé le poste de secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international et je sais qu'en tant que nation commerçante, où un emploi sur six dépend du commerce, il est important de veiller à ce que nous disposions au Canada des infrastructures voulues pour faciliter la croissance du commerce. C'est pourquoi je suis fier de disposer, au sein de Transports Canada, d'un fonds pour un corridor commercial national. La première version de ce fonds, qui a été lancée en 2017, a connu un grand succès. Nous espérons examiner d'autres possibilités d'expansion et de mise à profit de ce succès.

M. Maninder Sidhu: Monsieur le ministre, je sais que votre ministère envisage de tester les travailleurs essentiels à la frontière. Des discussions sont peut-être en cours, mais pouvez-vous nous donner des renseignements à ce sujet, car je reçois quelques appels d'électeurs à ce sujet?

L'hon. Omar Alhabra: Quelles que soient les mesures que nous imposons en matière de voyage, elles sont guidées par les données et les conseils de santé publique que nous recevons. Le ministre de la Sécurité publique, la ministre de la Santé et moi-même envisageons de créer un système qui soumettrait les travailleurs essentiels à des tests de dépistage. Nous veillons, bien sûr, à ce que leur capacité d'accomplir leur travail ne soit pas interrompue, car des approvisionnements essentiels dépendent d'eux. Parallèlement, nous voulons trouver un moyen de le faire en protégeant les travailleurs, leurs familles et les Canadiens. Voilà pourquoi nous consultons actuellement les parties prenantes, l'industrie, les membres des syndicats et les associations industrielles pour établir la meilleure façon de concevoir ce programme.

• (1625)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Sidhu.

Nous passons maintenant au tour suivant.

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

[Français]

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

Tout à l'heure, M. le ministre a laissé entendre que j'étais pour ainsi dire le seul à défendre Air Transat. Permettez-moi de nommer quelques autres défenseurs de l'entreprise.

La compagnie aérienne WestJet s'est prononcée contre la vente. Les organismes Droits des voyageurs ainsi que Vol En Retard ont exprimé des préoccupations au sujet de la vente. Le Bureau de la concurrence et la Commission européenne se sont aussi manifestés en ce sens.

Monsieur le ministre, vous voyez que je ne suis peut-être par le seul à défendre Air Transat. Si vous aviez lu le rapport d'examen sur l'intérêt public que vous ont fourni les fonctionnaires de votre ministère, vous auriez probablement constaté qu'il y avait d'autres commentaires défavorables à l'égard de cette transaction.

Air Canada pratique le dumping de prix en région pour se débarrasser de la concurrence et en profite par la suite pour hausser ses prix. De plus, en raison de la pandémie de la COVID-19, Air Canada a abandonné une trentaine de liaisons régionales, ce qui nuit énormément aux dessertes régionales du Québec.

Cette conjoncture a donné l'occasion aux transporteurs, au gouvernement du Québec et à toutes nos industries régionales de réfléchir à une façon de se serrer les coudes et de rechercher des solutions afin de régler la situation.

Des transporteurs régionaux, des représentants des villes et des aéroports disent qu'ils ne veulent plus d'Air Canada dans les régions, parce qu'ils veulent une situation de concurrence saine avec des transporteurs fiables qui travaillent pour le Québec.

Comment pouvez-vous justifier le fait que le gouvernement fédéral négocie le retour d'Air Canada en région, alors que presque tout le monde trouve que c'est une mauvaise idée?

Voulez-vous faire partie du problème ou de la solution?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Je veux faire partie de la solution, c'est certain. Je peux assurer à mon collègue que tous ces facteurs ont été pris en compte. Nous sommes en pleine pandémie. Le trafic aérien a été dévasté. Le marché des compagnies aériennes a été dévasté. Des emplois ont été perdus. Nous devons faire ce que nous pouvons pour maintenir un secteur résilient, pour être prêts à aider le secteur à se remettre sur pied.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie. J'ai une dernière question à vous poser.

Après le refus du ministère des Transports, NAV CANADA a augmenté de 30 % les frais qu'elle impose aux transporteurs et a annoncé un examen des services requis dans toutes les régions du Québec. On sait que les dés étaient pipés, parce que les contrôleurs ont reçu des avis de licenciement avant même que l'examen soit conclu.

Pouvez-vous nous assurer qu'aucune des tours de contrôle ne sera fermée, que vous allez dire non à NAV CANADA et que vous allez lui dire de garder ses tours de contrôle ouvertes?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Comme je l'ai dit à plusieurs reprises à mes autres collègues, toute décision prise par NAV CANADA qui compromettrait la sécurité ou aurait une incidence sur celle-ci sera examinée par Transports Canada. C'est l'engagement que j'ai pris envers mes collègues et envers tous les Canadiens.

Le président: Merci, monsieur Alhabra, et merci aussi, monsieur Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant passer à M. Bachrach pour deux minutes et demie.

Allez-y, monsieur.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'aimerais commencer par mettre au clair une chose que j'aurais déclarée lors de mon dernier tour. C'est Air Canada qui a dit qu'il n'y aurait pas de remboursement à moins qu'il y ait un programme d'aide financière. Je crois que j'ai attribué cette déclaration au secteur du transport aérien en général et, comme nous le savons tous, WestJet a trouvé un moyen de rembourser ses passagers.

En ce qui concerne les remboursements, je suis curieux. Monsieur le ministre, depuis le tout début, nous avons fait pression pour que votre ministère rende obligatoire le remboursement des passa-

gers, pour que les compagnies aériennes remboursent les passagers qui ont perdu des milliers de dollars.

Le gouvernement a-t-il poursuivi l'idée de rendre ces remboursements obligatoires, et avez-vous reçu un avis juridique précis établissant que le gouvernement ne pouvait pas obliger les compagnies aériennes à rembourser les passagers?

L'hon. Omar Alhabra: Comme vous le savez, je pense que c'est en 2019 que nous avons mis en œuvre le Règlement sur la protection des passagers aériens, dans lequel nous avons clairement défini les droits des passagers et nous avons mis en place un système permettant à l'Office des transports du Canada de statuer sur les plaintes des passagers et de s'en occuper. Nous avons mis en place un système permettant aux passagers de déposer une plainte et aux compagnies aériennes d'être tenues responsables si elles ont contrevenu aux conditions et aux règles qu'elles doivent respecter.

• (1630)

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, ce processus est un désastre. Il y a un arriéré de 16 000 plaintes. C'est une impasse totale et ce processus n'aide personne. L'Union européenne, les États-Unis et le Royaume-Uni ont tous trouvé un moyen de rembourser les passagers aériens. Pourquoi sont-ils plus capables de protéger les droits des passagers aériens que le Canada?

L'hon. Omar Alhabra: Je prends ombrage de la question de mon collègue. Nous avons mis en place un système qui est de calibre mondial. Il a raison; le nombre de plaintes est monté en flèche à cause de la COVID. Je sais que l'Office fait tout ce qu'il peut pour les examiner et pour être aussi efficace que possible. Cela étant dit, nous avons mis en place un système qui protège les Canadiens et assure la protection des droits des passagers. Je sais qu'en décembre...

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, avec un arriéré de 16 000 plaintes, pouvez-vous vraiment appeler cela un système de calibre mondial? J'ai l'impression que je...

L'hon. Omar Alhabra: Tout le monde sait — les Canadiens le savent — que nous sommes en pleine pandémie. Les Canadiens savent qu'il y a toutes sortes de défis et de problèmes, que ce soit dans le secteur du transport aérien ou même... Vous savez, nous avons des restrictions qui interdisent aux gens de rendre visite à leur famille. Nous avons des entreprises qui souffrent. Nous avons toutes sortes de défis à relever. Notre travail, en tant que gouvernement, est de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour soutenir les Canadiens et s'occuper d'eux pendant cette période éprouvante. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour appuyer les Canadiens.

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

Nous passons maintenant à Mme Kusie.

Madame Kusie, vous avez la parole pour cinq minutes.

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, je répondrai avec plaisir aux deux prochaines questions, mais j'espère que vous m'excuserez. Je suis déjà en retard de deux minutes pour me rendre à mon rendez-vous. Je prends les deux questions suivantes, mais j'espère que le Comité me pardonnera de devoir partir plus tôt.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Madame Kusie, allez-y.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le président, et merci, monsieur le ministre, de continuer à vous rendre disponible.

Monsieur le ministre, pour un gouvernement qui s'est fait un point d'honneur de faire preuve de transparence à l'endroit des Canadiens, pouvez-vous nous dire pourquoi, dans le cadre des négociations concernant le plan à venir auquel vous vous êtes engagé, les partenaires et les compagnies aériennes ont dû signer des accords de non-divulgaration, laissant tout le monde dans le noir quant à ce à quoi nous pouvons nous attendre et quand nous pouvons nous y attendre?

Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

L'hon. Omar Alhabra: Les Canadiens savent que les négociations font appel à la divulgation de renseignements financiers, à la divulgation et à la discussion de diverses options, et les Canadiens sauront que je ne peux pas... Si je dis quelque chose, les négociations prendront une autre tournure, ce qui finira par provoquer la désinformation des Canadiens.

