



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 005

Le jeudi 17 février 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 17 février 2022

• (1530)

[Français]

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

Bon après-midi, chers collègues.

Bienvenue à la cinquième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et de la collectivité.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les membres du Comité peuvent participer en personne ou par l'application Zoom. Je profite de l'occasion pour rappeler à tous les participants à cette réunion et aux observateurs qu'il n'est pas permis de faire des captures d'écran ni de prendre des photos de leur écran.

Compte tenu de la situation actuelle liée à la pandémie et à la lumière des recommandations des autorités sanitaires ainsi que de la directive du Bureau de régie interne du 28 janvier 2022, pour rester en bonne santé et en sécurité, il est recommandé à tous ceux qui participent à la réunion en personne de suivre les consignes suivantes: toute personne présentant des symptômes doit participer par Zoom et ne pas assister à la réunion en personne; chacun doit maintenir une distance physique de deux mètres, qu'il soit assis ou debout; chacun doit porter un masque non médical lorsqu'il circule dans la salle. Il est fortement recommandé que les membres du Comité portent leur masque en tout temps, y compris lorsqu'ils sont assis. Des masques non médicaux, qui permettent de mieux entendre les propos que les masques en tissu, sont disponibles dans la salle.

Toutes les personnes présentes doivent maintenir une bonne hygiène des mains en utilisant les désinfectants pour les mains qui sont fournis à l'entrée de la salle. Les salles de comité sont nettoyées avant et après chaque réunion. Chacun est invité à nettoyer les surfaces telles que le bureau, la chaise et le microphone avec les lingettes désinfectantes fournies lorsqu'il quitte la salle ou lorsqu'il s'y installe.

[Traduction]

En tant que président, j'appliquerai ces mesures pendant toute la durée de la séance. Je remercie d'avance les députés de leur collaboration.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, et à la motion adoptée par le Comité le lundi 31 janvier 2022, le Comité se réunit pour étudier la lettre de mandat du ministre des Transports.

Nous accueillons aujourd'hui, chers collègues, l'honorable Omar Alghabra, ministre des Transports, et Michael Keenan, son sous-ministre. Les autres témoins du ministère des Transports sont Arun

Thangaraj, sous-ministre délégué; Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté; et Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques.

Monsieur le ministre, je sais que vous allez devoir quitter à 16 h 30. Alors, sans plus tarder, je vous cède la parole pour votre déclaration préliminaire. Merci.

L'hon. Omar Alghabra (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous suis vraiment reconnaissant de m'avoir réinvité à votre comité. Je vous félicite de votre élection à la présidence et souhaite une chaleureuse bienvenue à vos nouveaux membres. Sauf erreur, ils sont plusieurs.

[Français]

J'ai hâte de travailler avec vous tous.

[Traduction]

Je signale d'abord souligner que je me joins à vous aujourd'hui depuis le territoire traditionnel des peuples algonquin et anishinabe.

Je suis secondé de fonctionnaires, comme vous l'avez signalé, monsieur le président. J'aimerais prendre un moment pour remercier les fonctionnaires de Transports Canada du travail incroyable qu'ils ont accompli ces deux dernières années, et surtout ces dernières semaines, à cause de la situation dans laquelle nous nous trouvons. Je suis ravi qu'ils soient ici pour offrir leur appui et répondre aux questions de vos membres.

C'est un honneur de parler aujourd'hui des priorités énoncées dans ma récente lettre de mandat du premier ministre. Mais permettez-moi d'abord de parler des mesures que le gouvernement a prises cette semaine.

Les barrages illégaux à l'échelle du pays n'ont pas fini de menacer des emplois canadiens.

[Français]

Les barrages mettent en péril notre économie.

[Traduction]

Le barrage du pont Ambassador a compromis environ 400 millions de dollars d'échanges commerciaux par jour. Celui de Coutts a coûté environ 50 millions de dollars d'échanges commerciaux par jour. Celui du passage à niveau d'Emerson a coûté environ 75 millions de dollars d'échanges commerciaux par jour. Un nombre important de propriétaires ont dû fermer leur commerce, et des quarts de travail des travailleurs ont dû être annulés.

Ces derniers jours, j'ai entendu des agriculteurs, des constructeurs d'automobiles, des épiciers, des camionneurs et une foule de petites entreprises — ainsi que, soit dit en passant, certains députés conservateurs parlant au nom de leurs électeurs — évoquer les dommages causés par ces barrages illégaux.

Ce n'est pas ainsi qu'on fait les choses au Canada. Les gens ont le droit de manifester, et notre gouvernement défendra toujours ce droit. Mais ils n'ont pas le droit d'enfreindre la loi et de prendre le Canada et les Canadiens en otage. Notre gouvernement agit pour faire respecter la loi.

Notre message aux occupants est clair: rentrez chez vous.

Monsieur le président, nous avons toujours dit que nous ajustons nos mesures frontalières en fonction des recommandations de la santé publique, et j'aimerais vous dire un mot de nos mesures relatives aux voyageurs.

Ainsi donc, mardi, nous avons annoncé la levée, à compter du 28 février, de l'interdiction des vols internationaux dans tous les aéroports qui accueillent normalement des vols internationaux. Voilà une excellente nouvelle pour des collectivités comme Windsor, London, Fort McMurray, Moncton et bien d'autres.

En accueillant des vols internationaux, nous soutiendrons le tourisme local, créerons de bons emplois et stimulerons notre économie.

Les voyageurs auront désormais l'option d'utiliser un résultat de test antigénique rapide de la COVID-19 ou un résultat de test moléculaire pour se conformer à l'exigence préalable au départ.

