



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 023

Le jeudi 25 mars 2021

Président : M. Vance Badawey



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

Le jeudi 25 mars 2021

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): Bonjour, mesdames et messieurs. C'est un plaisir d'être ici aujourd'hui pour ce qui devrait être une excellente réunion.

Je souhaite à tous la bienvenue à cette 23^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroulera selon un mode hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 25 janvier 2021. Les délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. Comme vous le savez tous, dans une émission Web, c'est seulement la personne qui parle, plutôt que l'ensemble des participants, que l'on voit à l'écran. Pour assurer le bon déroulement de la réunion, j'aimerais souligner quelques points.

Tout d'abord, les membres et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion, et vous n'avez qu'à choisir, au bas de votre écran, le français ou l'anglais.

Je demanderais aux membres qui participent en personne de procéder comme ils le font habituellement lorsque le Comité se trouve en entier dans la salle de réunion. N'oubliez pas les directives du Bureau de régie interne concernant le port du masque, ainsi que les protocoles sanitaires.

Avant d'intervenir, veuillez attendre que je vous donne la parole. Ceux qui participent à la réunion par vidéoconférence doivent s'assurer d'activer leur microphone en cliquant sur l'icône du micro. Quant à ceux présents dans la salle, leur microphone sera contrôlé comme d'habitude par l'agent des procédures et de la vérification.

Je vous rappelle que toutes les interventions des membres ou des témoins doivent être adressées à la présidence. Lorsque vous n'avez pas la parole, votre micro devrait être en sourdine. En ce qui concerne la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux, comme toujours, pour maintenir l'ordre d'intervention de tous les membres, qu'ils participent virtuellement ou en personne.

Mesdames et messieurs, conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, le Comité se réunit aujourd'hui pour entreprendre son étude du Budget principal des dépenses 2021-2022.

J'ai maintenant le plaisir de vous présenter nos témoins et de leur souhaiter la bienvenue.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le président, puis-je faire un rappel au Règlement avant que nous passions à l'étude du budget?

Le président: Vous pourrez le faire lorsque j'aurai terminé mes observations préliminaires.

M. Taylor Bachrach: D'accord. Je sais qu'il arrive souvent que nous enchaînions directement, alors je voulais simplement...

Merci.

Le président: Lorsque j'aurai terminé mes observations préliminaires, monsieur Bachrach, vous serez libre d'y aller avec votre rappel au Règlement.

Encore une fois, j'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins et les présenter.

Tout d'abord, l'honorable Omar Alghabra, ministre des Transports, comparaitra de 15 h 30 à 16 h 30. Il sera suivi des membres de son équipe. Du ministère des Transports, nous accueillons Michael Keenan, sous-ministre; Craig Hutton, directeur général, Politiques stratégiques; Anuradha Marisetti, sous-ministre adjointe, Programmes; Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté; Ryan Pilgrim, dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint, Services généraux; et Michael DeJong, directeur général, Sécurité ferroviaire.

Sur ce, et avant de donner la parole aux témoins, je vais demander à M. Bachrach d'y aller avec son rappel au Règlement.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président, et toutes mes excuses pour l'interruption.

C'est merveilleux d'accueillir le ministre dans notre comité, comme toujours, mais je dois dire que le processus me laisse un peu perplexe. Le Comité a adopté une motion pour inviter le ministre et la vérificatrice générale à comparaître pendant une heure chacun au sujet de la sécurité ferroviaire avant le 25 mars. Je sais que le ministre devait déjà comparaître au sujet du budget des dépenses, mais le Comité souhaitait lui poser des questions au sujet de la sécurité ferroviaire.

Par votre entremise, nous pourrions peut-être confirmer auprès du greffier que l'invitation formulée dans la motion du Comité a été envoyée au ministre et que celui-ci a refusé de comparaître devant le Comité au sujet précisément de la sécurité ferroviaire.

Le président: Allez-y, monsieur le greffier.

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): Les invitations ont été envoyées conformément aux deux motions adoptées par le Comité. La vérificatrice générale a accepté de comparaître le 13 avril et le ministre a accepté de comparaître aujourd'hui. Il faudrait que vous demandiez au ministre quel sujet il aimerait aborder, étant donné que le Budget principal des dépenses couvre l'ensemble du portefeuille.

• (1535)

Le président: Merci, monsieur le greffier.

Allez-y, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président, et merci au greffier pour cette précision.

J'aimerais exprimer ma déception parce que nous avons espéré que les délibérations de la réunion d'aujourd'hui portent sur la sécurité ferroviaire. J'ai beaucoup d'autres questions concernant le budget des dépenses que j'aimerais poser au ministre, et le temps dont nous disposons est toujours très limité.

Par conséquent, sachant que la vérificatrice générale viendra répondre à nos questions sur la sécurité ferroviaire, j'aimerais proposer que nous invitions le ministre à comparaître le même jour pour répondre à nos questions sur ce sujet pendant une heure.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Je vais recevoir cette motion une fois qu'elle aura été remise au Comité dans les deux langues officielles, ainsi que l'avis.

Nous allons maintenant passer à Mme Jaczek.

Madame Jaczek, vous aviez une question.

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

Dans un esprit de collaboration, j'allais simplement offrir à M. Bachrach une partie de mon temps de parole pendant les rotations pour qu'il ait un peu plus de temps pour interroger le ministre comme bon lui semble. C'est simplement une offre que je fais à M. Bachrach.

Le président: Merci beaucoup, madame Jaczek.

Allez-y, monsieur Bittle.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Je sais que ce n'était pas l'intention de M. Bachrach, mais son intervention pourrait porter à penser que le greffier ne fait pas bien son travail. Je veux simplement souligner qu'il a été un excellent atout pour le Comité et qu'il a vraiment contribué à faire avancer les choses depuis que je suis ici. Je sais que c'est peut-être ma dernière participation au Comité, mais je veux souligner que celui-ci fonctionne très bien grâce à son aide.

Je n'ai pas perçu d'objection à ce que le ministre compare devant nous, compte tenu surtout de sa présence aujourd'hui. Nous devons avoir un débat et le temps est limité. Je comprends que vous aimeriez peut-être que les deux personnes comparaissent en même temps, pour l'impression que cela donnerait sur Facebook ou à la télévision, mais le fait est que les deux ont accepté de comparaître. Nous les avons à notre disposition. La vérificatrice générale comparaitra plus tard. Je ne comprends donc pas sur quoi repose l'objection, sauf sur le désir même de s'opposer.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Monsieur Bachrach, rapidement, parce que nous sommes en train de...

M. Taylor Bachrach: Très brièvement, monsieur le président, je ne voulais certainement pas laisser entendre qu'il se passait quelque chose de répréhensible ou que le greffier n'offrirait pas les meilleurs services qui soient au Comité, ce qu'il fait depuis le début.

Il était simplement souhaité que le ministre compare pendant une heure uniquement pour parler de la sécurité ferroviaire. Il comparait aujourd'hui pour une heure au sujet du budget des dépenses. Sa présence est appréciée. C'est un sujet très vaste et nous avons

beaucoup de questions. L'intention du Comité était assez claire dans la motion que nous avons adoptée précédemment. J'espère que le ministre reviendra devant le Comité avec la vérificatrice générale pour répondre à des questions sur la sécurité ferroviaire.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant passer au ministre.

Monsieur le ministre Alghabra, bienvenue. C'est un plaisir de vous recevoir de nouveau, après votre passage ici il y a quelques semaines. Vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Bonjour, chers collègues.

[Français]

Je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui afin de vous présenter notre budget principal des dépenses.

[Traduction]

Je suis heureux d'être accompagné aujourd'hui, comme vous l'avez mentionné, par des représentants de Transports Canada: Michael Keenan, sous-ministre des Transports; Ryan Pilgrim, sous-ministre adjoint, Services généraux et dirigeant principal des finances; Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté; Anuradha Marisetti, sous-ministre adjointe, Programmes; Craig Hutton, sous-ministre adjoint, Politiques; et Mike DeJong, directeur général, Sécurité ferroviaire.

Malgré les défis posés par la pandémie de COVID-19, les travailleurs du secteur des transports, tous modes confondus, ont continué de livrer de la nourriture, des médicaments et d'autres biens essentiels aux Canadiens tout au long de la crise. Les employés de Transports Canada ont également contribué à rendre cela possible en introduisant une série de mesures et de directives pour protéger ceux et celles qui travaillent dans les secteurs du transport et de l'expédition. Tous les travaux du ministère se sont appuyés sur les données scientifiques les plus récentes, ainsi que sur les directives des organismes de santé publique.

En tant que ministre des Transports, j'ai le plaisir de travailler depuis plusieurs mois avec Transports Canada et les autres organisations du portefeuille fédéral des transports. Les fonctionnaires à tous les niveaux ont travaillé sans relâche pour m'appuyer dans mes nouvelles fonctions, et j'ai été incroyablement impressionné par leur talent et leur dévouement. Je suis heureux d'avoir l'occasion de mettre en lumière une partie de ce travail.

Le mandat de Transports Canada est de veiller à ce que notre réseau de transport soit sûr, sécuritaire, efficace, écologique et novateur. Les dépenses prévues du ministère dans le Budget principal des dépenses pour 2021-2022 couvrent un éventail de mesures importantes pour maintenir un réseau de transport sûr et sécuritaire tout en assurant la circulation des personnes et des marchandises.

Les dépenses totales se répartissent en quatre volets. Les voici: 912 millions de dollars pour le transport efficace; 480 millions de dollars pour un réseau de transport écologique et novateur; 445 millions de dollars pour le transport sûr et sécuritaire; 215 millions de dollars pour les services internes. Parmi ces éléments, Transports Canada demande 229 millions de dollars en paiements de transfert pour poursuivre le programme Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission. Ce programme encourage les dépenses de consommation tout en rendant notre économie plus verte.

La sécurité ferroviaire est l'une de mes principales priorités. Je suis donc heureux de dire que nous demandons également plus de 21 millions de dollars en paiements de transfert pour le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, qui permettra d'améliorer davantage la sécurité ferroviaire au Canada. J'aimerais également souligner certains montants pour les organismes fédéraux et les sociétés d'État de mon portefeuille. Ce budget des dépenses inclut 770 millions de dollars pour VIA Rail. Ce financement est plus élevé que dans le Budget principal des dépenses de l'an dernier, principalement en raison du financement prolongé fourni pour stabiliser les activités de VIA et appuyer la planification des immobilisations à plus long terme. Ces fonds permettront de moderniser l'offre de services de VIA grâce au renouvellement de son parc ferroviaire, d'améliorer la sécurité en améliorant l'infrastructure des voies et de maintenir ses actifs en bon état.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien cherche quant à elle à obtenir 568 millions de dollars. Ces fonds permettront à l'Administration de continuer à assurer un contrôle de sûreté efficace, uniforme et de grande qualité des voyageurs aériens et de leurs bagages.

Marine Atlantique S.C.C. demande 150 millions de dollars pour appuyer son service de traversier à longueur d'année prévu par la Constitution et son service de traversier saisonnier. Il s'agit là d'une augmentation de 7 millions de dollars en fonds de fonctionnement et d'immobilisations.

Enfin, la Société des ponts fédéraux Limitée demande une aide d'urgence de 18,5 millions de dollars pour compenser le manque à gagner lié à la pandémie de COVID-19.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant parler de l'audit de suivi de la vérificatrice générale sur la surveillance de la sécurité ferroviaire par Transports Canada. Le rapport, que j'ai reçu en février, portait sur certains éléments de l'audit de 2013 du vérificateur général. Transports Canada a pris acte des conclusions du rapport de cette année et s'est engagé à améliorer continuellement son programme de sécurité ferroviaire. Comme je l'ai mentionné, la sécurité ferroviaire demeure l'une de mes priorités les plus importantes.