Je pense que ma collègue comprend pourquoi je ne peux pas parler du détail des négociations en cours, et je pense que ma collègue sait pourquoi elles doivent rester confidentielles jusqu'à ce qu'elles soient terminées.

Mme Stephanie Kusie: Mon collègue a mentionné précédemment que lorsque la pandémie sera terminée, ou enfin, nous l'espérons, lorsque le gouvernement aura réussi à vacciner ou peut-être à utiliser les outils que sont les vaccins et les tests rapides, ce que nous encourageons le gouvernement à faire depuis si longtemps, même alors, lorsque le secteur du transport aérien rouvrira, il y aura eu une perte incroyable de parts de marché pendant cette période. Je l'ai déjà mentionné à la Chambre. Nous le constatons, par exemple, avec la mise en oeuvre des restrictions de voyage, qui font que les transporteurs américains peuvent encore transporter des Canadiens vers des destinations soleil.

Ce plan comprendra-t-il une stratégie pour faire face à la perte de parts de marché, ce qui prendra des années pour que le secteur aérien se rétablisse?

L'hon. Omar Alhabra: Permettez-moi de mettre au clair quelque chose pour le compte rendu. Aucune compagnie aérienne américaine ne peut emmener des Canadiens vers une destination soleil. Si elles le font, alors ces Canadiens achètent plusieurs billets pour se rendre à cette destination. Il n'y a pas de vols directs entre le Canada et les destinations soleil.

Cela étant dit, la réponse à la question est oui. Nous sommes déterminés à travailler avec le secteur du transport aérien et à nous assurer qu'il est solide et prêt pour une reprise après la COVID-19.

• (1635)

Mme Stephanie Kusie: Excellent.

Lorsque la pandémie passera, grâce aux vaccins — que nous espérons sincèrement recevoir et distribuer bientôt, et que tant de Canadiens attendent —, et lorsque les Canadiens pourront enfin partir en vacances pour rendre visite à leur famille qu'ils n'ont pas vue depuis si longtemps ou passer du temps ensemble en famille ou entre amis, lorsque tout sera terminé, la demande sera incroyablement élevée et l'offre quasi inexistante en raison de l'incapacité de ce gouvernement de soutenir le secteur du transport aérien pour maintenir un certain niveau de service.

Nous verrons tant de Canadiens qui voudront faire ces voyages, mais le prix des billets sera très élevé en raison du manque d'offre. Le gouvernement est-il prêt à accepter la responsabilité de ne pas être intervenu plus tôt, au lieu de laisser les compagnies aériennes

et les autorités aéroportuaires encaisser le coup à un moment où les Canadiens, qui sont à nouveau prêts à voyager, devront payer beaucoup plus cher en raison de l'inaction persistante de ce gouvernement?

Le gouvernement assumera-t-il ses responsabilités à ce moment-là?

L'hon. Omar Alhabra: Je pense que c'est plus une déclaration qu'une question, et je ne suis pas d'accord avec sa teneur.

Permettez-moi de répéter ce que j'ai dit. Nous sommes déterminés à travailler avec le secteur du transport aérien et à faire en sorte que nos compagnies aériennes soient fortes et résistantes. Nous sommes déterminés à travailler avec le secteur aérien pour produire un plan de relance dans le cadre duquel, selon nous, certaines mesures seront encore en place, mais nous voulons nous assurer que les compagnies aériennes sont en mesure de fonctionner et les passagers en mesure de voyager en toute sécurité.

Oui, notre engagement envers ce secteur est solide.

Mme Stephanie Kusie: En outre, le 29 janvier, le premier ministre a déclaré qu'il s'engageait à relancer en toute sécurité le secteur des voyages et du tourisme et à étudier la question du lien avec les tests et la quarantaine. Bien sûr, je viens de l'Alberta, où nous avons le projet pilote de l'administration portuaire de Calgary, qui a été couronné de succès et qui, je pense, aurait été beaucoup plus facile à mettre en oeuvre pour les arrivées internationales dans tout le pays plutôt que la quarantaine de trois jours.

Monsieur le ministre, quelles mesures avez-vous prises, vous et vos collègues, en matière de tests et de quarantaine concernant précisément le redémarrage en toute sécurité du secteur des voyages et du tourisme?

L'hon. Omar Alhabra: La meilleure façon pour nous de nous rétablir est de vaincre la COVID. C'est le meilleur plan et le plus efficace, et c'est pourquoi notre gouvernement s'attache à assurer l'approvisionnement en vaccins pour tous les Canadiens qui veulent se faire vacciner. C'est pourquoi nous imposons des mesures difficiles, mais nécessaires, pour protéger le pays contre l'importation de l'infection et des nouveaux variants. C'est pourquoi nous sommes guidés par les conseils de santé publique tout au long de ce processus.

Pour ma part, je ne me réjouis pas de ces décisions difficiles, mais elles sont indispensables. C'est cela, le véritable leadership. Cela signifie prendre des décisions difficiles.

Mme Stephanie Kusie: Le leadership, monsieur le ministre, aurait consisté à mettre en place des tests rapides et des tests à l'arrivée, afin que ces mesures draconiennes ne soient pas nécessaires, mais j'espère que vous réussirez mieux que votre prédécesseur.

Je vous remercie, monsieur le ministre, et je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci.

Merci, monsieur le ministre Alhabra. Je sais qu'il est plus de 16 h 30 et je vous remercie d'avoir consacré plus de temps aux conservateurs pour leur permettre de passer plus de temps avec vous.

Je tiens également à exprimer ma gratitude aux députés. Je pense que nous avons eu un bon dialogue.

Monsieur le ministre, j'ai deux projets de prédilection que j'ai été très heureux de vous entendre mentionner aujourd'hui dans vos réponses à certaines questions. Il s'agit du remboursement des clients, ainsi que de la récupération de la commission dans le cas des agents de voyage. Il ne fait aucun doute que ce sont des questions très délicates, non seulement pour nous, en tant que pays, mais aussi pour les différentes administrations, les différentes circonscriptions. Je vous remercie vraiment de l'attention que vous accordez à ces questions et nous espérons que les résultats seront bons, tant pour les clients qui se font rembourser que pour les agents de voyage. Nous espérons que la discussion se poursuivra avec les compagnies aériennes en ce qui concerne vos négociations.

Sur ce, je vous remercie une fois de plus.

Merci beaucoup au ministre Alghabra.

L'hon. Omar Alghabra: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à mes collègues.

Je vous souhaite un excellent après-midi.

Le président: Profitez-en.

Chers collègues, nous allons continuer. Des membres de l'équipe sont avec nous, et nous pouvons donc poursuivre ce dialogue. Nous allons passer aux libéraux.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, permettez-moi de m'excuser d'être arrivé en retard. J'ai eu quelques difficultés techniques qu'il a fallu régler, et je suis heureux de pouvoir me joindre à vous. Malheureusement, j'ai manqué certaines des observations liminaires du ministre et de vos questions. Mes questions étaient en fait destinées au ministre, mais je vais les poser en espérant que des témoins pourront y répondre.

Nous savons tous, bien sûr, quel est l'impact considérable de la COVID sur le secteur du transport aérien, et nous n'avons pas besoin de le répéter. J'ai quelques questions à ce sujet. J'aimerais savoir si les fonctionnaires ont des commentaires à ce sujet. Nous savons qu'un certain nombre de questions sont en cause dans les négociations avec les compagnies aériennes — le remboursement des passagers, la connectivité régionale, le respect des contrats aérospatiaux, etc.

Pouvez-vous nous dire sur lequel de ces points il semble le plus difficile de parvenir à un accord?

• (1640)

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Je vous remercie pour cette question. C'est une très bonne question.

Comme l'a dit le ministre, le gouvernement adopte une série de mesures. Il y a maintenant diverses discussions et négociations actives et intenses sur un ensemble de mesures avec les compagnies aériennes. Il est malheureusement impossible de commenter le détail de ces mesures pour l'instant. Je crois que tous ces facteurs sont importants. Tous ces facteurs sont débattus et les parties cherchent à arriver à un accord que les deux parties soutiendront et qui tiendra compte de tous ces facteurs.

M. Churence Rogers: Récemment, nous avons entendu dans les médias que nous pourrions être sur le point de conclure un accord avec le secteur du transport aérien, un ensemble de mesures qui ten-

tera de soutenir tous les employés et les personnes qui ont perdu leur emploi, ainsi que les différentes organisations qui comptent sur le gouvernement pour mettre en place un accord avec l'industrie du transport aérien.

Bien sûr, c'est un partenariat bilatéral. Êtes-vous optimiste quant au fait que nous sommes vraiment proches d'une sorte d'accord?

M. Michael Keenan: Comme le ministre l'a dit, il souhaite vivement qu'un accord soit conclu le plus rapidement possible. Comme les discussions sont en cours — elles sont complexes et l'impact sur le secteur a été très profond —, il est vraiment impossible de prévoir le moment exact où ces négociations prendront fin, si ce n'est pour dire que les négociations sont très actives. Je pense que les deux parties travaillent aussi vite que possible pour les conclure.