Les tests à l'arrivée seront facilités pour les voyageurs entièrement vaccinés. Les personnes choisies pour les tests aléatoires n'auront plus à se mettre en quarantaine dans l'attente des résultats, et les enfants de moins de 12 ans voyageant avec des adultes pleinement vaccinés resteront exemptés de la quarantaine.

Comme je l'ai dit, nous avons toujours appuyé nos décisions sur la science, et cette annonce reflète les progrès que nous avons accomplis contre le variant Omicron. Les mesures que le Canada applique à la frontière demeureront souples et adaptables.

Voyons maintenant ma lettre de mandat. Je suis engagé à respecter toutes les priorités, mais pour gagner du temps, je vais mettre l'accent sur le travail accompli dans quelques secteurs clés.

Premièrement, pour ce qui est de la vaccination, la pandémie de COVID-19 continue d'avoir de lourdes répercussions sur le secteur des transports au Canada et dans le monde. Ma priorité absolue, en tant que ministre des Transports, est l'efficacité et la sécurité de notre réseau de transport, ce qui nous oblige à tout mettre en œuvre pour mettre la pandémie derrière nous. Et nous savons que la vaccination est notre meilleur outil pour en venir à bout.

• (1535)

Dans cette optique, Transports Canada s'est donné une approche à plusieurs facettes, qui comprend la vaccination obligatoire de tous les voyageurs à bord des trains interprovinciaux, des vols commerciaux, des navires de croisière et des autres bâtiments sous réglementation fédérale. Nous avons également rendu obligatoire la vaccination contre la COVID-19 pour les travailleurs du secteur des transports sous réglementation fédérale. Je tiens à remercier tous nos employés du secteur des transports qui ont travaillé sans relâche tout au long de la pandémie, répondu aux besoins des Canadiens et retroussé leur manche pour se faire vacciner dans l'intérêt de la sécurité de nos collectivités.

Quant aux chaînes d'approvisionnement, à l'échelle mondiale, elles subissent des pressions à de nombreux chapitres. Le problème n'est pas propre au Canada. Il est mondial. C'est une crise sanitaire

mondiale. Nous savons que la chaîne d'approvisionnement est une grande priorité pour les Canadiens, une priorité que partage notre gouvernement, je peux vous l'assurer.

Tout bien considéré, le Canada a relativement bien réussi à maintenir le mouvement des marchandises. Mais aucun système n'est parfait. Les problèmes d'offre et de demande et les pénuries de main-d'œuvre à l'échelle mondiale, aggravés par les récents événements météorologiques extrêmes, ne nous ont pas aidés au Canada. C'est pourquoi nous travaillons à solidifier encore notre chaîne d'approvisionnement et à voir à ce que les Canadiens reçoivent aussi vite que possible de quoi répondre à leurs besoins.

Il y a un peu plus de deux semaines, j'ai tenu un sommet national sur la chaîne d'approvisionnement avec les ministres Bibeau, Ng, Champagne, Qualtrough et O'Regan. Nous nous sommes réunis avec des représentants de l'industrie, des expéditeurs et des dirigeants d'organisations qui jouent un rôle dans la chaîne d'approvisionnement du Canada dans le but de circonscrire les défis, de formuler des stratégies et de déterminer les prochaines étapes. Par la suite, j'ai eu l'honneur d'annoncer la création d'un nouveau groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement qui nous aidera à donner d'autres conseils au gouvernement et à moi-même, ainsi que le lancement d'un nouvel appel de propositions de 50 millions de dollars dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux.

Les conversations que nous avons eues au sommet n'étaient qu'un début. Le travail se poursuivra et des séances de suivi sont en voie d'organisation.

Nous en sommes également aux dernières étapes de notre examen de la modernisation des ports, que je me suis engagé à effectuer en temps utile, et qui nous aidera à positionner les ports du Canada pour mieux répondre aux pressions exercées sur la chaîne d'approvisionnement et à favoriser la croissance économique.

Dans le secteur aérien, maintenant, il est clair que la pandémie a frappé particulièrement fort. Le gouvernement du Canada a débloqué plus de 11 milliards de dollars pour soutenir notre secteur aérien. Cela comprend le financement des infrastructures et des opérations dans les aéroports, l'allègement des loyers, le soutien des services des transporteurs aériens desservant les collectivités éloignées et nordiques, et le financement des transporteurs aériens afin de soutenir leur viabilité financière, de rembourser les Canadiens et de rétablir les services régionaux.

Pendant que nous travaillons à la reprise sécuritaire d'un secteur aérien concurrentiel et viable, je prends des mesures pour rebâtir la confiance du public dans le secteur, notamment en veillant à ce que des options de transport efficaces et abordables soient offertes, en renforçant les droits des passagers aériens et en aidant le secteur à adopter de nouvelles technologies de pointe.

Quant aux mesures environnementales, le premier ministre m'a également demandé de soutenir la transition du Canada vers la carboneutralité. Nous savons que la réduction des émissions dans le secteur des transports est essentielle pour l'atteinte de nos objectifs climatiques. C'est pourquoi nous offrons des incitatifs à rendre les véhicules zéro émission plus abordables et plus accessibles au Canada. À la fin de janvier de cette année, plus de 130 000 Canadiens et entreprises canadiennes avaient profité de l'incitatif pour l'achat d'un véhicule zéro émission. Lors de la COP26, j'ai également insisté auprès de nos partenaires internationaux sur la nécessité d'adopter les véhicules zéro émission.