• (1540)

Nous nous employons déjà à donner suite à toutes les recommandations du vérificateur général, afin d'améliorer davantage l'efficacité de notre surveillance de la sécurité. Alors que nous nous concentrons sur l'avenir et que nous rebâtissons en mieux, le secteur des transports sera essentiel à la reprise économique du Canada. Je suis convaincu que les investissements présentés dans le Budget principal des dépenses contribueront à faire progresser un réseau de transport plus sécuritaire, plus écologique et plus concurrentiel.

[Français]

Je vous remercie, monsieur le président et chers collègues, de m'avoir donné l'occasion de vous parler.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant passer à notre première série de questions.

Nous allons commencer par les conservateurs, avec Mme Kusie pour six minutes, suivie de Mme Jaczek pour six minutes, de M. Barsalou-Duval et de M. Bachrach, encore une fois pour six minutes chacun.

Madame Kusie, vous avez la parole.

• (1545)

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Bonjour, monsieur le ministre. Merci beaucoup d'être parmi nous aujourd'hui.

Malheureusement, la journée d'hier marquait un anniversaire dont il n'y a pas lieu de se réjouir. Il y a un an hier, le 24 mars 2020, votre ancien collègue, le ministre des Finances de l'époque, Bill Morneau, disait ce qui suit à la Chambre des communes: « Nous allons travailler avec différents secteurs, afin de nous assurer qu'ils auront accès aux fonds nécessaires pendant cette crise. Ce sera sûrement le cas de l'industrie aérospatiale. »

Un an plus tard, monsieur le ministre, nos pilotes, nos agents de bord et tous les autres travailleurs de l'aviation attendent toujours.

Monsieur le ministre, je vous ai déjà posé la question à maintes reprises, et je vous la pose encore aujourd'hui. J'aimerais savoir combien de temps encore ces travailleurs qui souffrent devront attendre avant que le secteur ne reçoive du soutien?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, permettez-moi de passer en revue ce que notre gouvernement a fait depuis le début de la pandémie. Dès le début, nous avons pris la décision d'offrir un soutien direct aux Canadiens dans le cadre de programmes généraux, notamment la Subvention salariale d'urgence du Canada, la Prestation canadienne d'urgence, de même que, soit dit en passant, le soutien aux petites entreprises et aux grandes entreprises très touchées. Ces programmes ont atteint leur objectif et ont aidé de nombreux Canadiens.

Avec l'arrivée de la deuxième vague à l'automne et l'introduction de variants, nous avons dû imposer des mesures supplémentaires pour les déplacements, afin de protéger la santé et la sécurité des Canadiens. Nous reconnaissons qu'en raison de ces mesures supplémentaires, nous devons travailler à assurer le soutien direct des compagnies aériennes. Nous sommes actuellement en pourparlers avec les grandes compagnies aériennes pour offrir un soutien adapté au secteur canadien du transport aérien.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le ministre, de cette réponse.

Je pense que c'est très malheureux, et je crois que les intervenants du secteur du transport aérien à qui j'ai parlé seraient d'accord pour dire que leur secteur, notamment, a servi de bouc émissaire et a fait les frais de l'incapacité de votre gouvernement de gérer cette pandémie.

Parlant d'intervenants concernés, voici une citation du mois dernier du PDG de WestJet. Dans le cadre de la décision du gouvernement de ne pas financer WestJet ou Air Canada, il a indiqué que sa compagnie aérienne avait perdu 23 % de sa part du marché au profit de ses concurrents internationaux, ce qu'il a qualifié de honte.

Je ne suis pas la seule, monsieur le ministre, à penser que tout ce secteur a été traité de façon honteuse.

De nombreux pays ont fourni une aide à leur secteur du transport aérien en mai et en juin de l'an dernier, il y a presque un an, monsieur le ministre. Pourquoi le Canada a-t-il au moins neuf mois de retard sur le reste du monde pour ce qui est de soutenir son secteur de l'aviation?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, ma collègue a raison de dire que d'autres pays ont pris des décisions différentes à des moments différents. Le gouvernement du Canada a décidé d'offrir un soutien immédiat aux Canadiens, aux travailleurs, aux petites entreprises et aux grandes entreprises qui ont été durement touchées.

Je reconnais le niveau d'anxiété supplémentaire des travailleurs du secteur de l'aviation. Nous travaillons à l'élaboration d'un programme adapté pour le secteur du transport aérien.

Permettez-moi de dire aux travailleurs de ce secteur que je les entends et que je suis au courant de leur anxiété. Nous travaillons avec nos collègues du ministère des Finances, du ministère de l'Industrie et d'autres intervenants pour trouver une solution à ce problème. J'espère que cela aboutira bientôt.

Permettez-moi de dire ceci. Les conservateurs ne peuvent pas jouer sur les deux tableaux. Ils ne peuvent pas dire qu'ils sont contre les grands programmes gouvernementaux et dire ensuite: « Oh, nous voulons ce type de programme gouvernemental. » Ils ne peuvent pas affirmer que le gouvernement dépense trop d'argent et ajouter du même souffle que le gouvernement devrait dépenser plus d'argent.

Permettez-moi de dire aux travailleurs du secteur de l'aviation que c'est le gouvernement libéral qui va leur fournir du soutien, qui a déjà fourni du soutien et qui continuera de le faire. Ce sont les conservateurs qui font de la petite politique avec cela.

Mme Stephanie Kusie: Il y a maintenant un an qu'ils attendent, monsieur le ministre. Malheureusement, ce n'est pas le seul domaine où votre gouvernement échoue. Des négociations collectives sont en cours dans le port de Montréal, et beaucoup craignent une grève imminente. L'industrie doit réacheminer des envois et faire face à des retards. Que faites-vous pour vous assurer que le port demeure opérationnel et que ces marchandises sont acheminées vers les marchés canadiens?

• (1550)

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je suis d'accord avec ma collègue sur l'importance du rôle que joue le port de Montréal pour notre économie et pour les Canadiens. Nous sommes préoccupés par l'incertitude qui persiste dans les négociations collectives.

Comme mon amie la ministre du Travail l'a dit aujourd'hui pendant la période des questions — je sais que ma collègue lui a posé une question —, nous participons activement aux discussions en cours. Nous offrons du soutien par l'entremise de médiateurs. Nous avons encouragé les parties à parvenir à un règlement. Nous savons que c'est un dossier important. Nous ferons tout ce que nous pou-

vons, mais encore une fois, je ne suis pas d'accord avec les conservateurs. Nous croyons au processus de négociation collective. Nous voulons que les parties en arrivent à une entente et nous ferons tout en notre pouvoir pour les aider à y arriver.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons maintenant passer à Mme Jaczek, du Parti libéral.

Mme Helena Jaczek: Monsieur le président, je vais partager mon temps de parole avec le député Zuberi, puisque M. Bachrach n'a pas donné suite à mon offre.

Monsieur le ministre, passons au Budget principal des dépenses.

Nous constatons une augmentation de 8 %, et vous avez fait allusion à certains des principaux facteurs qui expliquent cela. Ce qui m'intéresse particulièrement, ce sont les incitatifs pour les véhicules zéro émission. Évidemment, en tant que membre d'un gouvernement qui sait que les changements climatiques sont réels, je pense que c'est particulièrement important. Je sais que c'est aussi très important pour les électeurs que je représente.

Pourriez-vous nous donner plus de détails sur le programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission? En particulier, dans quelle mesure chaque véhicule de ce genre sur la route contribue-t-il à réduire les émissions de gaz à effet de serre par année, et combien d'entreprises et de Canadiens ont réellement bénéficié du programme d'incitatifs?

L'hon. Omar Alghabra: Merci beaucoup, monsieur le président, de cette question. Cet enjeu représente une partie importante de mon mandat.

Tout d'abord, nous devons prendre les changements climatiques au sérieux — et nous sommes sérieux, parce que nous croyons qu'ils sont réels et qu'il s'agit d'une crise à laquelle il faut s'attaquer. Le secteur des transports représente la deuxième source d'émissions. Si nous prenons les changements climatiques au sérieux, nous devons réduire les émissions du secteur des transports. C'est pourquoi le programme pour les véhicules zéro émission, qui comporte des incitatifs pour les consommateurs, est un programme fantastique qui soutient un grand nombre de Canadiens et d'entreprises, de même que le secteur de l'automobile.

L'idée derrière cela est d'offrir des incitatifs aux consommateurs et aux entreprises pour les aider à accélérer leur décision d'acheter un véhicule zéro émission, ce qu'ils pourraient hésiter à faire autrement. Cela augmentera le nombre de véhicules zéro émission sur la route et accélérera leur adoption. Cela stimulera le secteur de l'automobile en augmentant la demande pour ces véhicules et, ce qui est tout aussi important, cela réduira et éliminera les émissions.

Soit dit en passant, chaque véhicule zéro émission réduit la quantité d'émissions de quatre tonnes par année. Pour répondre à l'autre question de la députée, 79 000 Canadiens et entreprises canadiennes ont bénéficié de cet incitatif.

Mme Helena Jaczek: Je cède maintenant la parole à mon collègue, le député Zuberi.

Le président: Monsieur Zuberi, vous avez la parole.

[Français]

M. Sameer Zuberi (Pierrefonds—Dollard, Lib.): Monsieur le ministre, je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui au Comité. Je vous remercie également du travail que vous faites.

[Traduction]

En tant que député de la région de Montréal et en tant que Québécois, j'aimerais vous interroger sur le REM, aussi connu sous le nom de Réseau express métropolitain, et sur la station qui est en train d'être construite à l'aéroport international Montréal-Trudeau.

En outre, pourriez-vous nous dire ce qu'il advient du projet de train à grande fréquence de VIA Rail le long du corridor Montréal-Toronto?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, je remercie mon collègue de son travail et de sa question.

Permettez-moi d'abord de dire une évidence. Le projet de REM est extrêmement important. Il permettra d'améliorer le transport en commun dans la région de Montréal et il cadre avec nos objectifs d'améliorer l'utilité du transport en commun et de réduire les gaz à effet de serre.

Le ministère des Transports et moi-même sommes engagés dans des discussions avec l'aéroport de Montréal, le gouvernement du Québec et la Banque de l'infrastructure du Canada, afin de trouver une solution commune pour appuyer cette station du REM à l'aéroport. Il s'agit d'une question très importante à laquelle nous travaillons. Nous collaborons et nous travaillons activement à trouver une solution concernant cette station.

En ce qui concerne la question du train à grande fréquence, c'est quelque chose que le premier ministre a inclus dans ma lettre de mandat. Notre gouvernement y tient beaucoup. C'est pourquoi notre gouvernement a investi dans un bureau conjoint de VIA Rail, de Transports Canada et de la Banque de l'infrastructure pour étudier cette initiative en profondeur et en faire l'analyse de faisabilité. Il est certain que nous assurons un suivi à ce sujet, et j'attends avec impatience la prochaine étape.

• (1555)

Le président: Monsieur Zuberi, vous avez une minute.

M. Sameer Zuberi: Je cède la parole à ma collègue Helena Jaczek.

Le président: Merci, monsieur Zuberi.

Madame Jaczek.

Mme Helena Jaczek: Merci beaucoup encore une fois, monsieur le ministre, d'être venu ici deux fois depuis que vous avez été nommé ministre.

Pour ce qui est des véhicules zéro émission, je pense qu'il y a un grand potentiel d'amélioration de l'offre. Vous avez parlé de la question de l'offre et de la demande.

À ce jour, une partie de la croissance réelle des achats de véhicules, du moins dans mon quartier, concerne les véhicules utilitaires légers. J'espère certainement voir des véhicules à zéro émission dans cette catégorie.

Savez-vous si des progrès ont été réalisés dans ce domaine?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, ma collègue a raison. Les Canadiens adorent leurs véhicules utilitaires.

Dans les conversations que j'ai eues avec mon collègue, le ministre de l'Industrie, le ministre Champagne, ainsi qu'avec de nombreux intervenants et des fabricants d'automobiles, on a reconnu qu'il faut accroître l'offre de véhicules zéro émission.

J'ai entendu le secteur de l'automobile, les constructeurs automobiles, s'engager à augmenter l'offre dans ces catégories. Nous avons hâte de travailler avec eux pour trouver des moyens d'accroître l'adoption de ces véhicules par les consommateurs et les entreprises, lorsqu'ils seront disponibles.