M. Churence Rogers: J'aimerais également avoir un commentaire concernant NAV CANADA.

Monsieur Keenan, savez-vous que les 27 contrôleurs de Gander qui ont reçu un avis de licenciement représentent 40 % des contrôleurs aériens qui s'occupent des avions dans l'Atlantique du Nord, et les conséquences de ce genre de mesures sur la sécurité vous inquiètent-elles?

M. Michael Keenan: À dire vrai, la sécurité du transport est notre priorité absolue. De tous les objectifs de Transports Canada, elle est au premier rang, et nous la surveillons de très près en raison de l'impact dévastateur de la COVID-19 sur le secteur des voyages. Nous avons travaillé avec diligence toute l'année pour nous assurer que le transport reste sûr sur le plan des accidents et sur le plan de la COVID pour tout le monde dans le système.

En ce qui concerne NavCan, je peux dire ceci: pour modifier son niveau de service, NavCan doit mener des consultations et des études, et l'organisme n'est autorisé à modifier son niveau de service que si Transports Canada étudie le changement proposé et convient qu'il ne sacrifie pas la sécurité. Je peux vous assurer que les fonctionnaires de Transports Canada n'approuveront aucun changement de niveau de service proposé par NavCan à moins que nous ayons l'assurance, après un examen exhaustif, que cela ne portera pas atteinte à la sécurité aérienne.

M. Churence Rogers: J'ai une dernière question concernant l'économie bleue que la ministre des Pêches et d'autres ont annoncée tout récemment. Je voudrais que M. Keenan commente cette question et explique comment la création d'une stratégie d'économie bleue peut être mise en œuvre. Que cela signifie-t-il, concrètement?

• (1645)

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

Transports Canada travaille en étroite collaboration avec Pêches et Océans, car c'est la ministre Jordan qui dirige l'initiative de l'économie bleue. Nous nous concentrons beaucoup sur les questions de la sécurité de l'environnement et de la sécurité des Canadiens, ainsi que de la sécurité des marins en ce qui concerne les aspects liés aux océans. L'économie bleue est une occasion de prendre en compte de manière responsable l'incroyable richesse naturelle des océans du Canada et de leur environnement, pour le bien des Canadiens. Nous nous sommes engagés à travailler en étroite collaboration avec le ministère des Pêches et Océans pour assurer la sécurité des transports et la sécurité environnementale. Nous continuons à viser l'excellence dans ce domaine afin de soutenir l'économie bleue tout entière.

En ce qui concerne la façon dont elle sera mise en œuvre, je crois que la ministre Jordan vient d'entreprendre des consultations avec les Canadiens sur l'économie bleue. Le résultat de cette consultation déterminera les plans du gouvernement pour l'avenir afin de rendre opérationnelle la stratégie d'économie bleue.

Le président: Merci, monsieur Keenan, et merci, monsieur Rogers.

Nous abordons maintenant notre troisième série de questions. Nous avons d'abord, avec les conservateurs, M. Shipley, suivi de M. Bittle des libéraux, de M. Barsalou-Duval du Bloc et de M. Bachrach du NPD.

Monsieur Shipley, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vais diriger mes questions à M. Keenan, et s'il veut les transmettre à l'un de ses adjoints, c'est très bien.

Monsieur le président, je sais que Mme Kusie et vous-même avez abordé ce sujet à la fin du tour précédent. Il semble que ce soit important pour vous aussi.

J'ai eu l'occasion ce matin d'avoir une très bonne réunion avec l'Association canadienne des conseillers en voyage indépendants. Il s'agit d'un groupe de plus de 1 200 membres, dirigé par une femme de la région, Judith Coates. Ils ont exprimé de graves préoccupations. C'est un groupe qui tient littéralement par un fil, et je ne dis pas cela à la légère. Ils se battent. Ils ont déjà perdu plus de 200 de leurs conseillers en voyage indépendants dans différents points de vente. Beaucoup d'entre eux sont les seuls à subvenir aux besoins de leur famille et ils ont du mal à survivre. Ils sont très inquiets des récupérations et des rappels de commission. Ils m'ont dit qu'ils allaient surveiller la situation aujourd'hui.

Monsieur Keenan, pouvons-nous rassurer ces Canadiens qui travaillent fort en leur disant qu'un accord sera conclu pour qu'ils n'aient pas à rembourser leur commission et la récupération?

M. Michael Keenan: Comme le député l'a indiqué, l'impact dévastateur de la COVID-19 sur l'industrie du voyage, au sens large, et sur l'industrie du transport aérien en particulier a durement frappé les agents de voyage indépendants. Ils font partie des nombreux Canadiens qui en ont subi les conséquences.

Comme le ministre l'a dit, le gouvernement a mis en place une série de programmes pour aider les Canadiens à faire face à ces répercussions: la PCU, la subvention salariale, etc. La question particulière de l'impact sur les commissions des agents de voyage en ce qui concerne les remboursements est une question que le gouvernement a reconnue comme étant importante, et c'est un des éléments de discussion avec les grandes compagnies aériennes concernant un plan et un ensemble de mesures.

M. Doug Shipley: Je vous remercie. J'espère qu'il y aura une fin heureuse pour eux, car je sais que ces gens luttent en ce moment. Ils perdent le sommeil. Ils ont déjà du mal à payer leurs factures. Très franchement, ils n'ont tout simplement pas l'argent pour rembourser ces commissions, et cela va mettre beaucoup d'entre eux — un grand nombre d'entre eux — en faillite.

J'ai également parlé récemment avec Mme Roe dans ma circonscription. Mme Roe, en raison d'événements tragiques, doit se rendre en Australie pendant la pandémie pour s'occuper de membres de sa famille qui sont malades. Cette dame ne va pas pas-

ser des vacances sur la plage. Elle essaie strictement de se rendre en Australie pour s'occuper de ses proches. Le coût de son retour — 2 000 \$ pour trois jours — est impossible pour elle.

L'Australie a un programme selon lequel elle sera mise en quarantaine pendant 14 jours dans un hôtel agréé, comme c'est le cas pour notre programme. Cependant, elle n'a à payer que 3 000 \$.

D'où vient ce coût astronomique de 2 000 \$ pour trois jours seulement, monsieur Keenan?

• (1650)

M. Michael Keenan: Je peux vous donner une réponse générale, mais c'est l'Agence de la santé publique du Canada qui est l'autorité en la matière, parce que l'établissement du protocole de tests à l'arrivée dans les quatre grands aéroports et l'obligation de séjourner dans les hôtels des aéroports est un programme que cette agence met en œuvre actuellement.

Le montant de 2 000 \$ représentait une première estimation du coût total du processus d'arrivée à l'aéroport, de tests et de transport vers un hôtel pendant trois jours en attendant les résultats du premier test à l'arrivée. Le coût réel est le produit des devis que les hôtels ont fourni, et il comprend non seulement le séjour de trois jours à l'hôtel, mais aussi le transport. Il inclut une sécurité supplémentaire. Il inclut des protocoles sanitaires supplémentaires pour tenir compte du fait que les personnes séjournant dans cet hôtel sont en attente des résultats d'un test de dépistage de la COVID dont le virus pourrait être une des variantes préoccupantes.

Le coût réel est fondé sur le devis pour l'ensemble des services dans le cadre de ce processus, et le montant de 2 000 \$ est une première estimation de ce que cela serait. Les chiffres réels seront publiés dans les prochains jours, et l'Agence de la santé publique du Canada pourra fournir les détails.

M. Doug Shipley: Merci, monsieur Keenan.

Quand vous dites que ces chiffres seront annoncés, j'espère vraiment qu'ils seront moins élevés et non pas plus élevés. J'ai beaucoup voyagé, et il faut être logé dans des hôtels très huppés pour s'approcher d'un tel chiffre.

Êtes-vous conscient...? Y aura-t-il...? Nous pouvons revenir à Mme Roe, encore une fois. Y aura-t-il...

Le président: Monsieur Shipley, je suis désolé, votre temps est écoulé.

En fait, j'essayais de le dire, mais je me suis rendu compte que j'étais en mode silencieux.

M. Doug Shipley: Je n'ai pas vu la main jaune, monsieur le président, alors j'étais sur ma lancée.

Le président: En fait, je l'avais levée, puis je l'ai enlevée quand vous avez atteint la marque des cinq minutes.

M. Doug Shipley: Je suis désolé, je ne l'ai pas vue.

Le président: Puis, j'ai commencé à parler quand je me suis rendu compte que j'étais en mode silencieux. Je vous présente mes excuses, mesdames et messieurs, mais c'était un excellent travail.

Je vais maintenant passer à M. Bittle, et je crois comprendre que M. Bittle va donner la moitié de son temps à Mme May.

Monsieur Bittle, vous pouvez commencer par deux minutes et demie. Je vous donnerai un signal quand vous aurez épuisé votre temps de parole, puis nous passerons à Mme May.

Monsieur Bittle, vous avez la parole.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): C'est bon. Merci, monsieur le président.