• (1540)

Transports Canada élabore également une stratégie visant à réduire les émissions des secteurs du transport routier, du transport aérien et du transport maritime. Cela comprend la collaboration avec nos partenaires de la déclaration de Clydebank en vue d'établir des couloirs de transport maritime écologiques. Je suis ravi de dire que le port de Montréal et le port d'Anvers viennent de signer une entente pour la création du premier couloir de transport maritime écologique au monde.

Monsieur le président, le projet de train à grande fréquence dont je voudrais vous parler maintenant transformera le service ferroviaire pour les voyageurs entre Québec et Toronto. Il permettra aux Canadiens de se rendre plus rapidement dans leur famille et de mieux relier nos entreprises les unes aux autres, tout en réduisant la congestion routière et en offrant une solution de rechange aux déplacements à faibles émissions.

[Français]

Nous nous efforçons de procéder au lancement du processus d'approvisionnement le plus rapidement possible.

[Traduction]

Pour conclure, monsieur le président, les mesures décrites dans ma lettre de mandat représentent l'engagement du gouvernement du Canada de mettre en œuvre des politiques et des programmes de transport qui favoriseront des transport sûrs, sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement.

Comme toujours, je suis reconnaissant des commentaires du Comité sur les enjeux en matière de transport, et je me réjouis à la perspective de poursuivre notre collaboration.

Je termine là-dessus, monsieur le président, et je me ferai un plaisir de répondre aux questions des députés.

• (1545)

[Français]

Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre.

[Traduction]

Pour commencer notre premier tour de questions, Mme Lantsman a six minutes.

Madame Lantsman, la parole est à vous.

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

Merci, monsieur le ministre, d'être des nôtres au Comité. Je m'adresse à tous les fonctionnaires à qui nous allons parler pendant la prochaine heure. Je sais combien de travail cela représente, surtout quand vous êtes tellement occupés. Je sais qu'une comparution devant un comité demande à beaucoup de gens à mettre la main à la pâte.

Je passe directement à la question des mandats.

Monsieur le ministre, vous en avez parlé de cela au tout début, et je sais qu'aujourd'hui, les Canadiens ont appris — en tout cas, moi j'ai appris — que vous avez accordé certaines exemptions de l'obligation vaccinale des camionneurs, et je vous en félicite.

Dans vos déclarations des derniers mois, vous continuez d'affirmer que les mandats de vaccination, et en particulier les mandats transfrontaliers, sont fondés sur la science et ont pour objet de protéger les Canadiens. Je voulais simplement savoir si vous êtes en mesure de fournir au Comité une étude ou des données auxquelles vous jugez fiables pour justifier ces affirmations.

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

Je tiens d'abord à féliciter ma collègue — je l'ai fait en privé, mais je veux le faire publiquement aussi — pour sa nomination à titre de porte-parole en matière de transports. J'ai hâte de travailler avec elle et ses collègues.

Monsieur le président, les vaccins sauvent des vies. Je ne m'attendais vraiment pas à ce qu'on me demande d'en faire la preuve, mais je serais très heureux de présenter des preuves que les vaccins sauvent des vies.

Mme Melissa Lantsman: Monsieur le ministre, permettez-moi de vous interrompre un instant.

La question n'est pas de savoir si les vaccins sauvent des vies. Elle concerne les données que vous utilisez pour mettre en œuvre l'obligation vaccinale faite aux camionneurs transfrontaliers. Nous le savons que les vaccins sauvent des vies.

Je vais vous faciliter la tâche. Quel est le taux de positivité avant le mandat, et peut-être après, qui nous fera voir si les résultats sont là.

L'hon. Omar Alhabra: Excellent. Je me ferai un plaisir de répondre à votre question.

Si vous convenez avec moi que les vaccins sauvent des vies, je suis sûr que vous conviendrez que vous voulez sauver les vies des camionneurs et des travailleurs des transports. Je suis sûr que vous conviendrez que vous voulez réduire les taux d'hospitalisation chez les camionneurs et les autres travailleurs des transports. Je suis sûr que vous conviendrez que la baisse des taux d'infection, des taux d'hospitalisation et des taux de mortalité chez les camionneurs et les autres travailleurs des transports sera une bonne chose pour notre chaîne d'approvisionnement et pour notre économie.

Encore une fois, si la preuve est disponible et convaincante que les vaccins sauvent des vies et réduisent les taux d'hospitalisation, c'est plus qu'il nous faut pour appuyer l'obligation vaccinale faite aux camionneurs.

Mme Melissa Lantsman: Je sais que mon temps est limité. Les décisions du ministère ne sont pas fondées sur des études, mais sur les taux d'hospitalisation en général.

Monsieur le ministre, vous avez déjà dit qu'il y a un règlement en voie d'élaboration pour imposer l'obligation vaccinale à l'échelle du pays, dans le transport interprovincial. Pouvez-vous me dire à quelle date l'annonce sera faite?

L'hon. Omar Alhabra: Encore une fois, les vaccins sauvent des vies. Nous avons dit que nous étudions la formulation d'une réglementation pour tous les secteurs sous réglementation fédérale et que nous sommes à l'heure actuelle en consultation avec tous les secteurs. Je ne saurais pas encore vous donner de date, parce que la consultation se poursuit.

Mme Melissa Lantsman: Merci. Je comprends que la pandémie est dynamique, mais y a-t-il un scénario de planification quant à la date à laquelle les restrictions pourraient être levées ou aux seuils appropriés? Je voudrais savoir si ces restrictions sont bel et bien étudiées en fonction des données ou de la notion selon laquelle les vaccins sauvent des vies, ce sur quoi nous sommes tous d'accord. Ou le critère est-il l'opinion publique?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, nous disons depuis le début que nos mesures de santé publique sont fondées sur la science et les données, et qu'elles sont prises pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens, mais aussi notre économie.