Mme Helena Jaczek: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, madame Jaczek.

Merci, monsieur Zuberi.

Nous allons maintenant passer à M. Barsalou-Duval, du Bloc.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

Bonjour, monsieur le ministre.

Je dois vous dire que j'ai l'habitude, quand les ministres viennent nous voir au Comité, d'être souriant en leur disant que je suis très heureux de les voir venir témoigner au Comité et qu'on aimerait les recevoir plus souvent.

S'il est vrai que nous aimerions que vous veniez plus souvent au Comité, malheureusement, je ne peux pas dire que je sois très heureux de vous recevoir, étant donné que je le suis un peu moins cette fois-ci. En effet, cela fait maintenant un an que les consommateurs ne se font toujours pas rembourser leurs billets.

Trouvez-vous cette situation normale?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, je ne sais pas si j'ai bien saisi les propos de mon collègue, mais permettez-moi de le remercier de sa question et de sa remarque selon laquelle il est heureux de me voir.

Le ministère, mon bureau et moi-même travaillons sans relâche pour répondre aux priorités des Canadiens et des Québécois. Nous savons que nous vivons actuellement une pandémie...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Ce que je vous demande, monsieur le ministre, c'est si vous trouvez normal que les consommateurs n'obtiennent pas le remboursement des billets pour lesquels ils n'ont pas obtenu de service et que cette situation dure depuis un an.

• (1600)

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, si mon collègue parle d'appui au secteur de l'aviation, permettez-moi de profiter de l'occasion pour parler de l'appui que ce secteur a reçu de notre gouvernement jusqu'à maintenant.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, ce n'est pas la question que je posais au ministre.

Pour la troisième fois, ce que je lui demande, c'est s'il trouve normal que, un an plus tard, les consommateurs n'aient pas obtenu le remboursement des billets qu'ils ont payé.

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Merci, monsieur le président. Enfin, je peux saisir exactement la question de mon collègue.

Soit dit en passant, il sera probablement intéressé de savoir que plus tôt cette semaine, j'ai rencontré le ministre de la Justice du Québec pour parler du remboursement pour les passagers aériens, parce que nous convenons tous que nous devons trouver un moyen de rembourser les passagers qui ont dû annuler des voyages en raison de la pandémie. Nous négocions actuellement avec les compagnies aériennes. Je peux vous assurer que la question des remboursements fait partie intégrante de cette négociation.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous confirmez donc, monsieur le ministre, qu'un an après le début de la pandémie, vous n'avez toujours pas de solution pour le remboursement des billets d'avion par les compagnies aériennes.

Une de nos collègues du Comité faisait valoir tout à l'heure que c'est la deuxième fois que vous vous présentez devant le Comité. Je pourrais ajouter à cela que c'est aussi la deuxième fois que vous arrivez les mains vides. En effet, les travailleurs du secteur aérien demandent aussi de l'aide depuis un an maintenant.

Depuis, un an, chaque fois que nous avons eu l'occasion de vous parler ou de parler à votre prédécesseur, nous avons l'impression que c'est imminent et que l'aide va arriver demain matin. Chaque fois, nous sommes déçus.

Pouvez-vous nous garantir que la prochaine fois que nous vous verrons, ou même au cours des prochains jours, nous cesserons d'être déçus de votre gouvernement?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, permettez-moi également de dire que je comprends pourquoi mon collègue réclame cela. C'est important pour beaucoup de Canadiens, non seulement au Québec, mais partout au pays et dans la circonscription que je représente. C'est une question importante, et je comprends pourquoi mon collègue la défend. J'aimerais pouvoir lui indiquer précisément quand et si nous obtiendrons une réponse à sa question.

Il s'agit d'une priorité pour moi et je travaille avec ma collègue, la ministre des Finances, la vice-première ministre, pour nous assurer de conclure une entente le plus rapidement possible.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le ministre, un employé d'Air Canada du nom de Sean Fitzgibbon a travaillé pendant 32 ans pour Air Canada, et il a perdu son emploi parce qu'il est aveugle. Pourtant, cela faisait 10 ans qu'il était aveugle et qu'il travaillait pour Air Canada. Il était loin d'être parmi les prochains à perdre leur emploi en vertu des listes d'ancienneté. C'est donc de toute évidence parce qu'il est aveugle qu'il a été licencié. Cela a été dénoncé par le syndicat.

Je me demandais si, de votre côté, vous aviez l'intention d'appeler Air Canada pour leur dire que cela n'a pas de sens de congédier des gens parce qu'ils ont un handicap alors qu'ils peuvent faire leur travail.

Que pensez-vous de ce genre de geste?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, encore une fois, je remercie mon collègue de sa question.

Je suis très conscient des défis et des difficultés auxquels font face de nombreux travailleurs du secteur de l'aviation depuis quelques mois. Un grand nombre de mises à pied m'ont brisé le cœur, et c'est ce qui explique...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous parle du cas de Sean Fitzgibbon, monsieur le ministre.

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, mon collègue sait que je ne peux pas parler de cas individuels. Soit dit en passant, je serai heureux, s'il veut me parler d'un cas particulier, d'examiner cela avec lui après la réunion, mais je ne peux pas parler publiquement de cas individuels pour des raisons de protection de la vie privée.

Cela dit, permettez-moi de parler en général. Il est très important...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Pouvez-vous simplement vous engager à vous intéresser à ce cas?

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval, et merci, monsieur le ministre. Votre temps est écoulé. Je m'excuse. Je dois passer au prochain intervenant.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être ici aujourd'hui. J'aimerais commencer par vous poser la question qui fait l'objet de la motion que j'espère soumettre plus tard, à savoir si vous seriez disposé à rencontrer le Comité le 13 avril, avec la vérificatrice générale, pour discuter plus longuement avec nous du sujet précis de la sécurité ferroviaire.

• (1605)

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je tiens à vous dire, à vous et à mes collègues, ayant siégé pendant de nombreuses années, que je respecte beaucoup le travail du Comité. Le Comité décide quelles motions adopter. J'espère avoir déjà démontré mon désir de revenir vous voir. Je suis en poste depuis un peu plus de deux mois, et j'en suis à mon deuxième passage ici. Je ne sais pas si je peux m'engager pour une date précise, mais je serai heureux de répondre à toute invitation du Comité.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, la sécurité ferroviaire est une question qui préoccupe les gens du nord-ouest de la Colombie-Britannique ces jours-ci, étant donné la quantité déjà plus grande de marchandises dangereuses qui sont transportées sur la ligne ferroviaire entre Prince George et Prince Rupert. Il y a aussi plusieurs projets de terminaux qui, s'ils sont menés à bien, feraient augmenter de plus de 100 wagons par jour le nombre de wagons transportant des marchandises dangereuses dans ce corridor. Les gens sont donc très inquiets.

Ils sont également préoccupés par le rapport du commissaire à l'environnement et celui de la vérificatrice générale, ainsi que par le nombre de déraillements qui se sont produits le long de ce corridor. Un certain nombre d'administrations locales et d'autres organisations vous ont écrit à ce sujet, y compris le district régional de Bulkley-Nechako, le district régional de North Coast, la ville de Smithers, le district de Houston, le village de Burns Lake et, plus récemment, le district hospitalier régional du Nord-Ouest.

Ces gens vous demandent d'effectuer une évaluation régionale des risques en vertu des pouvoirs que vous confère la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ils veulent connaître la fréquence des accidents et les interventions qui ont été menées depuis l'an 2000. Ils veulent connaître les plans d'évacuation des services d'intervention d'urgence pour les entreprises et le public dans les zones d'évacuation liées au transport de marchandises dangereuses. Ils veulent connaître les délais d'intervention. Ils veulent savoir quel rôle les services d'incendie locaux seront appelés à jouer. Les questions sans réponse sont nombreuses.

Comme je l'ai mentionné, la Loi sur la sécurité ferroviaire vous donne des pouvoirs précis pour mener une enquête sur des questions d'intérêt public liées à la sécurité ferroviaire. Compte tenu de tous ces facteurs, des déraillements, du rapport de la vérificatrice générale, de l'augmentation massive du transport de marchandises dangereuses dans notre région, êtes-vous, en tant que ministre, disposé à entreprendre et à mener une de ces évaluations?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, permettez-moi de répéter ce que j'ai dit dans ma déclaration préliminaire.

La sécurité ferroviaire est une de mes grandes priorités. Soit dit en passant, le rapport de la vérificatrice générale indique clairement que Transports Canada a apporté des améliorations significatives et importantes à la sécurité ferroviaire à la suite de la vérification menée en 2013. Je crois comprendre qu'il reste du travail à faire, et nous sommes déterminés à nous y attaquer. Permettez-moi de mentionner certaines de nos réalisations des dernières années.

Nous avons adapté notre système d'inspection en fonction des risques. Au lieu que les inspections soient transactionnelles, elles sont maintenant fondées sur le risque. Chaque année, 35 000 activités de surveillance de la sécurité sont menées. Nous avons augmenté le nombre d'employés, d'inspecteurs, de près de 50 %. Nous avons augmenté le nombre d'inspections. Nous avons ajouté de nouveaux règlements concernant la fatigue. Nous avons adopté de nouveaux règlements concernant le contrôle de la vitesse, ainsi que les matières dangereuses transportées par train. Nous avons apporté d'importantes améliorations, notamment en ce qui a trait au freinage d'urgence, soit dit en passant.

Nous avons apporté des améliorations importantes. Nous reconnaissons qu'il faut des efforts continus. Il reste encore beaucoup à faire, et je m'engage auprès de vous et de mes collègues du Comité à faire tout en notre pouvoir pour assurer la sécurité ferroviaire.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, je m'adresse au ministre par votre entremise. Je ne nie pas que des progrès ont été réalisés, mais je pense que la plupart des gens trouveraient choquant, compte tenu des enjeux, qu'après huit ans, on n'ait pas donné suite à toutes les recommandations comprises dans la vérification initiale. C'est inacceptable.

J'aimerais vous poser une question, monsieur le ministre, sur un aspect précis du rapport de la vérificatrice générale. Il s'agit de ce qu'on appelle les systèmes de gestion de la sécurité. Ce sont des

systèmes que les compagnies elles-mêmes mettent en place. Ce que son rapport montre, c'est que Transports Canada a vérifié si ces systèmes étaient en place, mais n'a pas vérifié s'ils permettaient d'assurer la sécurité, s'ils rendaient l'environnement plus sécuritaire. Elle a indiqué que les systèmes de gestion de la sécurité représentaient, et je cite, une « grosse lacune ».

Que fera le ministre pour combler cette lacune et protéger les collectivités?

• (1610)

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, comme je l'ai dit plus tôt, nous sommes déterminés à mettre en œuvre les recommandations de la vérificatrice générale.

Je tiens également à vous dire, à vous et à mes collègues, que j'ai personnellement rencontré la vérificatrice générale au sujet de son rapport. J'ai personnellement pris l'engagement auprès d'elle que nous allons travailler sur les recommandations qu'il comporte. J'accepte sa recommandation. J'ai demandé à mon ministère s'il y a d'autres administrations qui prennent ces mesures supplémentaires que la vérificatrice générale préconise. Nous n'avons pas pu trouver d'administrations dont nous pourrions nous inspirer.

Cela ne veut pas dire que le Canada ne peut pas être le premier pays au monde à le faire. Nous allons prendre des mesures et nous assurer que la sécurité ferroviaire est une priorité pour tout le monde.

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

Nous allons maintenant passer au deuxième tour.

Le premier intervenant pour les conservateurs est M. Shipley.

Monsieur Shipley, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à vous, monsieur le ministre, de vous être joint à nous aujourd'hui. Je sais que votre temps est précieux. Nous vous en sommes reconnaissants.

Monsieur le ministre, je me suis entretenu récemment avec M. Craig Drury, d'Associated Equipment Distributors. Cette association représente plus de 420 établissements au Canada, plus de 27 000 travailleurs et un chiffre d'affaires d'environ 8 milliards de dollars. Elle fait face à un petit problème et je lui ai promis que je vous le soumettrais.