En examinant la lettre de mandat supplémentaire du ministre, je vois qu'il doit:

Travailler avec le ministre des Affaires étrangères afin de mettre en oeuvre les recommandations et les leçons contenues dans le rapport du conseiller spécial chargé de la réponse continue du Canada à la tragédie de la Ukraine International Airlines, y compris en commémorant les vies des victimes et en soutenant leurs familles, en cherchant à obtenir la vérité et une responsabilité de l'Iran et en prévenant d'autres catastrophes au moyen de l'initiative sur la sécurité aérienne.

J'espère que vous pourriez nous donner des précisions concernant l'initiative sur la sécurité aérienne. Quels sont les objectifs de cette initiative?

M. Michael Keenan: En effet, la catastrophe du vol PS752 a été une horrible tragédie, comme celle du vol MH17 quelques années auparavant. L'initiative sur la sécurité aérienne a pour objectif la prévention de ce genre de tragédies qui sont le fait de l'aviation civile prise dans des zones de conflit.

Il s'agit, en premier lieu, de favoriser le partage des renseignements. C'est une question pour laquelle le Canada a pris l'initiative au niveau international. Les objectifs sont de favoriser les échanges de renseignements dans la collectivité mondiale et entre les pays, afin que toutes les autorités de l'aviation civile aient une meilleure idée des risques que présentent les zones de conflit pour l'aviation civile; d'encourager les autorités de l'aviation civile du monde entier à exiger des exploitants qu'ils possèdent des plans et des protocoles de gestion des risques très solides pour faire face à tout nouveau conflit survenant dans une région où ils exercent leurs activités et, très franchement, d'améliorer la gouvernance dans ce domaine; et d'adopter une approche plus coordonnée pour interdire l'aviation civile dans les zones de conflit quand le pays où il y a un conflit ou un risque de conflit n'interdit pas lui-même les vols.

J'ajouterais qu'au début du mois de décembre, le ministre, avec le ministre précédent, a organisé une conférence internationale sur ce sujet et a réuni plus de 400 participants du monde entier. Nous constatons un niveau d'adhésion vraiment encourageant de la part des autorités de l'aviation civile du monde entier. Elles veulent changer les pratiques de gestion de l'aviation civile dans les zones de conflit afin d'éviter de devoir à nouveau faire face aux horribles tragédies comme celle du vol PS752.

• (1655)

Le président: Merci, monsieur Keenan.

Merci, monsieur Bittle.

Nous passons à Mme May.

Vous avez la parole pour deux minutes et demie, madame.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Je remercie mon honorable collègue, le secrétaire parlementaire, pour le temps qu'il m'a cédé.

Je tiens simplement à préciser, car je n'aurai pas le temps de poser des questions à ce sujet, que je partage les mêmes préoccupations que Taylor Bachrach et Michael Kram au sujet de nos contrôles aériens. Je ne crois pas aux réponses de NavCan jusqu'à présent concernant la sécurité. Je le dis simplement pour le compte rendu.

Je veux parler de notre système de transport terrestre qui a été, je crois, terriblement ignoré dans le contexte de la COVID. Il s'agit des autocars, en particulier des autocars nolisés. Ils sont en crise. Ils sont en chute libre. Ils font un travail très important. La ligne d'autocars de Wilson sur l'Île de Vancouver, par exemple, a des horaires réguliers qui permettent de se rendre dans les collectivités éloignées des Premières Nations. Je me demande si nos témoins — et je ne veux pas prendre tout le temps à poser des questions parce que la situation est grave — peuvent nous dire ce qui est en train de se préparer pour aider la coalition des autocars nolisés dans tout le pays.

M. Michael Keenan: L'industrie du transport par autocar a subi une série de répercussions depuis un certain nombre d'années. Cela est, en fait, antérieur à la COVID. La compagnie Greyhound a quitté l'Ouest du Canada et le Conseil fédéral, provincial et territorial des ministres des transports et de la sécurité routière a accompli un travail considérable pour examiner les problèmes, étudier les options et analyser les stratégies. Pendant un certain temps, le gouvernement a pris l'initiative d'aider les provinces, qui sont les principales responsables de la supervision de l'industrie du transport par autocar depuis 1954 environ. Il y a quelques années, le gouvernement du Canada a mis en place un programme provisoire pour aider les provinces qui souhaitaient appuyer les lignes d'autocar. La Colombie-Britannique s'est prévaluée de cette offre, et je pense que c'était la seule province à le faire.

Cela demeure un problème important. Je pense que vous voyez un certain nombre de répercussions. Les répercussions sur les autocars interurbains sont importantes, tout comme celles sur le transport en commun, parce que nous consacrons beaucoup de temps et d'énergie à traiter les répercussions sur le secteur. C'est important et cela nécessite des mesures importantes. Les gouvernements locaux doivent également faire face aux répercussions économiques sur leurs systèmes de transport en commun, car l'utilisation des transports en commun est en baisse. La baisse n'est pas aussi importante que celle du transport aérien, mais elle est considérable.

Tous les gouvernements travaillent actuellement par... comme l'a dit le ministre, la COVID-19 a eu des répercussions massives sur le pays et de nombreux ajustements s'imposent dans tous les domaines du secteur. Jusqu'à présent, nous nous sommes concentrés sur la sécurité des passagers. Qu'ils soient dans un avion, un train ou un traversier, nous voulons nous assurer que les protocoles sont en place pour un trajet en toute sécurité. Dans le secteur du transport aérien, nous travaillons intensément aux mesures que nous avons déjà décrites.

En ce qui concerne les autobus de transport en commun et de transport urbain, c'est, très franchement, un défi national. Les gouvernements provinciaux et locaux sont les principaux responsables, mais c'est un problème important qui devrait être résolu.

Le président: Merci, monsieur Keenan, et merci, madame May.

Nous passons maintenant au Bloc pour deux minutes et demie.

Monsieur Barsalou-Duval, à vous la parole.

[Français]

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

Monsieur Keenan, nous avons reçu des documents liés à la vente d'Air Transat, dont le rapport sur l'intérêt public, mais ils étaient caviardés.

Maintenant que la décision d'autoriser la transaction a été prise par le ministre Alghabra, pourrions-nous recevoir les documents dans leur intégralité?

Il s'agit du rapport sur l'intérêt public produit par Transports Canada et du rapport de la firme Oxera concernant les conséquences de cette transaction sur les prix. Nous avons adopté une motion visant à obtenir tous les documents en lien avec la transaction que possédait le ministère, et j'ai compris que les documents en lien avec le Bureau de la concurrence ne nous ont pas été transmis.

J'aimerais donc faire un suivi concernant cette motion adoptée par le Comité afin d'obtenir les documents manquants.

• (1700)

[Traduction]

M. Michael Keenan: Comme la question du député le laisse entendre, tout au long du processus d'examen du projet d'achat d'Air Transat par Air Canada, Transports Canada a effectué des analyses approfondies et examiné de nombreux documents. Une grande partie de ces renseignements sont des données confidentielles sur le plan commercial. Elles ne peuvent être divulguées.

En réponse à une demande antérieure du Comité, le...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je voudrais juste que vous vous engagiez à nous transmettre tout ce qui est maintenant moins confidentiel. Maintenant que la décision du ministre est prise, il me semble qu'un certain nombre de choses pourraient être divulguées. Si vous pouviez vous y engager, nous vous en serions reconnaissants.

Ma deuxième question concerne les agences de voyages. Avez-vous des discussions à ce sujet? Puisque ce secteur d'activité a déjà été durement éprouvé, va-t-on donner des garanties à ces agences afin qu'on ne leur retire pas les commissions?

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

Je ne peux que répéter ma réponse: les effets néfastes de la pandémie de la COVID-19 sur les agences de voyages sont une réalité qui est prise en considération dans les négociations avec les compagnies aériennes.

[Traduction]

Il y a eu des discussions avec le secteur des agents de voyage indépendants et ses représentants. Nous comprenons l'impact dévastateur que la COVID-19 a eu sur eux et à quel point ils sont pris entre le marteau et l'enclume pour la question du remboursement. Cette question est prise en compte dans les négociations avec les grandes compagnies aériennes pour une stratégie d'aide financière à venir.

Le président: Merci, monsieur Keenan.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous passons maintenant au NPD.

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Bienvenue, monsieur Keenan.

Monsieur Keenan, au sujet d'Air Transat, l'une des raisons qui ont été données pour approuver cette vente était l'affirmation qu'Air

Transat allait probablement faire faillite. Je crois savoir que le Bureau de la concurrence a une méthodologie normalisée pour vérifier cet argument dans le cas d'acquisitions anticoncurrentielles.

Je me demande si Transports Canada a appliqué cette méthodologie pour déterminer que la vente était appropriée.

M. Michael Keenan: C'est une excellente question, mais je crois que la question comporte un important facteur sous-jacent, à savoir, que le commissaire à la concurrence examine la transaction sous l'angle de la concurrence uniquement. Le gouvernement, pour sa part, a tenu compte de cette évaluation et, dans cette évaluation, il y a un critère particulier concernant une entreprise en difficulté et toute une série de questions qui sont du point de vue très précis et étroit de la concurrence.