Nous avons aussi dit que ces mesures sont temporaires, et que nous sommes tout à fait disposés à les adapter au fur et à mesure de l'évolution de la situation de la santé publique. Nous l'avons démontré par le passé, et encore une fois cette semaine.

Oui, j'ai hâte que toutes ces mesures soient levées, mais il serait irresponsable de ma part de ne pas dire aux Canadiens que nous ne savons pas quand elles le seront. Elles seront levées au moment opportun, lorsque nos experts en santé publique nous diront qu'elles peuvent l'être sans danger.

• (1550)

Mme Melissa Lantsman: Merci, monsieur le ministre.

Je voudrais parler maintenant des restrictions de voyage. Je voudrais savoir si le Comité pourrait avoir accès aux données sur lesquelles s'appuient vos décisions ou sur lesquelles vous dites prendre vos décisions. À propos des conseils que vous avez reçus au sujet des recommandations relatives aux voyages, je crois comprendre que les experts écoutent votre gouvernement... Dans la dernière série de restrictions, la recommandation était un avis aux voyageurs de niveau 2, mais vous avez donné un avis de niveau 3. Est-ce vrai?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, permettez-moi de rappeler aux Canadiens et à tous ceux qui nous regardent qu'il y a deux mois, presque trois mois maintenant, nous étions au début de la vague d'Omicron. Les scientifiques du monde entier nous alertaient à ce nouveau variant hautement transmissible, que nous venions tout juste de découvrir. Il nous manquait encore beaucoup d'autres renseignements au sujet d'Omicron et de son incidence sur la santé publique.

Je me rappelle que des collègues conservateurs à la Chambre des communes réclamaient le resserrement des mesures frontalières pour gérer l'arrivée d'Omicron au Canada. Et qu'avons-nous fait alors? Nous avons imposé de nouvelles mesures strictes, non seulement pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens et ralentir l'arrivée d'Omicron, mais encore pour informer les Canadiens des risques associés aux voyages à l'étranger lorsque ce variant se répandait partout avec un degré élevé d'imprévisibilité.

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

Au prochain tour, les questions seront limitées à six minutes. Nous passons à M. Badawey.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci, monsieur le ministre, d'être venu aujourd'hui.

Monsieur le ministre, les corridors commerciaux multimodaux sont un chaînon important de nos chaînes d'approvisionnement. Je suis le député de Niagara-Centre. Pouvez-vous nous parler de l'im-

portance de la région de Niagara — une région de corridor commercial multimodal des Grands Lacs coupé en son centre par le canal de Welland — et nous expliquer comment elle fait partie intégrante du renforcement de la performance commerciale internationale de notre pays?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, permettez-moi de remercier mon collègue de Niagara-Centre pour son travail. Il est l'ancien président de votre comité. Il a fait un travail exceptionnel à la présidence du Comité, et je suis heureux de l'en voir toujours membre.

Je veux également me faire l'écho de ce qu'il a dit. Il a tout à fait raison. Il s'est fait le champion de la mise en œuvre de politiques et d'investissements qui contribueront à l'amélioration de nos chaînes d'approvisionnement, en particulier en ce qui concerne les enjeux qui touchent sa collectivité et augmentent sa capacité d'être un puissant moteur économique dans la région. Il a tout à fait raison, et j'ai hâte de continuer de travailler avec lui au renforcement de la chaîne d'approvisionnement, particulièrement pour sa région.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre. Sur ce, les Grands Lacs en particulier sont un moteur économique. Il y passe pour 19,8 milliards de dollars de marchandises, et ils viabilisent 238 000 emplois et génèrent 45 milliards de dollars d'échanges commerciaux par année, autant d'éléments essentiels aux efforts de reprise économique post-COVID-19.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous dire comment on pourrait exploiter les Grands Lacs pour créer de la fluidité, éliminer les goulots d'étranglement, être plus respectueux de l'environnement dans le mouvement des marchandises et contribuer à la reprise économique de notre pays après la COVID-19?

L'hon. Omar Alhabra: Écoutez, nous sommes tous en train de parler des défis auxquels font face nos chaînes d'approvisionnement et du stress qu'elles subissent. Dans nos discussions sur la façon d'accroître la fluidité, la redondance et la résilience de nos chaînes d'approvisionnement, nous devons nous pencher sur d'autres options intelligentes pour le transport des marchandises. Les Grands Lacs offrent un excellent moyen de transporter les produits et les marchandises sans danger pour l'environnement.

Nous continuerons d'étudier les options et d'utiliser celle dont nous parlons pour accroître la résilience à notre chaîne d'approvisionnement.

• (1555)

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre.

Je reviens sur une partie de la discussion que vous avez eue avec la députée d'en face, qui portait principalement sur les corridors commerciaux multimodaux, c'est-à-dire routiers, ferroviaires, aériens et maritimes.

Franchement, étant donné les mandats de vaccination, près de 90 % des camionneurs sont vaccinés. À noter également que le mandat dans les autres modes de transport, comme le maritime, par exemple, a amené des taux très élevés de vaccination des travailleurs. La preuve est faite.

Cela dit, cela nous a donné la capacité de veiller à la sécurité de nos chaînes d'approvisionnement et du mouvement des échanges commerciaux, non seulement sur les Grands Lacs, mais dans le monde entier. Les gens avaient des contacts avec des gens en santé, et non seulement en santé dans leur environnement, c'est-à-dire sur un navire ou dans un camion, ou avec des agents de l'Agence des services frontaliers du Canada ou encore avec des personnes qui apportaient des fournitures, mais aussi avec la population en général.