Dans cette industrie, il y a une utilisation importante de camionnettes ou de camions légers enregistrés comme véhicules commerciaux, dont les heures de service sont les mêmes que celles qui s'appliquent aux camions parcourant de longues distances, selon les règlements. Il s'agit de camions légers qui sont loin d'être utilisés pour le camionnage sur de longues distances. Ils servent aux secteurs de la vente, des services et de la construction, ce qui fait une grande différence.

La question de l'association est la suivante: dans le contexte du règlement sur les dispositifs de consignation électronique que votre ministère est en train d'élaborer, est-il possible d'envisager que le règlement sur les heures de service ne s'applique pas aux camions légers?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je remercie mon collègue de sa question.

Permettez-moi d'abord de parler de l'importance de protéger les chauffeurs et de veiller à ce que la sécurité demeure primordiale. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons mis en place des dispositifs de consignation électronique pour les camionneurs, pour les véhicules, afin de nous assurer que les chauffeurs sont protégés, d'éviter d'utiliser des documents écrits et de veiller à utiliser des dispositifs de consignation électronique transparents.

C'est une mesure qui a été saluée par l'industrie, une mesure appuyée par l'industrie et certainement par les chauffeurs. Nous en sommes maintenant aux premières étapes de la mise en œuvre.

Mon collègue, M. Shipley, pose une question très précise. Je suis heureux de prendre connaissance de ce que lui ou l'entreprise dont il parle ont à dire, mais je tiens à rappeler à tous que la sécurité demeurera toujours une priorité pour nous.

M. Doug Shipley: Merci, monsieur le ministre. Cette association est d'accord avec ces mesures. La question n'en est pas une de sécurité pour elle, et ses membres sont tous d'accord avec les appareils électroniques. Ils se demandent plutôt comment ils ont été inclus dans une catégorie à laquelle ils ne pensent pas vraiment appartenir. Je ferai un suivi auprès de vous avec des questions écrites à ce sujet, ainsi que les questions de M. Drury. Je souhaiterais avoir une réponse à cela, tout comme son association.

J'aimerais maintenant passer à l'industrie des navires de croisière.

Monsieur le ministre, comme vous le savez, l'industrie des croisières a été décimée par cette pandémie. Je vais vous donner quelques chiffres, mais j'imagine que vous les connaissez. En 2019, l'industrie canadienne des croisières représentait 29 000 emplois et une masse salariale de 1,43 milliard de dollars. La même année, l'industrie a généré une activité économique totale de 4,25 milliards de dollars.

Le gouvernement fédéral a interdit aux navires de croisière d'acoster dans les ports canadiens jusqu'en février 2022, ce qui a évidemment des répercussions importantes sur cette industrie. Pourquoi ces mesures s'appliquent-elles si longtemps? L'industrie des croisières a fait tout ce qu'elle pouvait pour assurer la sécurité. Elle a amélioré les aspects du nettoyage, des examens médicaux, des inspections et des tests. Pourriez-vous m'expliquer quand cette mesure sera levée et quelle sera la situation par la suite?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, je remercie mon collègue de cette importante question.

Je sais très bien que plusieurs collectivités profitent grandement des retombées de l'industrie des navires de croisière. Cette décision n'a pas été facile à prendre, mais elle s'inscrit dans la continuité de toutes celles que nous avons prises dès le premier jour.

En tant que gouvernement, nous avons dit aux Canadiens que nous ferions tout en notre pouvoir pour les protéger. Nous sommes au beau milieu d'une pandémie. Mon collègue se souvient peut-être de ce qui s'est passé sur les navires de croisière l'an dernier, au début de la pandémie, à quel point la COVID s'y transmettait facilement et comment cela a été difficile pour les gens. Je sais que l'industrie est au courant de cela et qu'elle fait de son mieux pour protéger les futurs passagers.

Permettez-moi d'assurer à mon collègue que si nous appliquons ces mesures jusqu'à l'an prochain, c'est pour avoir le temps de fonder nos décisions sur des données scientifiques. Les taux d'infection et d'hospitalisation sont encore élevés aujourd'hui. Nous voulions donner un signal au secteur, parce que si nous avions annoncé une

reprise dans six mois, la vente de billets aurait commencé dans deux mois, malgré la possibilité que cette décision soit appelée à changer parce qu'elle était trop hâtive.

Nous voulions donner une certaine stabilité à l'industrie. Cela dit, si les données, les données scientifiques et les conseils en matière de santé publique, nous disent que nous sommes dans une meilleure situation, il se peut que nous changions cela, mais pour l'instant, il est vraiment important d'avoir une décision claire et décisive pour la protection de la santé et de la sécurité des Canadiens.

• (1615)

M. Doug Shipley: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur le président, me reste-t-il assez de temps pour faire un très bref suivi à ce sujet?

Le président: Pas vraiment.

M. Doug Shipley: Et moi qui vous croyais de bonne humeur aujourd'hui, monsieur le président.

Le président: Vous l'avez pris avec le préambule. Je suis désolé, monsieur Shipley, mais nous devons poursuivre.

Merci, monsieur Shipley, et merci, monsieur Alhabra.

Nous passons maintenant aux libéraux.

Monsieur Bittle, vous avez cinq minutes.

M. Chris Bittle: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je sais que vous avez discuté du rapport de la vérificatrice générale, mais auriez-vous autre chose à ajouter et aimeriez-vous faire part de vos conclusions au Comité.

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, permettez-moi de prendre un moment pour remercier mon collègue Chris Bittle. Il ne sera plus mon secrétaire parlementaire, et j'en suis triste, mais heureux pour lui. Il passe au ministère de l'Environnement et du Changement climatique. Le ministre Wilkinson vient d'acquiescer un nouveau secrétaire parlementaire extraordinaire. Je suis triste de voir M. Bittle passer à autre chose, mais heureux pour lui. J'ai aussi obtenu un excellent secrétaire parlementaire.

Le rapport de la vérificatrice générale était très important. Permettez-moi de prendre quelques instants pour parler de l'importance du rôle que joue la vérificatrice générale dans notre société, dans notre gouvernement et dans notre système de gouvernement.

Il est important d'avoir un chien de garde pour évaluer et réévaluer constamment les progrès et le rendement des gouvernements et des autres organismes. J'ai le plus grand respect pour la vérificatrice générale et son équipe.

Nous acceptons les conclusions de la vérificatrice générale. Avec son équipe, elle a fait du bon travail, un travail rigoureux, et elle a reconnu dans son rapport que des améliorations importantes ont déjà eu lieu. Elle a formulé six recommandations. Ces recommandations sont importantes. Nous nous sommes engagés à les mettre en œuvre dans le sens de son rapport.

M. Chris Bittle: Monsieur le ministre, le réseau ferroviaire au Canada est-il sécuritaire?

L'hon. Omar Alhabra: Oui, monsieur le président.

Soit dit en passant, le réseau ferroviaire du Canada est le plus long du monde. Il vient au cinquième rang mondial pour le volume de marchandises transportées, surtout cette année. En raison de la COVID et des ajustements apportés à notre économie, le trafic et le volume de marchandises transportées par le réseau ferroviaire ont connu une forte croissance, mais nous avons quand même vu tous les cheminots, compagnies de chemin de fer et expéditeurs jouer leur rôle.

Les taux d'accidents diminuent. Cela dit, il ne faut pas cesser d'améliorer la sécurité. Un seul accident, c'est un accident de trop.

M. Chris Bittle: Monsieur le ministre, comment Transports Canada entend-il mesurer l'efficacité du programme de surveillance de la sécurité ferroviaire de Transports Canada?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, nous mesurons habituellement la sécurité au nombre de transactions ou d'accidents par volume. Quand on compare le nombre d'accidents par volume, on constate une diminution.

La vérificatrice générale a aussi recommandé d'ajouter un niveau d'évaluation fondé sur la gestion du risque et de la sécurité, si bien que nous envisagerons d'ajouter d'autres mesures et d'autres niveaux d'évaluation de notre sécurité.

Permettez-moi de répéter que notre système est sûr. C'est un système de calibre mondial, et le système de sécurité du Canada est une source d'inspiration pour le monde entier.

• (1620)

M. Chris Bittle: Monsieur le ministre, pourriez-vous rassurer les agents de voyage? J'ai entendu certaines personnes de ma circonscription déplorer l'effondrement de l'industrie. Pouvez-vous nous donner l'assurance que leurs commissions seront protégées dans le cadre du programme d'aide au secteur aérien?

L'hon. Omar Alghabra: Permettez-moi de vous dire quels sont les éléments importants des discussions en cours avec les compagnies aériennes. Nous parlons des remboursements des passagers, du rétablissement des liaisons régionales et de la création d'emplois, mais aussi de la protection des commissions des agents de voyage indépendants.

M. Chris Bittle: Monsieur le ministre, aimeriez-vous commenter la décision de WestJet de reprendre le service dans plusieurs villes du Canada atlantique et du Québec?

L'hon. Omar Alghabra: Je suis d'un optimisme prudent face à ces décisions. Il est vraiment important que... Écoutez, nous devons rester vigilants au sujet des voyages et du nombre d'infections. Aujourd'hui, des experts en santé publique nous disent que nous sommes probablement au début d'une troisième vague, surtout avec l'arrivée de variants. Il est très important de continuer de surveiller les mesures de santé.

Je sais aussi à quel point il importe de maintenir le lien entre les collectivités, toutes les collectivités, et leurs voisins et les autres régions du pays. Je dirais que je suis d'un optimisme prudent. Il est important de relier tout le monde. J'ai hâte de voir davantage de décisions et de progrès dans le secteur de l'aviation et les compagnies aériennes.

Le président: Merci, monsieur le ministre Alghabra et monsieur Bittle.

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

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

Monsieur le ministre, vous êtes peut-être au courant de la situation d'une urgence criante du quai de Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine, qui a été largement amputé de sa capacité à opérer. Comme 80 % du volume des pêches passent par ce quai, cela fait en sorte que toute la saison de pêche des crabiers des Îles-de-la-Madeleine en partance de Cap-aux-Meules est compromise en raison d'une décision de Transports Canada.

Nous avons même lu dans les journaux que votre propre députée libérale de Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine disait que Transports Canada n'avait pas fait du bon travail dans ce dossier.

Pourriez-vous me dire s'il y a une solution en vue pour que les pêcheurs des Îles-de-la-Madeleine ne perdent pas complètement leur saison de pêche?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je tiens à assurer mon collègue et tous les résidents des Îles-de-la-Madeleine que je suis très conscient de cette situation importante et urgente. Dès le premier jour, ma collègue, la ministre Leboutillier, a exprimé ses préoccupations au sujet de la situation. Elle a aidé à organiser un appel téléphonique avec le maire. Elle a organisé des appels téléphoniques avec d'autres intervenants locaux.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le ministre, je ne veux pas savoir ce que la députée a fait, mais ce que vous allez faire pour régler ce problème.

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Pour la gouverne de mon collègue et des autres, je dirai que nous avons reçu un rapport selon lequel l'intégrité du quai s'est détériorée et la sécurité est compromise. Nous devons agir. Cela dit, le ministère des Transports travaille avec le ministère des Pêches et des Océans et avec les intervenants locaux pour garder au minimum l'impact sur les pêcheurs et les résidents locaux et faisons de notre mieux pour assurer la sécurité, mais aussi pour limiter le plus possible les inconvénients pour la population locale.

• (1625)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, vous n'avez pas encore de solution, mais vous vous penchez sur le problème. Nous espérons que la solution arrivera très rapidement puisqu'il s'agit d'une urgence.

Peu après que vous ayez autorisé la transaction d'Air Transat, il se trouve qu'Air Canada a remis en cause son intérêt à conclure cette transaction. Considérez-vous que vous n'avez peut-être pas pris la meilleure décision, étant donné que la compagnie autorisée à acheter Air Transat pourrait se désister? Pourtant, on vous avait déjà dit que ce n'était pas une bonne idée.