En évaluant toutes les preuves et en prenant sa décision, le gouvernement, comme l'exige la Loi sur les transports au Canada, a adopté une perspective plus large, incluant tous les aspects de l'intérêt public. Le gouvernement est arrivé à la conclusion que l'approbation de la transaction, avec les conditions strictes qui accompagnaient cette approbation, offrait le meilleur résultat en ce qui concerne l'intérêt public. Cela comprenait une série de facteurs, allant de la concurrence aux répercussions sur les consommateurs, les travailleurs, les services aériens et les choix de services aériens dans la relance après la COVID.

En résumé, si l'analyse du commissaire à la concurrence a certainement été prise en compte, le gouvernement, pour prendre sa décision, a tenu compte d'un plus large éventail de facteurs.

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

M. Taylor Bachrach: C'était une réponse assez longue. Je pense en avoir saisi l'essentiel, mais je suis quand même curieux parce que le ministre a expressément indiqué que le risque de faillite d'Air Transat était l'un des principaux motifs pour lesquels la vente a été autorisée. Je me demande si Transports Canada a appliqué la même méthode que le Bureau de la concurrence pour déterminer si c'est vraiment un argument valable.

• (1705)

M. Michael Keenan: Dans notre analyse de la transaction, nous considérons que l'impact de la COVID-19 est un facteur important. Il est intéressant de noter que, lorsque nous avons fait l'évaluation initiale de l'intérêt public, ce facteur était encore émergent. C'était une réalité émergente au printemps, et nous savons maintenant qu'il a eu un impact beaucoup plus profond et plus dévastateur sur ce secteur. Je dirais que nous avons certainement tenu compte de l'analyse du commissaire à la concurrence et du cadre qu'il utilise.

Nous avons également examiné la question dans une perspective plus large, je dirais celle de l'analyse économique stratégique, en examinant l'impact de la COVID-19, la durée probable et les voies de rétablissement probable pour le secteur canadien du transport aérien et le secteur mondial du transport aérien. Nous avons inclus tout cela dans notre analyse et nos conseils. Compte tenu de tous ces facteurs, le gouvernement a conclu que la transaction était dans l'intérêt public.

Le président: Merci, monsieur Keenan.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous abordons maintenant notre prochain tour. En fait, non, nous terminons notre troisième tour; nous passons donc à M. Soroka pour cinq minutes, suivi de Mme Jaczek pour cinq minutes. Ensuite, nous passerons au quatrième tour, si tout va bien.

Monsieur Soroka, vous avez la parole.

M. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC): Je vous remercie, monsieur le président

J'adresse mes questions à M. Keenan.

Vendredi dernier, lors de la conférence téléphonique sur les nouvelles restrictions de voyage, ai-je bien entendu que les immigrants et les réfugiés devront faire le séjour obligatoire à l'hôtel, mais que s'ils n'ont pas les moyens d'en payer le coût, le gouvernement le fera?

M. Michael Keenan: Je m'excuse, je n'étais pas présent à cet appel, alors j'ai du mal à vous répondre avec précision. Je vais voir si l'un de mes collègues est au courant.

Monsieur le président, je peux proposer de revenir devant le Comité pour répondre à cette question, mais comme il s'agit d'une activité gérée par l'Agence de la santé publique du Canada, je ne pense pas que nous... Je peux vous dire que l'organisme qui applique ceci a créé un cas spécial pour les réfugiés et les demandeurs d'asile, donc le pouvoir légal de faire cela existe. Je ne peux pas parler avec certitude des directives opérationnelles que l'Agence de la santé publique du Canada utilise pour appliquer cela.

M. Gerald Soroka: Est-il possible d'obtenir ces renseignements? Je veux m'assurer d'avoir bien entendu. D'autres personnes pourraient être intéressées et vouloir le savoir. Il pourrait aussi y avoir des Canadiens qui n'ont pas les fonds nécessaires pour le faire, alors j'aimerais savoir si ce renseignement est disponible.

M. Michael Keenan: En général, une telle exception existe pour couvrir cette situation. Nous allons travailler avec nos collègues de l'Agence de la santé publique et fournir ce renseignement au Comité.

Le président: Monsieur Keenan, si vous pouviez transmettre le renseignement à notre greffier, ce serait merveilleux.

M. Michael Keenan: Avec plaisir, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Soroka.

M. Gerald Soroka: Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas certain que vous pouvez répondre à cette question. En vertu des nouvelles restrictions de voyage, les voyageurs doivent maintenant être mis en quarantaine dans un hôtel approuvé par le gouvernement.

Quels critères le gouvernement a-t-il utilisés pour déterminer quels hôtels approuver? S'agissait-il d'un processus de soumission, de demande de proposition ou d'une autre méthode?

M. Michael Keenan: C'est une excellente question. En fait, l'Agence de la santé publique du Canada a lancé un processus d'appel à la concurrence auprès des hôtels. Il y avait toute une série de critères. L'un d'entre eux était le fait qu'ils devaient être situés près de l'un des quatre aéroports internationaux pouvant accueillir des vols internationaux. Ils devaient fournir une gamme de services. Bien sûr, il y avait la place. En plus de cela, ils devaient être en mesure de respecter des protocoles stricts en matière de santé et de sécurité publique, de sécurité et de transport, etc.

À la suite de cet appel d'offres, l'Agence de la santé publique a sélectionné une série d'hôtels. En fait, je crois que le service de réservation a été mis en ligne aujourd'hui. Il y a un numéro centralisé que toute personne venant au Canada doit appeler pour réserver une place dans l'un des hôtels certifiés qui ont été sélectionnés à l'issue d'un processus concurrentiel.

● (1710)

M. Gerald Soroka: Avec les nouvelles restrictions de voyage, les voyageurs qui ont obtenu un résultat de test négatif devront poursuivre leur quarantaine à la maison et repasser un test de dépistage vers la fin de leur quarantaine. Advenant un résultat positif, ils seront redirigés vers un centre de la Santé publique désigné par le gouvernement fédéral.

Comment est-il plus sécuritaire pour les personnes dont les résultats sont négatifs de risquer d'entrer en contact avec une personne atteinte du virus, au lieu de rentrer directement à la maison et de s'isoler?

M. Michael Keenan: Je m'excuse, mais je pense que je n'ai pas compris la prémisse de la question. Pourriez-vous la répéter?

M. Gerald Soroka: Je vais simplement la résumer. Comment est-il plus sécuritaire pour ces voyageurs de séjourner dans un hôtel où ils pourraient entrer en contact avec une personne atteinte de la COVID-19, au lieu de rentrer directement à la maison et de s'isoler?

M. Michael Keenan: Je pense que je comprends. Vous voulez dire pendant qu'ils attendent leurs résultats.

M. Gerald Soroka: Oui.

M. Michael Keenan: Je pense que c'est plus sécuritaire de différentes façons. Premièrement, dans le cas des voyageurs qui arrivent, un prélèvement par écouvillonnage est fait, mais ils n'ont pas encore le résultat — ils ne savent pas s'ils sont positifs ou négatifs —, et s'ils reviennent à la maison, et bon nombre d'entre eux sortiront de l'aéroport ou prendront un autre avion. Ils peuvent prendre un Uber ou un autobus pour retourner à la maison. L'Agence de la santé publique du Canada a constaté que les quelques personnes qui étaient positives à l'arrivée ont transmis le virus pendant qu'elles retournaient à la maison.

À l'opposé, ce nouveau protocole assure une gestion très rigoureuse, sur le plan de la santé publique, du transport vers un hôtel voisin. L'hôtel respectera des protocoles de santé publique très stricts. Si les voyageurs sont positifs, le risque de transmission pendant le déplacement vers l'hôtel de l'aéroport est beaucoup moins élevé que s'ils sont autorisés à poursuivre leur voyage jusqu'à leur domicile avant de s'isoler.

Essentiellement, cette mesure a éliminé cette possibilité de transmission.

Le président: Monsieur Soroka, il vous reste suffisamment de temps pour une question rapide.

M. Gerald Soroka: Compte tenu des nouvelles restrictions de voyage, les compagnies aériennes ont-elles été consultées sur le fait qu'elles devaient cesser d'offrir des vols vers des destinations soleil jusqu'à la fin d'avril?

M. Michael Keenan: Je peux dire que les compagnies aériennes ont non seulement été consultées, mais qu'elles étaient en fait d'accord.

Les quatre grandes compagnies aériennes canadiennes qui desservent les Caraïbes et le Mexique ont toutes accepté volontairement. Le premier ministre a annoncé, le vendredi 29 janvier — je crois —, qu'elles avaient convenu de suspendre tous les vols vers les Caraïbes et le Mexique à partir du 31 janvier. Le premier ministre les a remerciés du leadership dont elles ont fait preuve et a reconnu leur contribution à la réduction des risques d'introduction de la COVID-19 et des nouveaux variants préoccupants.

Le gouvernement s'est engagé à poursuivre sa collaboration avec l'industrie pendant ces négociations et à participer à l'élaboration d'un plan pour la future relance sécuritaire du transport aérien.

Le président: Merci, monsieur Keenan, et merci, monsieur Storka.

Nous allons maintenant poursuivre.

Madame Jaczek, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie les témoins de leur présence ici cet après-midi.