Sur ce, monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire à quel point il importe qu'il en ait été ainsi et qu'il continue d'en être ainsi en ce qui concerne la vaccination et, bien sûr, pour les modes de transport qui sont sûrs afin de maintenir des chaînes d'approvisionnement plus sûres?

L'hon. Omar Alghabra: Permettez-moi d'abord de remercier nos camionneurs, qui ont servi et servent les Canadiens avec professionnalisme, dévouement et fierté. Ils ont livré des vaccins et des équipements essentiels — des produits, de l'équipement manufacturé et des pièces — pour notre économie et pour les Canadiens pendant une période très difficile. Ils ont aussi compris l'importance du vaccin, pour eux-mêmes, pour leurs êtres chers et pour leurs collègues. C'est ainsi que 90 % des camionneurs sont entièrement vaccinés. C'est ainsi que les camionneurs se sont tenus loin des barrages illégaux et des occupations illégales. En ce moment même, les camionneurs sont au volant pour les Canadiens.

Je tiens aussi à remercier tous les travailleurs du secteur des transports. Notre secteur des transports est essentiel pour notre économie. Il est essentiel pour notre sécurité. Si vous parlez aux gens des autres secteurs, vous apprendrez que l'un des problèmes les plus difficiles aujourd'hui est l'absentéisme, à cause des taux d'infection et des hospitalisations ou des difficultés causées par la COVID. Les travailleurs du secteur des transports se sont mobilisés. Ils se sont mobilisés pour se protéger eux-mêmes, protéger leurs êtres chers et leurs collègues de travail, mais aussi pour protéger notre chaîne d'approvisionnement.

M. Vance Badawey: Monsieur le ministre, j'ai constaté beaucoup d'appui, par exemple, de la part du Syndicat international des marins, qui représente tous les travailleurs des Grands Lacs, et des associations de camionneurs, qui voient tous d'un bon œil la direction que nous avons prise. Que voyez-vous, de votre côté?

L'hon. Omar Alghabra: Vous avez tout à fait raison. J'ai rencontré les actionnaires, les syndicats et les employeurs. Ils comprennent tous l'importance de la vaccination.

Vous avez mentionné le syndicat des marins. L'Alliance canadienne du camionnage et d'autres, comme les Teamsters, ont tous dit haut et fort, premièrement, qu'ils reconnaissent l'importance de la vaccination et, deuxièmement, qu'ils condamnaient les barrages illégaux et les occupations illégales, qui ne font rien pour faire avancer les priorités des camionneurs et des autres travailleurs des transports.

Je poursuivrai mes consultations avec tous les intervenants — y compris, soit dit en passant, avec ceux qui ne sont pas d'accord avec nous. C'est ainsi qu'on fait les choses au Canada. C'est mon travail. C'est notre travail, en tant qu'élus, de parler à tous les intervenants, à tous nos travailleurs, à toutes nos industries, pour connaître directement leurs priorités. Notre gouvernement sera toujours là pour les appuyer.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Merci beaucoup, monsieur Badawey.

[Français]

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

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

Monsieur le ministre, je ne me souviens pas si, lors de votre allocution d'ouverture, vous avez parlé de la voie de contournement à Lac-Mégantic, mais je sais que c'est dans votre lettre de mandat. Vous avez récemment lancé des consultations à ce sujet, de concert avec l'Office des transports du Canada.

Selon le plan d'exploitation présenté par le Canadien Pacifique, ce dernier a l'intention de quadrupler la vitesse des trains et de doubler la longueur des convois. À l'origine, le déplacement de la voie ferrée devait être fait dans une volonté de réconciliation avec la population et pour assurer sa sécurité.

Êtes-vous toujours engagé sur le plan de la sécurité? Considérez-vous que le fait d'augmenter le transport du pétrole est un projet lié à la question de la sécurité?

• (1600)

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic est une priorité pour moi. J'ai travaillé avec mes collègues, avec la ministre Bibeau, le député conservateur local, et d'autres députés, y compris le porte-parole du Bloc pour les transports, pour bien faire les choses. La collectivité a souffert à cause de la tragédie, et nous devons être là pour veiller non seulement à ce que la voie de contournement soit construite le plus rapidement possible, mais encore à ce qu'elle respecte les normes les plus rigoureuses de sécurité et de considération pour les collectivités locales.

J'ai rencontré les parties prenantes. J'ai parlé au Canadien Pacifique. Nous voulons nous assurer que cette voie de contournement est faite avec le consentement des collectivités, que nous avons l'appui de la collectivité, et que cela se fait en toute sécurité.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de la réponse, même si cela ne répond pas tout à fait à ma question.

En fait, j'aurais aimé que vous preniez des engagements relativement à la sécurité et aux échéances.

Votre gouvernement s'était engagé à mettre en service la voie de contournement en 2023, mais beaucoup de voix se sont élevées pour remettre en question cette échéance. Encore aujourd'hui, on constate que l'expropriation et l'acquisition des terrains ne sont pas terminées, que l'autorisation par l'Office des transports n'a pas encore été donnée et que les plans n'ont pas été approuvés. À mon avis, la première pelletée de terre n'aura pas lieu à brève échéance, et c'est encore moins le cas pour ce qui est de la mise en service.

Considérez-vous que l'échéance liée à la mise en service de la voie de contournement en 2023 est toujours réaliste?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je répète, pour être très clair: nous sommes déterminés à construire cette voie de contournement de façon sécuritaire et le plus rapidement possible.

Pour répondre à votre question, il est vrai que le processus exige encore des consultations et des discussions, particulièrement avec les propriétaires des terres sur lesquelles la voie de contournement devra passer. Je suis soulagé et ravi que tous les propriétaires fonciers qui seront touchés aient reçu des offres du gouvernement du Canada.