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, lorsque j'ai autorisé la fusion d'Air Canada et d'Air Transat, j'ai d'abord dû prendre une décision sur le dossier dont j'étais saisi, sur l'acquisition qui m'avait été soumise. J'ai pris une décision à la lumière de toute l'information dont je disposais et au mieux des intérêts des Québécois et des Canadiens.

Je ne peux pas dire ce que l'avenir nous réserve, mais je suis convaincu que notre gouvernement a pris la meilleure décision pour Air Transat, pour les travailleurs d'Air Transat et pour les passagers au Québec et partout au pays.

Le président: Merci, monsieur le ministre Alghabra, et merci, monsieur Barsalou-Duval.

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

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, en ce qui concerne l'aide aux compagnies aériennes, nous avons entendu plusieurs petits transporteurs régionaux du Canada parler des défis auxquels ils sont confrontés, qui sont, à bien des égards, différents de ceux qui s'offrent aux grandes compagnies aériennes. Sachant que les négociations sont en cours et que vous ne pouvez pas nous parler de tous les aspects, je me demande si vous pourriez nous donner une idée générale du genre de solutions que vous envisagez pour venir en aide à ces petits transporteurs régionaux.

En particulier, nous avons entendu des transporteurs comme Air North parler de l'importance des mesures réglementaires comme les accords intercompagnies avec les grands transporteurs aériens. Pourriez-vous nous dire si c'est envisagé?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, les compagnies aériennes régionales sont extrêmement importantes, parce qu'elles assurent la liaison avec les collectivités éloignées. Dans certains cas, elles sont leur seul lien avec le reste du pays. C'est pourquoi notre gouvernement a déjà offert de l'aide aux compagnies aériennes éloignées et du Nord, y compris Air North. Nous croyons fermement au rôle que jouent les petites compagnies aériennes régionales lorsqu'elles amènent des passagers dans les régions éloignées et nordiques.

Nous parlons certainement aussi de l'aide aux aéroports. De fait, nous ne nous contentons pas d'en parler, mais nous avons pris l'engagement de les aider. Je sais que cela profitera aussi aux petites compagnies aériennes.

Monsieur le président, je tiens à vous assurer, à vous et à mon collègue, que nous sommes très au fait de la situation. Nous travaillons avec les petites compagnies aériennes pour maintenir l'aide nécessaire pour offrir le service dont ont besoin les Canadiens qui habitent dans ces régions éloignées.

M. Taylor Bachrach: Je me demande seulement... Je n'ai pas entendu mentionner les approches réglementaires.

Plus particulièrement, Air North nous a parlé de la nécessité de conclure des accords intercompagnies avec les grands transporteurs, et de la nécessité de faire intervenir le gouvernement pour que les habitants du Nord canadien et des collectivités éloignées aient accès à un marché concurrentiel et que ces petites compagnies aériennes puissent survivre à la pandémie.

Pourriez-vous nous parler plus précisément des accords intercompagnies? Est-ce quelque chose dont vous êtes au courant ou que vous comprenez?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je tiens à remercier mon collègue d'avoir reconnu également dans sa première question que je ne peux pas parler des discussions en cours avec les grandes compagnies aériennes ni de certains des détails dont il est question. Cela dit, je suis d'accord avec lui. Nous devons trouver un moyen d'accélérer et d'accroître la concurrence, surtout dans nos régions éloignées.

Depuis le début, notre gouvernement s'efforce d'aider les entrepreneurs du secteur de l'aviation à trouver des moyens réglementaires pour améliorer la concurrence, alors oui, je suis ouvert aux idées pour continuer d'accroître la concurrence dans le secteur de l'aviation, et je suis heureux de... Soit dit en passant, je discute aussi avec de nombreux intervenants, dont des petites compagnies aériennes, de la façon de nous y prendre pour y arriver. J'invite mon collègue à faire part à mon bureau de ses idées sur la façon d'y parvenir.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Merci, monsieur le ministre.

Il est 16 h 30. Monsieur le ministre Alghabra, je crois savoir que vous devez quitter pour votre prochain rendez-vous. Au nom du Comité, je tiens à vous remercier sincèrement d'avoir été des nôtres aujourd'hui. Je pense que nous avons eu une excellente discussion, avec beaucoup de questions posées et beaucoup de réponses, et plus encore. Monsieur le ministre, je vous remercie d'être venu aujourd'hui.

Chers collègues, nous entamons notre deuxième heure.

Monsieur le greffier, devons-nous faire des vérifications audio ou tout le monde est-il bien branché? Tout le monde est bien branché. Je vois les pouces levés.

Très bien. Nous allons maintenant passer à la deuxième heure.

Nous accueillons, comme on l'a déjà mentionné, les représentants du ministère des Transports, soit Michael Keenan, sous-ministre; Craig Hutton, directeur général, Politiques stratégiques; Anuradha Marisetti, sous-ministre adjointe, Programmes; Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté; Ryan Pilgrim, dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint, Services généraux; et enfin, Michael DeJong, directeur général, Sécurité ferroviaire, tous du ministère des Transports.

Le greffier m'a remis notre liste pour le deuxième tour. Nous allons commencer par M. Michael Kram.

Monsieur Kram, vous avez six minutes. La parole est à vous.

● (1630)

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

Je remercie les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Le 26 janvier, Transports Canada a publié une circulaire d'information sur la désignation des aéroports internationaux au Canada. Certains ont été surpris d'apprendre que les aéroports de Regina et de Saskatoon avaient perdu leur désignation internationale. Je me demande si les témoins pourraient nous expliquer la décision de retirer leur désignation aux aéroports de Regina et de Saskatoon.

Le président: Monsieur Keenan, voulez-vous commencer?

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Bien sûr. Avec plaisir, monsieur le président.

Je remercie le député de sa question. C'est une bonne question.

La circulaire avait pour objet de mettre à jour l'information sur les désignations des aéroports internationaux. Je dirais que nous reconnaissons que nous avons pris certaines personnes par surprise, et les consultations se poursuivent à ce sujet. De fait, nous consultons les aéroports et les aérodromes au sujet de leurs activités qui correspondent à cette définition de l'Association du transport aérien international. Nous prévoyons poursuivre nos consultations et dresser une liste plus complète des aéroports. C'est simplement parce que nous n'avions pas toute l'information. Nous poursuivons donc nos consultations.

Je crois que les fonctionnaires du ministère ont communiqué avec nos partenaires du secteur aéroportuaire pour souligner que nous serions heureux de recevoir leur information pour dresser une liste plus complète et à jour.

M. Michael Kram: Est-il habituel de changer ces désignations sans consultation préalable?

M. Michael Keenan: Bien honnêtement, non. Dans ce cas-ci, nous pensions avoir toute l'information des aéroports, mais nous ne l'avions pas. Essentiellement, nous nous adressons à eux et menons une consultation pour dresser une liste plus complète. Le processus d'établissement de la liste a fini par être confondu à tort avec la liste elle-même, ce dont nous devons accepter la responsabilité. Nos communications et notre processus manquaient de clarté.

Nous nous efforçons de travailler en étroite collaboration avec nos partenaires du secteur aérien et il arrive que notre processus de consultation ne soit pas tout à fait à la hauteur.

M. Michael Kram: Pouvez-vous nous en dire plus sur le processus que les aéroports devront suivre pour redemander cette désignation?

M. Michael Keenan: Je renvoie la question au sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Kevin Brosseau, qui vous en dira un peu plus sur le processus.

M. Kevin Brosseau (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Monsieur le président, il y a un processus. L'aéroport devrait soumettre à Transports Canada une documentation traitant des éléments couverts dans la convention de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ces exigences ont déjà été communiquées aux aéroports concernés. D'après ce que je comprends, le processus de présentation de la documentation est déjà entamé; il permet de préciser les exigences pour des choses comme les services douaniers et les services de police. Ce ne sont là que deux exemples. Il y a une longue litanie, mais le processus est déjà lancé.

• (1635)

M. Michael Kram: Les témoins peuvent-ils nous parler de l'échéancier de ce processus? Suffit-il de soumettre certains documents pour obtenir l'approbation automatique, ou faut-il compter des semaines et des mois?

Le président: Monsieur Keenan ou monsieur Brosseau.

M. Kevin Brosseau: Je peux poursuivre, monsieur le président.

Le processus dépend de l'ampleur des détails et des volumes de documents à soumettre, mais le ministère comprend que l'enjeu est

important. Au fur et à mesure de la réception des documents d'une industrie réglementée, nous procédons rapidement à leur examen. Je ne peux pas vous dire exactement combien de temps cela peut prendre, mais il est certain que nous nous hâterions.

M. Michael Kram: Enfin, j'aimerais revenir sur l'étude de Nav Canada sur la fermeture de plusieurs de nos tours de contrôle de la circulation aérienne.

Je crois savoir qu'à la fin de cette étude le ministre des Transports aura le pouvoir d'ordonner à NAV CANADA de garder une tour ouverte s'il est d'avis que l'ordonnance est nécessaire pour la sécurité aérienne ou pour la sécurité du grand public. Les témoins peuvent-ils nous expliquer comment le ministre prendra cette décision finale concernant la fermeture des tours?

Le président: Qui veut répondre?

M. Michael Keenan: Je vais commencer, monsieur Brosseau, puis vous pourriez prendre le relais.

Monsieur le président, la question est très d'actualité.

NavCan a lancé des consultations et des études sur l'ajustement du niveau de service pour divers aérodromes. Le processus selon lequel le ministre se fait une idée sur la sécurité est entièrement exécuté par les experts en sécurité de la Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada.

NavCan doit soumettre des études faisant une évaluation complète des implications de tout changement proposé du niveau de service, et la Direction générale de l'aviation civile en fait un examen très serré. S'il y a un problème de sécurité aérienne, le changement proposé au niveau de service est refusé.

Comme je l'ai dit, la loi dit que c'est le ministre qui décide, mais il s'agit d'une évaluation technique de la sécurité effectuée par les représentants de l'aviation civile.

Le président: Merci, monsieur Keenan, monsieur Brosseau et monsieur Kram.

Nous allons maintenant passer aux libéraux. M. Sidhu a la parole pour six minutes.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

De nombreux électeurs de ma circonscription m'ont fait part de leur intérêt pour les véhicules zéro émission, les VZE. En investissant dans l'infrastructure de recharge, le gouvernement simplifie un peu la transition aux véhicules zéro émission. On en a peut-être parlé, mais j'y reviens, juste au cas.

En 2019, 700 millions de dollars ont été dégagés pour de nombreuses mesures fédérales destinées à encourager l'adoption des VZE. Ce financement devait durer trois ans. Combien de temps aura-t-il fallu aux Canadiens pour l'épuiser et y a-t-il d'autre financement dans le budget des dépenses pour le programme des VZE?

M. Michael Keenan: Monsieur le président, je vais répondre à la première partie de la question, puis demander à Anu Marisetti, la responsable du programme, de vous donner un peu plus de détails.

Le Budget principal des dépenses prévoit des fonds pour le programme des VZE. Nous avons vu que le programme a facilité l'achat de véhicules zéro émission. Par conséquent, le gouvernement a ajouté d'autres ressources au programme pour en prolonger la durée. L'augmentation du Budget principal des dépenses de Transports Canada en 2021-2022 comparativement à celui de l'année précédente est en grande partie attribuable aux ressources supplémentaires consacrées aux incitatifs pour les véhicules zéro émission.

Mme Marisetti vous donnera les dates exactes.

Mme Anuradha Marisetti (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports): Monsieur le président, comme on l'a signalé à juste titre, en 2019, le financement du programme des VZE devait durer trois ans, mais nous avons fini par l'épuiser en décembre 2020. L'énoncé économique de l'automne prévoit un autre montant de 287 millions de dollars. Ces fonds permettront de continuer d'offrir ce programme incitatif aux particuliers et aux entreprises pour les deux prochaines années.