Je ne sais pas qui, dans votre équipe, est le mieux placé pour répondre à cette question, mais j'ai été particulièrement frappée par un élément de la lettre de mandat supplémentaire du ministre. La directive demande au ministre de:

Travailler avec le ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, le ministre de l'Environnement et du Changement climatique et le ministre des Ressources naturelles, et avec le soutien du représentant spécial pour les Prairies, afin de mettre en oeuvre le Fonds d'accélération de la carboneutralité pour continuer de soutenir nos secteurs de la fabrication, du transport, des ressources naturelles et de l'énergie dans leurs efforts de transition vers un avenir carboneutre, en créant des emplois bien rémunérés et durables.

C'est beaucoup de mots. Pourriez-vous nous en parler un peu plus concrètement? Peut-être nous donner un exemple du type d'entreprise qui pourrait présenter une demande dans le cadre de ce Fonds, à quoi il ressemblerait et le rôle de Transports Canada dans cette initiative.

M. Michael Keenan: C'est une excellente question. Si vous me le permettez, je vais demander à mon collègue M. Hanson, sous-ministre adjoint principal des politiques, de vous répondre, car il supervise notre travail sur la version améliorée du plan de lutte contre les changements climatiques.

Monsieur Hanson, allez-y.

• (1715)

M. Lawrence Hanson (sous-ministre adjoint, Politiques, ministère des Transports): L'enjeu est qu'ultimement le Fonds cherche à stimuler l'innovation technologique dans les principales sources des secteurs émetteurs de carbone. Comme les députés le savent peut-être, environ 25 % de toutes nos émissions proviennent des transports. Transports Canada détient une expertise considérable sur le plan économique et réglementaire dans le secteur de l'automobile, qui est l'un des éléments clés de l'accélération de la carboneutralité. Nous collaborerons donc étroitement avec ces ministères pour atteindre la carboneutralité, tout comme nous l'avons fait pour d'autres enjeux connexes dans le secteur de l'automobile, notamment les véhicules zéro émission.

Mme Helena Jaczek: Merci, monsieur Hanson.

Pour poursuivre dans la même veine, et je pense que cela cadre assez bien, nous avons commencé à entendre parler de véhicules utilitaires légers qui deviennent des véhicules zéro émission. Je suis

très impressionnée par ce besoin dans ma circonscription et dans mon quartier. On dirait que tous les jeunes hommes de 20 à 30 ans veulent conduire un de ces véhicules. Il y en a vraiment beaucoup, alors cela semble être une excellente initiative.

Pourriez-vous nous parler un peu des entreprises du secteur de l'automobile qui vont dans cette direction et nous dire si vous pensez que nous atteindrons l'objectif de 2040?

M. Michael Keenan: Nous avons aussi observé cette tendance. Par exemple, presque chaque semaine ou chaque mois, nous voyons des constructeurs d'automobiles annoncer de nouveaux engagements envers la conversion de leurs gammes de véhicules légers, y compris certains véhicules utilitaires sport, à des systèmes de propulsion à zéro émission.

Le programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission reçoit régulièrement des demandes pour l'admission de nouveaux modèles.

J'aimerais rappeler aux membres du Comité que ce programme impose une limite de prix très stricte et que, pour être admissibles, les véhicules doivent comporter un modèle de base de moins de 45 000 \$.

Nous voyons ce changement se produire pour les véhicules légers. Nous le constatons aussi pour les véhicules utilitaires sport et nous nous attendons à ce qu'il touche les véhicules lourds à mesure que les aspects économiques de la technologie et des batteries des véhicules zéro émission s'améliorent. La cible de 2040 est très ambitieuse — 100 % des nouvelles ventes —, et il faudra beaucoup de travail pour y arriver, mais nous constatons en ce moment des progrès et une croissance exponentielle des véhicules zéro émission.

Mme Helena Jaczek: Combien de Canadiens ont profité du programme des incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission?

M. Michael Keenan: Nous sommes très heureux d'avoir versé des paiements incitatifs à 70 000 Canadiens jusqu'à maintenant.

Mme Helena Jaczek: En dollars, quel était le montant réel de cette subvention?

M. Michael Keenan: C'est une excellente question. Je vais céder la parole à Mme Marisetti, sous-ministre adjointe principale des programmes. Elle et ses collaborateurs administrent le programme.

Madame Anuradha, pourriez-vous nous dire combien nous avons versé jusqu'à maintenant?

Mme Anuradha Marisetti (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports): Jusqu'à maintenant, le financement s'élevait à près de 300 millions de dollars, et nous l'avons presque entièrement utilisé. Nous avons déjà accordé près de 290 millions de dollars en incitatifs. En décembre 2020, le premier ministre a annoncé qu'un montant supplémentaire de 282 millions de dollars serait affecté au programme, ce qui nous permettra d'offrir des incitatifs aux futurs utilisateurs jusqu'en 2022.

Mme Helena Jaczek: Merci.

Le président: Merci, madame Marisetti.

Merci, madame Jaczek, monsieur Keenan et monsieur Hanson, pour cette excellente série de questions.

Nous allons maintenant passer à la prochaine série de questions, et je vais essayer de la terminer avant la fin du temps alloué. Nous allons commencer par Mme Kusie, pour cinq minutes, suivie de M. Bittle, pour cinq minutes, de M. Barsalou-Duval, pour deux minutes et demie, et de M. Bachrach, pour deux minutes et demie.

Sur ce, madame Kusie, vous avez la parole.

Madame Kusie...?

• (1720)

M. Taylor Bachrach: Je serais ravi de parler à sa place, monsieur le président.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je pense qu'elle a peut-être des problèmes d'audio. Elle essaie de se reconnecter.

Mme Elizabeth May: Je suis certaine de savoir ce qu'elle allait dire, alors je peux peut-être parler au nom de Mme Kusie.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Madame Kusie, comment vous en tirez-vous?

Elle éprouve des difficultés, alors je vais passer à un autre membre du PCC.

Monsieur Kram, monsieur Soroka ou monsieur Shipley, priez-vous...

Mme Stephanie Kusie: Excusez-moi, monsieur le président. Me voici. Je vous présente mes excuses.

Le président: Vous voilà. Vous pouvez commencer.

Mme Stephanie Kusie: Merci beaucoup, monsieur le président, de m'avoir attendue.

Je remercie beaucoup les témoins d'être présents.

Mes questions reviennent au soutien sectoriel accordé à l'aviation. Depuis combien de temps Transports Canada travaille-t-il sur des mesures de soutien propres au secteur de l'aviation?

Comme je l'ai mentionné pendant la période de questions avec le ministre, le 12 mars, le ministre précédent avait déclaré que le gouvernement examinait cet enjeu, et finalement, le 8 novembre, il a annoncé qu'il entamait des négociations. Quels sont vos souvenirs en ce qui concerne l'échéancier pour le soutien sectoriel?

M. Michael Keenan: Pour répondre aux questions de la députée, je crois que le ministère — Transports Canada —, travaille sur différents aspects du soutien sectoriel depuis mars.

Je vais vous donner un exemple. Nous avons apporté beaucoup de changements à la réglementation pour aider le secteur à faire face à d'incroyables bouleversements. Nous avons élaboré le programme des services aériens vers les régions éloignées afin de mieux desservir les 148 collectivités les plus éloignées et les plus isolées du Canada. De l'aide a été fournie aux aéroports, notamment au printemps. L'énoncé économique de l'automne comportait un ensemble de mesures d'environ 1 milliard de dollars pour les aéroports. Une série d'actions ont été menées. Le travail a été continué pendant toute la période.

Mme Stephanie Kusie: Pouvez-vous nous dire ce que cela signifie de mettre en œuvre une politique à un rythme aussi rapide?

Quelle orientation avez-vous reçue du gouvernement et quelle orientation aurait été plus utile? Je pense, par exemple, à l'annonce du 31 décembre selon laquelle le gouvernement allait mettre en œuvre le test PCR dans un délai de sept jours; et aussi, bien sûr, à la peur et à l'alarme au sein du secteur du transport aérien et des administrations aéroportuaires à l'annonce qu'une quarantaine de trois jours serait imposée. Elle a été qualifiée « d'immédiate », mais en fait, elle est entrée en vigueur plus de trois semaines plus tard. Cer-

taines sources dans l'industrie m'avaient dit qu'il faudrait deux semaines, mais en fin de compte, cela a pris près de trois semaines.

Pouvez-vous décrire ce que cela a été de réagir à une telle rapidité d'exécution avec ce qui semble être une absence de préavis et très peu d'orientation, et ce qui aurait pu vous aider à mettre cette mesure en œuvre avec plus de précision et de clarté?

Comme mon collègue M. Shipley l'a mentionné, j'étais aussi présente à la séance d'information technique du vendredi. La situation était préoccupante parce qu'il semblait y avoir eu très peu d'information disponible avant la publication des décrets. Ce qui était également alarmant, c'est que la plupart des questions provenaient de députés du parti au pouvoir. Je trouve aberrant que le caucus n'ait même pas eu de séance d'information à l'interne, qu'ils aient été obligés de poser leurs questions en participant à cet appel.