Des négociations sont en cours pour l'acquisition de ces terres, des parcelles de terre qui seront nécessaires. Nous sommes déterminés à commencer à construire cette voie de contournement dans les meilleurs délais. Nous visons à commencer au printemps, à la fin du printemps ou au début de l'été, et nous voulons la terminer le plus tôt possible.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de votre réponse.

Si j'avais un message à vous transmettre, ce serait de vous dire que les gens ne tiennent pas nécessairement à l'échéance ni à la mise en service en 2023. Par contre, ils veulent être tenus au courant de ce qui se passe et savoir que le projet progresse. À mon avis, c'est cela, le plus important.

Dans cette optique, il serait intéressant et important que le gouvernement fasse preuve de transparence. Si jamais l'échéancier de 2023 ne pouvait pas être respecté, on aimerait que vous le disiez et que vous disiez quand ce sera terminé. Cela stimulerait beaucoup plus les gens et les encouragerait. Cela permettrait d'éviter d'alimenter une forme de cynisme et d'amertume par rapport au projet. On veut aussi avoir des garanties selon lesquelles toutes les mesures de sécurité seront mises en place. Quand on voit un projet pétrolier qui apparaît davantage comme un projet lié à la question de la sécurité, cela peut nous amener à nous poser plus de questions.

Cela ne vous surprendra sans doute pas, mais j'aimerais vous poser des questions à propos d'un autre projet en lien avec le secteur ferroviaire. J'aimerais parler du projet concernant VIA Rail, que votre gouvernement a lancé en grande pompe l'été dernier, juste avant l'élection. Un appel d'offres devait être lancé à l'automne dernier. Selon plusieurs journalistes et chroniqueurs, ce qui est le plus fréquent, ce n'est pas le train, mais ce sont les annonces concernant ce projet. Je trouve la formule excellente.

J'ai du mal à comprendre la direction que prend votre gouvernement. Vous aviez promis qu'il y aurait un appel d'offres à l'automne. Or l'automne est terminé depuis plusieurs mois.

Que se passe-t-il?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je veux d'abord remercier mon collègue pour son commentaire réfléchi sur la façon dont nous devons procéder avec Lac-Mégantic. Je suis totalement d'accord avec lui.

En ce qui concerne le transport ferroviaire à grande fréquence, notre gouvernement, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, demeure fermement engagé envers ce projet. Très bientôt, on annoncera la deuxième étape du processus d'approvisionnement. Les Canadiens verront ce que nous ferons ensuite. Restez à l'écoute.

Je comprends que les Canadiens ont hâte de voir cela. Ce sera le plus grand projet d'infrastructure de l'histoire moderne du Canada.

Il faut bien faire les choses, bien faire nos devoirs, mais je puis vous assurer et assurer tous ceux qui nous regardent que nous demeurons fermement engagés. Restez à l'affût des bonnes nouvelles pour bientôt.

• (1605)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je suis content et j'espère que cela va se concrétiser, mais vous comprendrez notre scepticisme.

J'ai une dernière question pour vous qui concerne l'Office des transports...

Le président: Malheureusement, votre temps de parole est écoulé, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Le prochain tour va à M. Bachrach.

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

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

Merci, monsieur le ministre, de votre comparution aujourd'hui. Il fait bon de vous revoir.

Je commencerai par le nord-ouest de la Colombie-Britannique. Il y a presque exactement un an que le remorqueur *Ingenika* a coulé par gros temps juste au sud de Kitimat, entraînant dans la mort Charley Cragg et Troy Pearson. Cette année-là, il n'y a pas eu de réponses pour les familles de ces deux hommes. Il n'y a pas eu de réponses pour leurs proches sur ce qui est arrivé. Il n'y a pas eu de réponses sur ce que le gouvernement fait pour assurer la sécurité des marins qui travaillent tous les jours sur nos mers.

Dans votre réponse à ma question, j'aimerais que vous vous adressiez à Judy Carlick-Pearson et à Genevieve Cragg, l'épouse et la mère des deux hommes à qui ce tragique accident a coûté la vie. Pouvez-vous leur dire quand elles auront des réponses sur ce qui s'est produit et ce que vous faites pour assurer la sécurité des marins sur notre littoral?

L'hon. Omar Alghabra: C'est une situation extrêmement difficile. Permettez-moi d'abord d'offrir mes condoléances aux familles. Je ne peux même pas imaginer à quel point cela aura été difficile et douloureux pour ces familles. Je leur suis reconnaissant d'être déterminées non seulement à obtenir des réponses, mais à veiller à ce que d'autres gens ne subissent pas le sort de leurs proches.

Tout d'abord, je vous assure que l'enquête se poursuit. Pêches et Océans et la Garde côtière sont responsables de ce dossier. J'attends avec impatience les conclusions de cette enquête. À Transports Canada, nous avons travaillé fort pour renforcer nos règles de sécurité pour les remorqueurs. Nous avons mené des consultations et nous avons communiqué directement avec tous les propriétaires de petits remorqueurs pour les informer du nouveau programme de conformité que nous avons mis en œuvre.

Monsieur le président, je tiens à vous assurer, vous et mon honorable collègue, que nous sommes tout à fait déterminés à assurer la sécurité des exploitants de remorqueurs et à veiller à ce que tout le monde applique le plus haut niveau de sécurité possible.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, Genevieve Cragg, la mère de Charley Cragg, a communiqué avec vous à de nombreuses reprises pour vous rencontrer — non pas au sujet de l'enquête, mais pour vous faire part de ses réflexions sur ce que l'on pourrait faire pour améliorer la sécurité de l'industrie dans laquelle son fils travaillait. Avez-vous répondu à Mme Cragg et avez-vous accepté son invitation?