• (1640)

M. Maninder Sidhu: Je vous remercie de ces renseignements.

Nous savons tous qu'une grande partie de nos émissions proviennent du transport. Ce programme, comme vous l'avez dit, est très populaire. Une bonne part du financement a été utilisé et 287 millions de dollars y sont maintenant affectés. Quelle est la capacité des programmes comme celui-ci et de l'ensemble du secteur des transports de contribuer à l'atteinte des objectifs globaux de réduction des gaz à effet de serre au Canada? C'est aussi très important pour mes enfants et pour les générations futures.

M. Michael Keenan: C'est une grande question. À Transports Canada, nous passons beaucoup de temps là-dessus. Vous avez raison; le secteur des transports en général est la deuxième source d'émissions de gaz à effet de serre au Canada, avec environ 25 %.

Ces dernières années, nous avons vu des progrès technologiques qui permettent d'évaluer les changements économiquement réalisables des systèmes de transport pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Nous l'avons vu dans le cas des voitures de tourisme. Les véhicules zéro émission coûtent encore un peu plus cher que les véhicules à combustion interne, mais l'écart se referme. Les incitatifs favorisent la transition. Nous voyons des possibilités du côté des gros véhicules commerciaux, surtout ceux qui sont utilisés localement en ville et qui retournent à leur borne de chargement, d'utiliser la technologie des batteries électriques zéro émission et peut-être la technologie de l'hydrogène propre. Je pense que les plus grandes difficultés seront dans l'aviation, mais même là nous voyons des possibilités de réduire les émissions de carbone qui ne semblaient pas réalisables il y a à peine quelques années.

Nous sommes très optimistes quant à notre capacité de mener à bien un train d'initiatives. Il en existe déjà. Et le gouvernement en étudie activement de nouvelles dans le cadre du plan amélioré pour le climat, afin de favoriser une transition plutôt importante vers un réseau de transport à faibles émissions de carbone au Canada.

M. Maninder Sidhu: Je vous en remercie. Je suis heureux d'apprendre que de nombreuses initiatives sont en cours. Notre ministre de l'infrastructure a parlé de la nécessité de réduire les émissions dans les transports en commun. Je suis heureux de voir que notre

gouvernement a annoncé le dégagement de milliards de dollars pour aider les villes et les sociétés de transport en commun à adopter les véhicules électriques. C'est un signe très positif. Je sais que les commentaires ont été excellents.

Madame Marisetti, auriez-vous quelque chose à ajouter au sujet du programme des VZE? Il me reste une trentaine de secondes.

Mme Anuradha Marisetti: Monsieur le président, j'ajouterais simplement que le programme a atteint 3,7 % de part de marché en 2020, comparativement à 3 % en 2019; donc, il continue de faire des progrès intéressants.

Le président: Merci, madame Marisetti et monsieur Sidhu.

Nous allons passer à M. Barsalou-Duval.

Monsieur Barsalou-Duval, vous disposez de six minutes.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais profiter du temps qui m'est alloué devant ce comité pour présenter des motions que je n'ai pas eu l'occasion de présenter ou que nous n'avons pas encore eu l'occasion de traiter.

Le 26 octobre dernier, j'ai présenté devant ce comité, une motion concernant les éléments suivants:

Que, conformément à l'article 108(1)a) du Règlement, un ordre du Comité soit émis demandant que les correspondances échangées entre Transports Canada, incluant le ministre des Transports et son cabinet, et l'Office des transports du Canada concernant l'annulation des billets d'avion et le droit des passagers aériens à un remboursement soient remises au greffier du Comité dans les 15 jours suivant l'adoption de cette présente motion.

J'aimerais discuter de cette motion maintenant, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: J'arrête le chronomètre.

Nos témoins voudront bien m'excuser. Nous allons nous interrompre pour régler une motion tout de suite.

Monsieur le greffier, avez-vous cette motion sous la main?

• (1645)

Le greffier: Oui. Elle vient d'être envoyée au Comité. Nous la distribuerons rapidement à tout le monde dans un instant.

Le président: Le temps passe, monsieur le greffier. Pouvez-vous nous la lire?

Le greffier: Bien sûr. Elle se lit comme suit: « Que, conformément à l'article 108(1)a) du Règlement, un ordre du Comité soit émis demandant toutes les études des cinq dernières années, de... ».

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le greffier, je vais devoir vous interrompre, il s'agit d'une autre motion. Celle que je viens de présenter est celle que j'ai déposée le 26 octobre dernier.

[Traduction]

Le greffier: Oh.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Allez-y, monsieur le greffier.

Le greffier: Donnez-moi une seconde. Il vient de présenter une motion différente, alors veuillez patienter encore une minute, le temps que je trouve l'autre.

Le président: Mesdames et messieurs, veuillez attendre. Je vais prendre un instant pour laisser le greffier trouver cette motion. Il vous l'a remise dans les deux langues officielles, si j'ai bien compris.

Monsieur Bittle, aviez-vous une question?

M. Chris Bittle: Je peux attendre le greffier.

Le président: D'accord, merci, monsieur Bittle.

Nous allons suspendre la séance pour environ une minute.

• (1645) _____ (Pause) _____

• (1645)

Le greffier: La motion se lit comme suit:

Que, conformément à l'article 108(1)a) du Règlement, un ordre du Comité soit émis demandant que les correspondances échangées entre Transports Canada, incluant le ministre des Transports et son cabinet, et l'Office des Transports du Canada concernant l'annulation des billets d'avion et le droit des passagers aériens à un remboursement soient remises au greffier du Comité dans les quinze jours (15) suivant l'adoption de la présente motion.

Le président: Merci, monsieur le greffier.

M. Barsalou-Duval l'a proposée. La motion est maintenant déposée. Les membres du Comité ont-ils des questions ou des commentaires?

Je vois une main se lever.

Monsieur Bittle, vous avez la parole.

M. Chris Bittle: Monsieur le président, nous revoici avec une de ces motions portant production de documents. Elle semble destinée à démontrer que le ministère est incapable de produire peut-être des centaines, sinon des milliers, de documents, de les traduire et de les remettre au Comité dans un délai de 15 jours. Je crois que nous avons plusieurs jours fériés pendant ce temps également.

J'aimerais savoir ce qu'en pense l'opposition. Le ministre a habituellement droit à des conseils de son personnel exonéré. Je crains qu'il s'agisse là de questions sur lesquelles le Parlement ne s'est jamais penché en ce qui concerne la correspondance entre... Ce n'est peut-être qu'une question de clarification. M. Barsalou-Duval veut peut-être seulement la correspondance entre le ministre des Transports et son cabinet d'une part, et l'Office des transports du Canada d'autre part, plutôt que la correspondance entre le ministre et son cabinet. Cette clarification est importante. Je pense que nous devons vérifier que ce n'est pas à débattre.

• (1650)

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Nous allons maintenant entendre M. Rogers, puis Mme Jaczek, et puis M. Barsalou-Duval.

Monsieur Rogers, vous avez la parole.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Monsieur le président, cette motion exigerait beaucoup de travail pour la production de ce genre de documents. D'ailleurs, ces communications entre le ministre et son cabinet ne sont-elles pas censées être confidentielles? Je n'appuierais certainement pas ce genre de motion.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

La parole est à Mme Jaczek.

Mme Helena Jaczek: Monsieur le président, le ministre a dit et répété que tout programme d'aide dépend du remboursement des passagers. Je suis d'accord avec mes collègues au sujet de la confidentialité de la correspondance échangée de part et d'autre. Depuis que vous avez annoncé votre motion, nous avons un résultat. Nous savons que le ministre s'est engagé à un remboursement. Je me demande quel effet pratique cela aura pour l'avenir.

Le président: Merci, madame Jaczek.

Monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, chers collègues, de vos questions et de vos précisions.

La raison pour laquelle j'ai déposé cette motion, c'est que j'aurais aimé qu'on puisse l'adopter l'automne dernier, lorsque je l'ai déposée. Malheureusement, cela n'a pas été possible. Je crois qu'il y avait eu de l'opposition au délai de 14 jours. Si on considère que ce délai est trop serré, je suis disposé à le modifier. Il faudrait voir ce qu'on considère comme un délai raisonnable. Peut-être que 21 jours pourraient convenir.

En ce qui a trait au commentaire de M. Bittle sur les correspondances, je précise qu'il s'agit des correspondances entre l'Office des transports du Canada et Transports Canada, et entre l'Office des transports du Canada, le bureau du ministre et le ministre lui-même. Évidemment, il ne s'agit pas de la correspondance entre les fonctionnaires internes des bureaux.

Je serais très surpris qu'il y ait des milliers de pages. J'aurais tendance à penser qu'une vingtaine de courriels serait déjà beaucoup. En principe, cette agence est complètement indépendante et prend ses propres décisions. À ma connaissance, il y a de telles correspondances puisque, dans d'autres documents que nous avons obtenus au Comité à la suite d'autres demandes, il y avait de tels échanges. Ils n'étaient peut-être pas très nombreux, mais il y en avait tout de même.

Pourtant, dans une demande d'accès à l'information qui a été déposée par quelqu'un de mon bureau, on nous a répondu qu'il n'y avait aucun document. C'est surprenant, puisque c'est l'inverse. Nous avons reçu des documents au Comité, et la réponse à la demande d'accès à l'information disait qu'il n'y avait pas de documents. Il y a donc là quelque chose de contradictoire, et je trouve important d'éclaircir la situation.

C'est pourquoi je demande au Comité d'adopter cette motion.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Allez-y, monsieur Sidhu.

M. Maninder Sidhu: Monsieur le président, je suis d'accord avec certains de mes collègues au sujet de l'échéancier et du caractère délicat de la question. Nous savons que le gouvernement travaille fort et avec diligence en vue d'un accord. J'ai parlé à beaucoup de mes électeurs également. Une partie de l'accord... le remboursement pour les passagers en fait partie.

Le long week-end de Pâques approche, et nous n'allons nulle part, mais le ministère mérite aussi d'être respecté, et nous devons en tenir compte également pour le ministère.

Voilà certaines de mes réflexions, mais j'aimerais aussi entendre ce qu'en pensent nos amis conservateurs ou néo-démocrates. Ce serait bien s'ils pouvaient intervenir eux aussi.

Le président: Merci, monsieur Sidhu.

La parole est maintenant à M. Bittle.

• (1655)

M. Chris Bittle: Monsieur le président, encore une fois j'apprécie l'explication de M. Barsalou-Duval, et peut-être devrions-nous commencer à travailler sur certains des changements. Il n'y en a peut-être pas beaucoup.

Une autre chose me préoccupe dans le cas des compagnies aériennes, des remboursements et de la correspondance éventuelle. Ma préoccupation me revient, et je sais que nous avons discuté... J'oublie quel était le problème à l'automne. C'était peut-être la motion elle-même, si nous en avons déjà débattu. Je pense que nous avons débattu d'une autre motion portant production de documents, mais c'était sur la question de la confidentialité commerciale.

Si nous allons de l'avant avec ceci... Je sais que nous nous sommes déjà dit que nous espérons pouvoir nous mettre d'accord là-dessus. J'espère que nous pourrions voir, parce que nous ne voulons pas mettre les compagnies aériennes en position négative... Je ne devrais pas dire « position négative », car je ne m'inquiète pas trop de mettre les compagnies aériennes en position négative en ce qui concerne l'obligation de répondre aux questions du Parlement et des parlementaires, mais il s'agit de rendre publics des renseignements commercialement confidentiels qui auraient pu être communiqués au cabinet du ministre ou à l'Office des transports du Canada.

Voilà mes autres préoccupations.

Je vois que quelques mains se lèvent. J'aimerais savoir ce que M. Bachrach a à dire à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Monsieur Bachrach.

Vous êtes en sourdine, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: C'est ce que j'ai trouvé de mieux, monsieur le président.

Merci, monsieur Bittle, de votre question sur ce que je pense d'une motion qui me paraît très raisonnable.