Ensuite — comme je l'ai aussi constaté pendant toute la pandémie et mon mandat à titre de ministre du cabinet fantôme pour la famille, les enfants et le développement social —, la même chose s'est produite au Comité permanent des ressources humaines, du développement des compétences, du développement social et de la condition des personnes handicapées lors de l'examen de la PCU, qui semblait en quelque sorte se définir et se délimiter selon des permutations de programmes plus précises. Cela commençait par des questions générales comme « Qu'en est-il des étudiants? » et « Qu'en est-il des travailleurs? » pour en arriver à: « Un aîné de n'importe où avec son chat, comment va-t-il faire? »

Pourriez-vous nous donner des détails sur la manière dont ces politiques ont été modifiées si rapidement, avec des attentes aussi incroyables pour la sécurité des Canadiens... Selon vous, quelle orientation le gouvernement aurait-il pu vous donner pour faciliter l'adaptation et la mise en œuvre?

Ma question s'adresse à tout le monde. Merci.

• (1725)

M. Michael Keenan: C'est une excellente question qui s'inscrit dans une perspective plus large, compte tenu de sa prémisse. La COVID-19 a eu des répercussions sans précédent sur le Canada, les Canadiens et le monde entier, et sur ce qui est nécessaire au processus décisionnel du gouvernement.

Je suis fonctionnaire depuis plus de 30 ans et je n'ai jamais rien vu de tel, une situation où essentiellement pendant toute l'année, le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les gouvernements du monde entier ont dû prendre des décisions qui auraient été, avant la COVID-19, incroyablement rapides et agressives pour protéger la santé publique. Cela dure depuis un an, et il est difficile de trouver des mots pour la décrire.

Pour revenir à la question des plus récents changements, c'est un excellent exemple. Il s'agit simplement d'un chapitre d'un très long livre rempli de difficiles surprises et de nouveaux développements auxquels nous devons réagir immédiatement.

Je me souviens du moment où nous avons appris l'existence du variant britannique. C'était quelques jours avant Noël et la nouvelle a ébranlé le monde entier. Elle a déstabilisé la lutte mondiale contre la COVID-19. En quelques heures, des réunions de haut niveau, des discussions ainsi qu'une analyse et un examen des options ont été organisés. En quelques heures, le gouvernement a pris des mesures et nous avons mis en oeuvre une mesure, très franchement sans précédent, qui consistait à utiliser l'évaluation effectuée au cours des 24 dernières heures — pendant la journée et la nuit — par l'administrateur en chef de la santé publique du Canada et de combiner les pouvoirs de la Loi sur la quarantaine et de la Loi sur l'aéronautique pour interdire tous les vols directs en provenance du Royaume-Uni.

C'est quelque chose que nous n'avions jamais fait auparavant pour des raisons de santé publique, et nous l'avons fait très rapidement à partir d'une analyse réalisée en très peu de temps afin de faire face à ce variant préoccupant.

Nous avons ensuite fait une annonce le 31 décembre. Des mesures strictes sur les voyages — la quarantaine de 14 jours et certaines mesures internationales parmi les plus rigoureuses au monde — étaient déjà en place et nous avons immédiatement ajouté, avec essentiellement un préavis d'une semaine, l'exigence d'effectuer des tests de dépistage de la COVID-19 avant l'embarquement pour les voyageurs internationaux à destination du Canada. Nous avons travaillé avec l'industrie et nous l'avons consultée, mais l'échéancier fut très serré.

Je dirais que nous comprenions qu'il serait difficile pour l'industrie de mettre en oeuvre cette mesure à un rythme aussi rapide, mais nous estimions aussi que c'était essentiel pour protéger la santé publique. Je dirais que nous sommes très reconnaissants envers l'industrie et que nous reconnaissons qu'elle a fait un excellent travail. La mise en oeuvre progressive s'est faite très rapidement. Nous avons très rapidement atteint un niveau de conformité très élevé, et il s'agit maintenant d'une importante nouvelle mesure qui protège la santé publique.

En temps normal, ce qu'on pourrait appeler la santé publique en temps de paix, il serait inimaginable de mettre en place aussi rapidement une telle mesure, de l'imposer et de modifier en profondeur les règles encadrant ce que font les compagnies aériennes pour contrôler les passagers de 57 pays qui arrivent au Canada. C'est devenu non seulement quelque chose d'imaginable, mais aussi quelque chose qui s'est produit en raison de la COVID-19.

C'est ce que nous avons pu constater avec les étapes qui ont suivi la découverte de variants préoccupants au Royaume-Uni, au Brésil et en Afrique du Sud. Certaines mesures très sévères ont été progressivement renforcées de sorte que les personnes qui arrivent par avion au Canada passent maintenant trois tests de dépistage de la COVID-19 avant d'être libérées de la quarantaine. C'est extrêmement contraignant, mais il faut tenter de se protéger contre les conséquences dévastatrices de ces variants préoccupants.

Le président: Merci, monsieur Keenan.

Merci, madame Kusie.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Keenan.

Le président: Passons maintenant à M. Bittle.

Monsieur Bittle, vous avez la parole pour cinq minutes.

• (1730)

M. Chris Bittle: Pourriez-vous faire le point sur l'Examen de la modernisation des ports et, plus particulièrement, sur le but d'actualiser les structures de gouvernance qui favorisent l'investissement dans les ports canadiens.

M. Michael Keenan: Je serais heureux de le faire.

Pour répondre à cette question, si vous me le permettez, je céderais la parole à mon collègue, M. Hanson, car c'est lui qui dirige ce travail chez Transports Canada.

M. Lawrence Hanson: Merci beaucoup, et merci au député de sa question.

Dans le cadre de cet examen, nous avons effectué beaucoup d'analyses de différents types en termes d'échanges avec les intervenants dans l'ensemble du pays — évidemment —, et avec les administrations portuaires canadiennes elles-mêmes. Nous avons aussi réalisé un grand nombre d'analyses internes. En octobre, nous avons produit un « rapport sur ce que nous avons entendu » qui donne une idée de quelques-uns des messages clés.

Nous sommes en train de finaliser nos conseils au ministre à ce sujet. Il s'agit d'un système qui est en place depuis longtemps et qui a d'énormes répercussions sur nos échanges commerciaux et notre compétitivité, et nous voulons donc vraiment nous assurer de bien faire les choses et de le faire d'une façon qui... Le système fonctionne très bien dans sa forme actuelle, mais il y a place à l'amélioration et nous sommes en train de mettre la dernière main à nos conseils pour trouver les meilleures façons de le faire.

M. Chris Bittle: Je vous remercie beaucoup.

Si vous me le permettez, je vais poser une question plus générale sur les répercussions de la COVID-19 sur Transports Canada, c'est-à-dire sur les priorités et la santé mentale, y compris la santé mentale des fonctionnaires et la façon dont ils font leur travail. Je me demandais si vous pouviez nous en parler.

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

La COVID-19 a eu un effet dévastateur sur de nombreux Canadiens. Tout le monde a souffert. Même pour les personnes dont le gagne-pain n'a pas été touché — je pense que tous les employés de Transports Canada sont dans cette catégorie —, l'expérience a été aussi très difficile.

Si vous me le permettez, j'aimerais remercier les 6 000 employés et plus de Transports Canada. Comme tout le monde au cours de cette fin de semaine de la mi-mars, nous avons demandé à nos employés de retourner à la maison, et un lundi matin, nous avons repris le travail avec ces 6 000 personnes, 98 % étant en télétravail. Simultanément, nous devions réagir à cette crise sans précédent et prendre de nombreuses mesures pour y répondre. Nous avons probablement réalisé l'année dernière autant de modifications réglementaires que ce que nous aurions normalement fait en trois ans, simplement pour veiller à ce que le système de transport soit sécuritaire pour les Canadiens et qu'il réponde à la crise économique. Les gens de Transports Canada ont répondu avec un véritable sens du service public.

Comme beaucoup d'autres Canadiens partout au pays, ils ont fait face à la réalité d'une charge de travail plus lourde, à des bouleversements liés au travail à la maison et, dans bien des cas, ils devaient prendre soin d'enfants qui auraient autrement été à l'école ou à la garderie. Les gens ont réussi. Nous nous sommes beaucoup préoccupés de la santé mentale et nous avons fourni du soutien, et nous avons aussi pris le temps de sonder nos employés pour savoir comment ils allaient. Ils ont fait preuve d'une résilience incroyable. Cela n'a pas été facile et les défis ont été nombreux, mais très franchement, je pense que c'est ce que vivent tous les Canadiens. Je pense que l'une des choses que nos gens ont, c'est l'espoir et la conviction qu'ils contribuent à faire une différence.

Comme tous les autres employeurs, nous avons dû trouver des façons de faire les choses différemment. Nous accomplissons maintenant beaucoup de travail virtuellement, nous vivons sur Zoom et Teams et nous trouvons des façons de faire. Nous croyons que nous sommes capables de faire notre travail grâce à différentes stratégies. Nous faisons parfois certaines choses en personne. Nous avons utilisé des GoPros et des caméras à haute résolution pour inspecter les navires à distance, parce qu'il n'était pas sécuritaire d'y envoyer des inspecteurs. Nous continuons à faire notre travail et nous persévérons et, comme tous les autres Canadiens, nous essayons de passer à travers une expérience très difficile.