L'hon. Omar Alghabra: Je suis toujours prêt à rencontrer les Canadiens. Une enquête est en cours à l'heure actuelle, mais je suis tout à fait disposé à recevoir des idées, des commentaires et des observations sur la façon dont nous pouvons, sous l'égide de Transports Canada, renforcer notre réglementation et améliorer la sécurité des exploitants de remorqueurs.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, votre gouvernement a encore des contrats avec la société Wainwright Marine, pour laquelle ces deux hommes travaillaient lorsqu'ils sont décédés. En fait, cette même société a été impliquée dans un autre incident quelques mois plus tard, lorsqu'un de ses navires s'est échoué.

Avez-vous examiné les contrats conclus avec la société Wainwright? Je remarque que la Fédération internationale des travailleurs du transport a demandé à votre gouvernement de suspendre ces contrats jusqu'à ce qu'il soit convaincu que cette entreprise respecte les normes de sécurité. Allez-vous écouter cette demande et avez-vous examiné le contrat?

L'hon. Omar Alghabra: Comme je l'ai dit, j'attends avec impatience les conclusions de l'enquête. Je pense qu'il est vraiment important de le faire. Je peux vous assurer que je suis extrêmement sensible à la sécurité et à la nécessité de veiller à ce que les exploitants de remorqueurs exercent leurs activités en toute sécurité.

• (1610)

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, je vais passer à un autre sujet. L'hon. Marc Garneau, votre prédécesseur, a comparu devant ce comité il y a plus d'un an. Il nous a assurés à plusieurs reprises que l'Office des transports du Canada, l'OTC, est un organisme indépendant du gouvernement. Pourtant, nous venons tout juste de recevoir des courriels caviardés. Parmi eux, un courriel de Colin Stacey — l'un des fonctionnaires de votre ministère — daté du 18 mars 2020 indique que la compagnie Air Transat disait aux fonctionnaires qu'elle subissait des pressions de ses créanciers, qui insistent pour que les compagnies aériennes les remboursent en argent comptant. Dans ce courriel, Air Transat demandait au Ministère de lui permettre de remettre des bons d'échange aux passagers au lieu de les rembourser en argent, parce que la Compagnie n'avait vraiment pas assez d'argent pour les rembourser. Essentiellement, ce fonctionnaire du Ministère faisait du lobbying auprès de l'OTC au nom de grandes compagnies aériennes canadiennes.

Ensuite, le 23 mars, le chef de cabinet du ministre des Transports de l'époque, qui est un fonctionnaire de votre bureau, a participé à un appel avec l'OTC et avec le sous-ministre de Transports Canada pour discuter des bons d'échange.

L'Article 39 du Code de déontologie de l'OTC stipule que « les membres doivent s'abstenir de communiquer avec des acteurs politiques ou des représentants d'autres ministères ou organismes fédéraux [...] au sujet d'une affaire dont est, a été ou pourrait être saisi l'Office ». Quelques jours plus tard, l'OTC a publié sa déclaration sur les bons d'échange.

Transports Canada a-t-il enfreint le Code?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, permettez-moi d'abord de me corriger. J'ai dit que l'enquête était gérée par la Garde côtière. Elle est en fait dirigée par le Bureau de la sécurité des transports.

Deuxièmement, pour répondre à votre question, écoutez, les organismes indépendants prennent leurs décisions en toute autonomie, mais le gouvernement du Canada leur indique souvent ses priorités. Il discute avec elles et les consulte souvent. Il fait cela au sujet des ports et des aéroports. En fait, je me souviens que le NPD m'avait demandé d'annuler des décisions prises par NAV CANADA.

Il n'est pas rare, pour le bien public, que Transports Canada discute avec des organismes indépendants...

M. Taylor Bachrach: ... Monsieur le ministre, si vous me le permettez, le Code prévoit...

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président. Merci, monsieur le ministre.

Le président: Pour la deuxième série de questions, nous allons commencer par M. Luc Berthold, qui a cinq minutes.

[Français]

Monsieur Berthold, vous avez la parole.

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je remercie aussi mes collègues de me permettre d'être avec eux aujourd'hui pour poser des questions.

Je suis le député de Mégantic—L'Érable et je représente donc la ville de Lac-Mégantic, où a eu lieu cette terrible tragédie qui a coûté la vie à tant de nos concitoyens. Plusieurs années ont passé.

Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup de votre collaboration. Nous ne sommes pas d'accord sur tout, particulièrement ces temps-ci, par exemple sur l'obligation vaccinale pour les camionneurs. Puisque ma circonscription est en bordure des États-Unis, cela a causé beaucoup de problèmes. Cependant, il y a une chose sur laquelle nous semblons nous entendre, c'est-à-dire la priorité à donner à la voie de contournement de Lac-Mégantic.

Monsieur le ministre, en quelques mots, pourriez-vous nous donner l'état de la situation?

Où en est-on exactement dans le projet de construction de la voie de contournement et dans les discussions avec les propriétaires? Les niveaux d'indemnisation sont-ils acceptables?

Par ailleurs, les propriétaires auront-ils suffisamment de temps et d'aide pour étudier les offres qui ont été faites par Transports Canada?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: L'un des désavantages de la présence virtuelle, c'est qu'il est difficile pour moi de voir qui est dans la salle. Je suis heureux de vous voir ici.

Je tiens également à vous remercier de vous être fait le porte-parole de vos électeurs pour veiller à ce que la voie de contournement soit construite le plus rapidement possible et en toute sécurité et à ce que l'on tienne compte des commentaires des membres de la collectivité.