Nous aussi, nous aimerions beaucoup connaître le ton et le contenu de toutes les conversations qui ont eu lieu entre le cabinet du ministre et Transports Canada et l'Office des transports du Canada, l'OTC. Avant et après la déclaration sur les bons de crédit, quel était le ton de ces conversations? Quelle est l'ampleur de la coordination qui a eu lieu entre l'OTC indépendant et Transports Canada et le ministre? Il n'y en a peut-être eu que très peu, ce qui nous rassurerait. Par contre, avec de si nombreuses questions sur la façon dont les choses ont transpiré et sur la raison pour laquelle des milliers de passagers n'ont pas encore reçu l'argent qui leur est dû, j'estime que cette information serait vraiment utile pour les travaux du Comité.

Cela me semble tout à fait approprié, et je vais donc appuyer la motion.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Madame Kusie, allez-y.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le président.

[Français]

Je remercie M. Barsalou-Duval de sa motion.

Les conservateurs sont toujours en faveur de la transparence. Nous appuyerons donc cette motion.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Kusie.

Monsieur Sidhu.

M. Maninder Sidhu: J'allais simplement ajouter que de nombreux transporteurs envoient de l'information au gouvernement, de l'information qu'ils jugent confidentielle. Je voulais simplement le mentionner ici.

Je pense que nous pourrions discuter de la sécurité ferroviaire ici. C'est très important pour un grand nombre des députés ici présents, alors que nous sommes en train de discuter d'autre chose.

Le président: Je voudrais expliquer que l'une des raisons pour lesquelles j'ai cru que cette motion avait déjà été traitée à une séance précédente, c'est que nous en étions saisis et que nous l'avions mise de côté, essentiellement. Nous reprenons aujourd'hui le débat sur la même motion.

Sur ce, je donne la parole à M. Bittle.

M. Chris Bittle: Nous revoici dans le même bateau. Je comprends l'opposition et le désir de faire avancer ce dossier. Je crois que M. Barsalou-Duval a dit qu'il y aurait toujours moyen de modifier l'échéancier. Avec Pâques et la Pâque juive cette semaine et le resserrement possible des restrictions en Ontario... On dit que les choses vont beaucoup mieux au Québec, mais ce n'est malheureusement pas la même chose en Ontario. C'est un grand défi, comme nous le savons. Je pense qu'il y a un seul membre du Comité présent dans la salle aujourd'hui. Nous aimerions bien faire avancer les choses et garder nos lieux de travail ouverts, mais c'est le virus qui mène et qui contrôle ces choses-là. Je ne veux pas nous mettre dans une position où, malgré les efforts de bonne foi...

Je suis un peu déçu, je suppose, car nous aurions vraiment pu demander aux fonctionnaires. Les gens qui seront responsables de ce processus sont assis là, leurs caméras fermées, à attendre de pouvoir nous parler de questions fondamentales comme la sécurité et comme la COVID-19 et son impact sur le secteur. Cela aurait pu être une bonne occasion de leur poser la question.

Je suppose que ce que j'aimerais faire, pendant que je divague un peu, en termes de simplification... Je sais que c'est une déclaration politique et je ne veux pas aborder la question du droit au remboursement pour les passagers aériens. Je ne sais pas si cela ajoute un niveau de complexité, mais je n'en ferai pas le combat de ma vie. Personne ne le croit, mais en tant qu'avocats, nous aimons garder les choses aussi simples que possible, malgré tout ce que vous avez pu observer chez vos propres avocats.

En guise de clarification pour éliminer cette ligne... J'espère qu'il pourra y avoir des amendements favorables, mais pour éliminer cette ligne pour clarifier... Peut-être que nous pourrions aussi simplifier — ce n'est peut-être qu'un problème de traduction du français vers l'anglais — et resserrer la formulation de « correspondances échangées entre Transports Canada, incluant le ministre des Transports » et son cabinet. Débarrassons-nous de cela, de « son cabinet » et de « l'Office des transports du Canada » et portons le délai à 30 jours.

Encore une fois, M. Bachrach a peut-être raison. Il pourrait bien n'y avoir que quelques documents seulement. Ou peut-être des centaines. Nous ne savons pas.

Je ne sais pas, mais étant donné la COVID-19 et vu l'incapacité d'avoir nécessairement un accès libre au bureau et le droit des parlementaires d'avoir des documents dans les deux langues officielles, voilà mes réflexions pour fins de clarification. Nous serions prêts à aller de l'avant.

• (1700)

Le président: Cela dit, monsieur Bittle, en faites-vous un amendement?

M. Chris Bittle: Je n'ai rien dit de très précis à ce sujet. Mes excuses au greffier. J'ignore s'il peut rédiger un amendement à partir de mes élucubrations. Même si nous disions seulement « un ordre [...] soit émis demandant que les correspondances échangées entre Transports Canada et l'Office des transports du Canada... ». Encore une fois, ce n'est que pour plus de précision, et non pas pour essayer d'éviter au cabinet du ministre d'avoir à s'y conformer. Le cabinet du ministre fait partie de Transports Canada.

Pour clarifier cette ligne... C'est la ligne qui me préoccupe. Donc, voici pour clarifier: « Que, conformément à l'alinéa 108(1)a) du Règlement, un ordre du Comité soit émis demandant que les correspondances échangées entre Transports Canada et l'Office des transports du Canada concernant l'annulation des billets d'avion soient remises au greffier du Comité dans les trente jours (30) suivant l'annulation de la présente motion ».

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Je considère cela comme un amendement. Je vais demander aux membres d'en débattre.

Monsieur le greffier, l'amendement est-il clair pour vous?

Merci.

Sur ce, y a-t-il des questions ou des commentaires sur l'amendement?

Monsieur Barsalou-Duval.

• (1705)

[Français]

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

Je suis assez ouvert à l'amendement qui est proposé. Cependant, une chose me préoccupe. Si on écrit « Transports Canada », cela va-t-il inclure le ministre des Transports et son cabinet?

Je ne suis pas persuadé que le cabinet du ministre soit considéré comme faisant partie de Transports Canada.

Pour le reste, je suis plutôt ouvert.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Avant que je redonne la parole à M. Bittle, monsieur Rogers, avez-vous une question?

M. Churence Rogers: Je suis désolé, monsieur le président.

Ma question portait sur la confidentialité également — et M. Bittle en a parlé — ainsi que sur le délai, qui me paraissait beaucoup trop court pour faire quoi que ce soit, pour imposer ce genre de demande au cabinet du ministre étant donné le temps que nous avons et le congé pascal et tout le reste.

Je ne suis toujours pas à l'aise avec la motion, mais si l'amendement proposé par M. Bittle est réalisable, je pourrais peut-être songer à l'appuyer.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

Monsieur Bittle, vous avez la parole.

M. Chris Bittle: En ce qui concerne le cabinet du ministre, M. Barsalou-Duval a raison de dire que nous devrions probablement avoir quelque chose de précis dans ce cas.

Peut-être alors vais-je retirer ma motion, si on me le permet. Je ne propose pas beaucoup d'amendements. Si l'on me permet de retirer ma motion, je réessayerai, monsieur le président.

Le président: Allez-y.

M. Chris Bittle: Merci.

Ma motion est donc: « Que, conformément à l'alinéa 108(1)a) du Règlement, un ordre du Comité soit émis demandant que les correspondances échangées entre Transports Canada, incluant le cabinet du ministre des Transports, et l'Office des transports du Canada concernant l'annulation des billets d'avion soient remises au greffier du Comité dans les trente jours (30) suivant l'adoption de la présente motion ».

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Monsieur le greffier, vous avez cela?

Très bien.

Y a-t-il des questions ou des commentaires au sujet de cet amendement?

J'ai M. Barsalou-Duval, puis M. Sidhu.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Je voulais simplement dire que, si l'amendement prend cette forme, je serai en faveur de celui-ci.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Allez-y, monsieur Sidhu.

M. Maninder Sidhu: Chose certaine, mes collègues font valoir un excellent point. Je pense que le délai de 30 jours serait utile pour bien des gens au ministère. Nous savons, comme mon collègue l'a dit, que nous sommes dans la troisième vague. Ici en Ontario, sauf erreur, il y a eu plus de 2 000 cas aujourd'hui. C'est un record. Donc il ne s'agit pas tout simplement d'aller au bureau imprimer quelques documents. Il y a certaines restrictions à respecter par tous, et je pense donc qu'il est important de donner au ministère le temps de préparer les documents. Certains d'entre eux devront probablement passer par la traduction. Cela mobiliserait plus de monde. Je pense que les 30 jours seraient très utiles.

Je suis heureux que mon collègue reconnaisse que c'est une bonne condition. Je pense qu'il y a bien d'autres choses à discuter également au sujet des documents.

Le président: Merci, monsieur Sidhu.

Allez-y, monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je craignais de ne pas avoir beaucoup la possibilité de parler à ma dernière présence au Comité, et que beaucoup parmi vous en soient déçus, alors je suis heureux de pouvoir y remédier.

Je remercie M. Barsalou-Duval. Il a raison, c'est une question de transparence, comme l'a dit aussi M. Bachrach, je crois. Nous devrions aller de l'avant.

Je comprends ce qu'a dit M. Barsalou-Duval à propos d'appuyer l'amendement. Je sais que M. Bachrach a bien compris que je voulais savoir ce qu'il pensait de la question précédente. Je voudrais aussi revenir là-dessus. J'espérais entendre le point de vue de nos amis du NPD et du Parti conservateur, et si la dernière proposition est acceptable, cela donne suffisamment de temps au ministère pour traiter cette demande, mais en même temps, cela soulève des questions de transparence et de reddition de comptes. Si nous pouvions les entendre, je ne demanderais pas mieux que de me taire et de passer au point suivant.

Je vois que M. Bachrach a levé la main, alors j'arrête de parler et j'espère que nous pourrions nous entendre sur cet amendement qui supprime la mention du cabinet et qui fait passer le délai à 30 jours.

Je remercie le Comité de m'avoir écouté.

• (1710)

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Monsieur Rogers, c'est à vous.

M. Churence Rogers: Monsieur le président, comme M. Bittle disait il y a une minute, si nous pouvions supprimer le mot « cabinet » et faire passer le délai à « au moins 30 jours », alors je pense que je pourrais appuyer l'amendement, parce que je persiste à dire que ce n'est pas si long comme délai, tout dépendant de la quantité de documents échangés.

En tout cas, je n'appuierais pas la motion initiale.

Je précise que l'amendement consiste à supprimer « cabinet » et à aller jusqu'à « au moins 30 jours ». Je tiens à ce que ce soit bien clair, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

Vous avez raison. Nous envisageons de revenir à « 30 jours » et de retirer le mot « cabinet ».

Sur ce, je donne la parole à M. Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Cet amendement ne me pose pas de problème, d'autant moins que l'auteur de la motion semble d'accord.

Je suis un peu perplexe quant à l'idée de supprimer la mention du cabinet du ministre, car j'imagine que les communications faites par son bureau comprendraient logiquement celles du personnel de ce bureau. Toutefois, je ne sais pas exactement où M. Bittle veut en venir, mais le délai proposé me semble être un bon compromis. Je suis prêt à accepter cela, et je pense que nous devrions passer au vote.

Le président: Monsieur Bittle, avez-vous d'autres commentaires?

M. Chris Bittle: Oui, très rapidement, et je ne voudrais pas que M. Bachrach s'imagine que je mijote quelque chose, même si je le fais parfois, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Tout cela partait d'une construction qui semblait boiteuse, et si nous incluons le bureau du ministre des Transports, cela comprend son personnel, c'est-à-dire son « cabinet ». Je ne veux pas que les correspondances entre son cabinet et le ministre soient incluses, et nous avons convenu que ce n'était pas le cas, alors il est peut-être temps que je ferme mon micro et que nous laissions la parole à Mme Kusie.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Madame Kusie, vous avez la parole.

[Français]

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

Si M. Barsalou-Duval est d'accord sur l'amendement, nous le sommes aussi.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Kusie.

Comme il n'y a pas d'autres questions ou commentaires, je vais maintenant mettre l'amendement aux voix.

(L'amendement est adopté par 11 voix contre 0.)

Merci, monsieur le greffier, et merci aux membres du Comité.