Merci de votre question.

Le président: Avez-vous une autre brève question, monsieur Bittle?

M. Chris Bittle: Bien sûr.

J'aimerais vous demander d'élaborer votre réponse concernant les inspections et le travail important que fait Transports Canada sur le plan de la sécurité. Vous avez parlé des caméras GoPro, mais pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet et sur ce que fait Transports Canada en matière d'inspection?

M. Michael Keenan: Je serai heureux de le faire.

Je crois que je demander à M. Brosseau, sous-ministre adjoint principal, Sécurité et sûreté, de vous donner plus de détails à ce sujet.

M. Kevin Brosseau (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Je remercie le député de sa question.

Je suis très fier de titre de sous-ministre adjoint principal de la Sécurité et de la Sûreté — accompagné de quelques milliers d'employés — de notre capacité de réagir afin d'assurer la sécurité des Canadiens dans tous les modes de transport, qu'il s'agisse du transport maritime, comme dans l'exemple offert par le sous-ministre Keenan avec les navires, ou du transport ferroviaire de marchandises dangereuses dans lequel nous travaillons différemment, tout en veillant à ce que les éléments les plus à risque, les secteurs les plus à risque et les secteurs prioritaires soient toujours traités.

C'est une situation qui évolue. Une transformation s'est produite pendant toute la dernière année. Je pense que nous avons tiré des leçons sur la façon dont nous pouvons améliorer l'efficacité et offrir nos services clés de manière plus efficace.

Vous avez déjà soulevé cette question. Il y a eu sans aucun doute des problèmes de santé mentale. Les gens sont fatigués, mais ils sont toujours très engagés. Ils sont sincèrement convaincus que la réalisation de notre mandat en matière de sûreté et de sécurité est cruciale. Vraiment, franchement, en parlant en leur nom, je suis très fier de leur travail.

Merci.

• (1735)

Le président: Merci, monsieur Brosseau.

Merci, monsieur Bittle.

Nous allons maintenant passer à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

[Français]

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

Ma première question s'adresse à M. Keenan.

Si les gens obtiennent un résultat positif au test de dépistage de la COVID-19 quand ils reviennent au pays, sont-ils transférés dans des centres d'hébergement fédéraux pour la mise en quarantaine? Pourriez-vous nous donner de l'information sur le coût d'hébergement par personne?

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

[Traduction]

Je n'ai pas les chiffres exacts concernant les coûts des établissements de quarantaine désignés, mais le système fonctionne... L'Agence de la santé publique du Canada a un réseau d'établissements de quarantaine désignés dans l'ensemble du pays et elle a...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous n'avez pas les données sous la main, c'est compréhensible. Nous vous serions cependant reconnaissants de les transmettre aux membres du Comité plus tard.

Les représentants de NAV CANADA ont-ils communiqué avec vous pour vous annoncer qu'ils prévoient des réductions de services? Si c'est le cas, pouvez-vous nous dire à quel endroit elles seront appliquées?

[Traduction]

M. Michael Keenan: NavCan a annoncé qu'elle a l'intention de mener un ensemble d'études sur la modification du niveau de service dans plusieurs tours de contrôle et stations d'information de vol. Aucune proposition officielle visant à modifier le niveau de service n'a pour le moment été déposée auprès de Transports Canada, mais NavCan a dit que le travail est en cours.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Les fonctionnaires ou des gens dans l'entourage du ministre ont-ils eu l'occasion d'avoir des discussions avec un acheteur potentiel d'Air Transat autre qu'Air Canada?

[Traduction]

M. Michael Keenan: Dans le cadre de l'examen de la transaction et de l'analyse de tous les renseignements disponibles pour soutenir la décision du gouvernement dans le dossier d'Air Transat, Transports Canada a soigneusement évalué tous les renseignements reçus, y compris les renseignements fournis par toutes les parties ayant un intérêt envers l'achat...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Selon ce que je comprends, il n'y a eu aucune discussion à ce sujet.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Merci, monsieur Keenan.

Nous allons maintenant passer à M. Bachrach, notre dernier intervenant.

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur Keenan, en ce qui concerne les restrictions de voyage annoncées récemment, les Canadiens ont relevé plusieurs cas de compassion qui ne sont pas visés par les exemptions prévues. Par exemple, ils se demandent ce qui se passe pour une personne qui accompagne un mineur ou une personne handicapée qui traverse la frontière pour avoir accès à des soins médicaux essentiels.

Le compagnon de voyage aura-t-il droit aux mêmes exemptions que les mineurs ou les personnes handicapées?

M. Michael Keenan: Comme le député l'a mentionné, lors de l'élaboration de l'ordonnance concernant les exigences relatives à la quarantaine de trois jours et aux tests de dépistage, l'Agence de la santé publique du Canada a prévu quelques exemptions supplémentaires, notamment pour les personnes qui voyagent pour recevoir des soins médicaux essentiels et elle a indiqué qu'elle examinerait des cas particuliers et des situations comme celle-là.

Je crois qu'il est probable que l'Agence de la santé publique du Canada se penche sur cette question. Je ne peux pas vous dire exactement où en sont les choses, mais encore une fois, comme pour plusieurs autres questions concernant les mesures et les lignes directrices exactes de l'Agence de la santé publique du Canada, nous la consulterons et nous veillerons à ce que les renseignements soient transmis au greffier du Comité.

• (1740)

M. Taylor Bachrach: Merci.

Ma dernière question porte également la quarantaine dans les hôtels. Plus précisément, je m'interroge au sujet des personnes qui sont peut-être positives, mais qui ne sont pas découvertes par le test de dépistage à l'arrivée. L'étude de McMaster Pearson a révélé qu'un total de 1 % des passagers à l'arrivée étaient finalement positifs à la COVID — 0,7 % ayant obtenu un résultat positif à l'arrivée et un autre 0,3 % après sept jours.

En vertu des restrictions actuelles, la quarantaine dans les hôtels ne dure que trois jours. Je m'interroge au sujet de ce 0,3 %. Cela veut dire qu'un tiers des cas positifs ne seraient pas décelés par le premier test. Y a-t-il un risque de transmission si ces personnes peuvent partir après trois jours et se rendre à leur destination finale?

M. Michael Keenan: Le député soulève une excellente question.

En fait, je pense que ce risque précis a été identifié par le ministre et il a vraiment éclairé la politique qui a été élaborée sur deux plans. Le premier porte sur le test mentionné par le député, c'est-à-dire le test à l'arrivée. Le problème fondamental ici, c'est que pendant les premiers jours où le virus est présent dans le corps, il est possible qu'il ne soit pas détecté même par un test PCR. Quelques jours plus tard, il commence à être détectable, mais dans le cas d'une personne qui doit rester à l'hôtel de l'aéroport jusqu'à ce qu'elle obtienne un résultat négatif, le test à l'arrivée n'est pas le premier test. C'est le deuxième test. Les voyageurs ont déjà subi un test dans les 72 heures précédant leur départ.

Ce deuxième test, selon les détails exacts, est probablement effectué deux, trois ou quatre jours après le premier test, de sorte que les voyageurs n'ont pas passé un seul test; ils ont passé deux tests. Le risque d'être atteint de la COVID-19 est alors beaucoup moins élevé que ce que les statistiques de l'étude de McMaster laissent entendre. De plus, les voyageurs ont toujours l'obligation de respecter des protocoles rigoureux pour les déplacements, et ils sont quand même obligés de faire une quarantaine stricte à leur domicile, disons. Après ça, il y a un troisième test.

La mise en place d'un système comportant trois tests vise en fait à éliminer, dans la plus grande mesure du possible, le risque qu'une personne passe à travers les mailles du filet parce qu'à un moment donné, il est possible d'obtenir un résultat négatif tout en ayant la COVID-19. Après ces trois tests, je pense que nous avons un niveau élevé de certitude qu'une personne n'est pas atteinte de la COVID-19 et qu'elle peut reprendre en toute sécurité ses activités quotidiennes.

Le président: Merci, monsieur Keenan. Merci monsieur Bachrach.

Je tiens à remercier tous les membres du Comité et nos témoins, M. Keenan, M. Hanson, Mme Marisetti, ainsi que M. Brosseau, pour vos réponses honnêtes aux questions posées aujourd'hui.

Monsieur Brosseau, je suis heureux qu'il y ait eu cette question à laquelle vous avez pu répondre.

Merci, monsieur Bittle de l'avoir inclus. J'en suis reconnaissant.

Je remercie tous les témoins, et je remercie également le ministre Alghabra d'avoir été très franc dans ses réponses et d'avoir vraiment communiqué beaucoup d'information au Comité, information que les analystes ont certainement assimilée et qu'ils incluront dans le rapport final.

Je remercie tous les membres et les témoins du temps qu'ils nous ont accordé aujourd'hui.

Nous nous reverrons mardi lors de notre prochaine réunion. Bonne soirée à tous.

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>