Nous passons maintenant à la motion principale modifiée.

(La motion modifiée est adoptée par 11 voix contre 0. [Voir le Procès-verbal])

Merci, monsieur le greffier, et merci aux membres du Comité.

Il est 17 h 15 et comme les lumières de ma maison ne clignent toujours pas, il n'est pas encore temps d'aller voter. Cela dit, mesdames et messieurs, voulez-vous que nous poursuivions en attendant que la sonnerie se fasse entendre ou voulez-vous lever la séance?

Qu'en dites-vous, chers collègues?

Allez-y, monsieur Bachrach.

• (1715)

M. Taylor Bachrach: Je préférerais que nous poursuivions. Je pense que, comme la dernière fois, nous avons amplement le temps de nous rendre virtuellement à la Chambre virtuelle et de voter virtuellement.

Le président: Merci de votre intervention, monsieur Bachrach. Je comprends.

Les membres sont-ils tous d'accord? D'accord.

Quand la cloche se mettra à sonner, nous aurons besoin d'un consentement unanime pour continuer, alors je vous le demanderai à ce moment-là.

Nos témoins sont toujours dans la pièce. Si je me souviens bien — corrigez-moi si je me trompe, monsieur le greffier —, M. Barsalou-Duval avait la parole.

[Français]

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

Étant donné que ma motion a demandé un certain temps, je vais laisser la chance aux autres de prendre la parole et de questionner les témoins.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pendant six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Bon retour devant le Comité, monsieur Keenan. C'est bon de vous revoir.

Comme vous le savez probablement, le 11 février, un petit remorqueur a coulé près de Kitimat, en Colombie-Britannique, dans un accident qui a coûté la vie à deux hommes, Troy Pearson et Charley Cragg. C'est un accident maritime vraiment triste et qui suscite beaucoup de questions. Je sais qu'une enquête est en cours au Bureau de la sécurité des transports.

La famille d'un de ces hommes a lancé une pétition pour que le bateau soit renfloué. Cette pétition a reçu plus de 11 000 signatures à ce jour. Pouvez-vous nous dire si Transports Canada fait des pressions pour faire renflouer le bateau, ou du moins si vous êtes disposés à l'envisager? Quel est le rôle de Transports Canada à cet égard? Quels sont les autres facteurs à considérer pour lancer une enquête approfondie, afin que les familles de ces deux hommes puissent obtenir des réponses et enfin tourner la page?

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Avant de donner la parole à M. Keenan, je constate que la sonnerie se fait entendre. Il me faut le consentement unanime du Comité pour continuer.

Est-ce que j'ai un consentement unanime?

M. Chris Bittle: Non. Au lieu de jouer les sots et de refuser le consentement unanime, je proposerais, si tout le monde y consent, de nous accorder cinq minutes de plus, ou quel que soit le temps qu'il reste, pour permettre à M. Bachrach d'en finir avec sa question. Nous réduirions le temps alloué au lieu de l'utiliser entièrement.

Le président: Est-ce que tout le monde est d'accord?

Très bien alors.

Monsieur Keenan, vous avez la parole.

M. Michael Keenan: Je remercie le député de ses observations, monsieur le président. Sa question comporte plusieurs volets.

D'abord et avant tout, je tiens à dire que nos pensées vont aux familles et que nous compatissons à la grande douleur qu'elles vivent à la suite de la perte tragique d'un être cher. Le fait qu'il s'agisse d'un des premiers emplois pour un nouveau venu dans l'industrie rend la chose encore plus triste, et c'est pourquoi nous travaillons si fort à Transports Canada pour réduire le risque de ce genre d'accidents tragiques, dans tous les modes de transport. C'est la première chose.

Deuxièmement, comme le député l'a souligné à juste titre, le BST a lancé une enquête sur les causes de cet accident. Le BST fait du très bon travail. En priorité, nous prenons en considération les résultats de ses enquêtes pour faire évoluer les règlements de sécurité et les activités de surveillance. Nous attendons donc de voir ce qui va se passer et ce qui va ressortir de son rapport.

Quand survient un incident, nous cherchons toujours à établir les faits pour savoir ce qui est arrivé et s'il y a lieu ou non de lancer une enquête. Il est difficile de vous dire exactement où en est ce dossier-là, parce qu'il s'agit d'un processus juridique très minutieux qui fait actuellement l'objet d'une activité de surveillance.

Pour ce qui est de renflouer le remorqueur, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, il y a des règles à suivre pour déterminer s'il faut renflouer des épaves ou prendre des mesures à leur égard. La Loi et le règlement insistent tous deux sur la question de la menace pour l'environnement, si l'épave laisse fuir du pétrole, par exemple, ou si elle présente un danger pour la navigation.

Dans des cas très difficiles comme celui-ci, où l'épave renferme les restes d'êtres chers, il n'y a pas de pouvoir ou de mandat exprès pour la renflouer, mais il y a une discussion qui s'engage entre la GRC et la Garde côtière pour prendre en compte les circonstances exactes du naufrage et la situation de l'épave.

• (1720)

Le président: Merci, monsieur Keenan.

Allez-y, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Keenan.

Je vais communiquer avec la Garde côtière et la GRC dans ce cas.

J'ai parlé à l'International Longshore and Warehouse Union, le syndicat qui, comme vous le savez, représente un certain nombre d'équipages de remorqueurs le long de notre côte. Le syndicat se dit très préoccupé par ces petits remorqueurs et par la réglementation en place pour assurer leur sécurité, en particulier celle des navires commerciaux de moins de 15 tonnes.

Ce n'est pas le premier incident impliquant cette catégorie de navires. J'aimerais que vous nous parliez un peu des mesures que prend votre ministère pour qu'à l'avenir, les travailleurs qui prennent la mer à bord de ces navires puissent rentrer à la maison le soir venu et retrouver leur famille.

M. Michael Keenan: Pour revenir à la question précédente au sujet du renflouement, je veux juste ajouter qu'un des principaux problèmes dans ce cas-ci est la profondeur à laquelle le remorqueur est échoué. C'est assez profond et l'opération peut être dangereuse. Ce sont des facteurs dont la Garde côtière doit tenir compte.

Pour ce qui est des incidents impliquant des remorqueurs, Transports Canada est bien au fait de leur existence. C'est un secteur où nous avons accru notre surveillance ces dernières années, dans le cadre de ce que j'appellerais un système fondé sur le risque, où nous portons une attention permanente aux circonstances dans lesquelles il se produit des incidents et où nous essayons ensuite d'appliquer nos activités de surveillance.

Je demanderais peut-être au sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Kevin Brosseau, de vous en dire un peu plus à ce sujet.

M. Kevin Brosseau: C'est bien ainsi que cela se passe du point de vue du risque. Comme l'a dit le député, monsieur le président, il s'agit d'un navire d'un certain poids, et la réglementation de Transports Canada est basée sur la taille ou le poids du navire. D'ailleurs, au sujet du règlement sur le système de gestion de la sécurité qui s'applique à ces navires, nous consultons les intervenants de l'industrie, dont le Conseil consultatif maritime canadien, ainsi que pour amener d'éventuels changements au règlement d'ici à l'automne, un dossier très important. Évidemment, la sécurité des marins que le député a évoquée, y compris à bord des remorqueurs, est un élément essentiel de la surveillance fondée sur le risque à Transports Canada.

• (1725)

Le président: Merci, monsieur Brosseau.

Vous avez le temps d'une brève question, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Eh bien, je vous remercie de vos réponses.

Ce que je veux savoir au juste, c'est si le système actuel de réglementation fondé sur le risque suffit à prévenir de tels incidents. D'après ce que j'ai retenu de mon entretien avec le syndicat, certains de ces petits navires, de moins de 15 tonnes, servent dans des conditions océaniques auxquelles ils ne sont pas nécessairement adaptés. Les inspections ne sont pas si fréquentes, et les gens partent en mer dans des circonstances qui ne sont pas aussi sécuritaires qu'elles pourraient l'être. La question est de savoir quelles améliorations précises le ministère entend apporter pour assurer la sécurité des travailleurs en mer.

Le président: C'est à l'un de vous, messieurs.

M. Michael Keenan: Allez-y, monsieur Brosseau.

M. Kevin Brosseau: Je dirais que nous sommes en train d'examiner un système fondé sur le risque, monsieur le président. Si nous décelons des lacunes, nous allons nous ajuster en conséquence au fur et à mesure, dans le cours de nos activités de surveillance de ces véhicules.

Je dirais que le secteur du remorquage en Colombie-Britannique est un modèle de gestion de la sécurité depuis de nombreuses années. Nous continuerons de nous ajuster si, en fait, nous trouvons des défauts qui doivent être corrigés.

M. Michael Keenan: Pour faire suite aux propos de M. Brosseau, nous avons constaté une série d'incidents chez les petits remorqueurs, comme le député l'a fait remarquer, ceux de moins de 15 tonnes. Plus le navire est gros, plus les règles sont strictes.

Nous avons fait deux choses. Nous avons fait pas mal de sensibilisation pour promouvoir la conformité à la réglementation des petits navires. Nous lançons en fait un programme de conformité express pour les remorqueurs, et nous envisageons d'instaurer un programme de gestion de la sécurité pour la catégorie des petits remorqueurs. Nous convenons que c'est un secteur qui mérite une surveillance accrue, une application plus serrée de la loi et des programmes supplémentaires. Je dirais qu'il ne s'agit pas seulement d'appliquer la loi, mais aussi d'augmenter la sensibilisation et d'exiger une gestion de la sécurité dans cette catégorie de petits navires.

Nous croyons qu'avec les mesures que nous avons lancées et celles que nous lancerons, nous pouvons réduire le niveau de risque que nous voyons dans l'activité des petits remorqueurs. Ce sont de petits navires, mais il y en a beaucoup, surtout le long de la côte Ouest.

Le président: Merci, messieurs Keenan et Brosseau, ainsi qu'à toute l'équipe du ministère des Transports. Nous vous sommes vraiment reconnaissants de votre participation à la réunion d'aujourd'hui.

Nous avons eu une excellente réunion, avec beaucoup d'information, beaucoup de questions posées et beaucoup de réponses données. Je dis donc à tout le monde, y compris aux membres du Comité, que nous avons fait de l'excellent travail aujourd'hui, du travail très productif.

Avant de lever la séance, je m'en voudrais de ne pas saisir l'occasion de féliciter et de remercier deux membres de notre comité qui s'apprentent à nous quitter.

M. Bittle se tourne maintenant vers un nouveau rôle.

Chris, je vous remercie de votre participation à nos réunions. Vous allez vraiment nous manquer. Notre perte sera un gain pour quelqu'un d'autre. Je vous remercie du temps que vous nous avez consacré.

Monsieur Sidhu, vous aussi allez jouer un nouveau rôle, un nouveau rôle dans la fonction publique. Félicitations. Nous ne savons pas trop quand vous allez partir, mais je crois savoir que ce sera probablement d'ici trois semaines. Félicitations à nouveau et merci de votre participation à notre comité. Vous aussi allez nous manquer, et ce qui est une perte pour nous devient un gain pour quelqu'un d'autre.

Nous nous attendons à avoir deux nouveaux membres au sein du Comité. Je suppose que nous les accueillerons d'ici trois semaines, à notre prochaine réunion.

Enfin, je tiens à dire au ministre et à toute l'équipe des Transports que nous vous sommes reconnaissants de ce que vous faites, en particulier dans le secteur aérien, et, bien sûr, des efforts que vous faites pour en venir à une entente avec lui. Certains des propos que nous avons entendus aujourd'hui ont de quoi nous rassurer. Et puis, en dehors de nous, il y a tous ceux qui s'attendent au remboursement de leurs billets d'avion, ainsi que les agents de voyage, qui ont entendu aujourd'hui le ministre lui-même dire que ces questions font bel et bien partie des négociations. Cela fera beaucoup pour dissiper l'inquiétude des personnes concernées.

Encore une fois, je vous remercie sincèrement.

Sur ce, chers collègues, la séance est levée. Bonne soirée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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