Je m'occupe personnellement de ce dossier depuis que j'ai été nommé ministre des Transports l'an dernier. J'ai visité Lac-Mégantic l'été dernier. J'ai eu plusieurs rencontres avec le maire et les maires des agglomérations avoisinantes. Je suis heureux d'annoncer que tous les propriétaires fonciers touchés par la voie de contournement ont reçu des offres pour leurs propriétés. Nous ferons tout en notre pouvoir pour conclure des ententes avec tous les propriétaires fonciers.

De plus, nous sommes déterminés à commencer la construction le plus rapidement possible, ce printemps ou au début de l'été, car nous tenons à ce que les résidents de Lac-Mégantic voient à quel point notre gouvernement prend au sérieux la construction de cette voie de contournement.

• (1615)

[Français]

M. Luc Berthold: Je vous remercie beaucoup de votre réponse.

Je dois souligner, effectivement, qu'il existe une collaboration entre tous les élus, qui souhaitent que ce projet se fasse de la bonne façon et le plus rapidement possible. Nous sommes tous conscients que l'échéance de 2023 peut être difficilement respectée si l'on souhaite arriver à une entente avec chacun des propriétaires.

Monsieur le ministre, envisagez-vous de parler avec vos collègues du Cabinet pour faire en sorte que les dommages collatéraux ou moraux que va entraîner la construction de la voie de contournement soient pris en considération?

Je vous rappelle que les gens qui seront touchés par le passage de cette voie de contournement sont des victimes collatérales de la tragédie de 2013. Depuis le début, nous demandons à ce que ces gens soient traités équitablement, c'est-à-dire comme étant aussi des victimes collatérales de cette tragédie.

Je sais que l'on doit se préoccuper des propriétaires terriens, mais il faut aussi se préoccuper des dommages d'ordre moral, car beaucoup de ces gens ont perdu des proches, des membres de leur famille ou des amis dans cette tragédie.

Envisagez-vous de parler avec vos collègues et d'examiner aussi la possibilité de cette forme d'indemnisation?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je le répète, je suis extrêmement sensible à la réalité et aux répercussions que la tragédie a eues sur la collectivité et sur la construction de la voie de contournement ainsi qu'aux répercussions que celle-ci peut avoir sur les collectivités avoisinantes.

Je continuerai à collaborer avec ce député et avec les autres députés, notamment avec les membres du Comité et avec mes collègues. L'hon. Marie-Claude Bibeau a fourni un soutien exceptionnel, comme je viens de le dire, et elle est restée en contact continu avec les membres de la collectivité locale et avec les propriétaires fonciers. Le personnel de mon ministère continuera d'écouter et d'aborder avec sensibilité les besoins et les préoccupations de la collectivité, et il en tiendra compte pendant que nous construisons cette voie de contournement.

Je tiens à souligner deux choses qui font l'unanimité. Premièrement, nous devons tenir compte des commentaires des collectivités locales. Deuxièmement, nous devons construire cette voie de contournement le plus rapidement possible.

M. Luc Berthold: Monsieur le ministre, si mes collègues le permettent, j'ai vraiment besoin de l'appui de tous pour soutenir la collectivité de Lac-Mégantic. Elle a vécu une grave tragédie. Je félicite tous ceux qui nous ont appuyés dans ce projet. Il nous est très important de franchir une nouvelle étape, alors merci beaucoup à tous ceux qui nous ont appuyés.

[Français]

Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Berthold.

[Traduction]

M. Rogers a maintenant la parole.

Monsieur Rogers, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

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

Monsieur Berthold, je peux vous assurer que vous avez mon appui. Lac-Mégantic a mon appui.

Monsieur le ministre, je vous souhaite encore une fois la bienvenue au Comité des transports. Je siège à ce comité depuis un certain temps, et c'est toujours un plaisir de vous voir. Vous êtes toujours prêt à participer aux travaux du Comité des transports.

Ces dernières années ont été extrêmement difficiles pour l'industrie aérienne. Nous savons que les compagnies aériennes, les aéroports et les voyageurs qui se rendent dans de petits aéroports régionaux comme celui où je prends l'avion, à Gander, à Terre-Neuve, ont été durement touchés par la COVID-19 au cours de ces dernières années. Je sais que nous avons pris des mesures importantes pour que ces aéroports demeurent viables et qu'ils existent encore après la COVID.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous résumer une partie du travail que font Transports Canada et le gouvernement pour aider à soutenir et à relancer l'industrie aérienne, en particulier dans les régions rurales du Canada et dans les aéroports régionaux?

L'hon. Omar Alghabra: Merci, monsieur le président.

Je remercie mon collègue pour son service au Comité. C'est un député réélu. C'est un ancien membre du Comité, et j'ai toujours apprécié sa contribution et ses commentaires.

Comme vous le savez tous, le secteur des transports, ou plutôt le secteur de l'aviation, en particulier, a été l'un des secteurs les plus durement touchés de l'économie canadienne. La COVID-19 a entraîné des restrictions en matière de santé publique. Le public a hésité à voyager, et les volumes ont beaucoup diminué, ce qui a eu de graves répercussions sur la viabilité financière des aéroports, des compagnies aériennes et de ceux qui travaillent dans ces secteurs.

Notre gouvernement les a soutenus depuis le début. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, nous avons mis un total de 11 milliards de dollars à la disposition du secteur de l'aviation en offrant divers programmes. Certains d'entre eux étaient des investissements dans les infrastructures de nos aéroports et dans celles de la biosécurité. Certains de ces programmes offraient de l'aide au loyer ou des subventions salariales. Nous avons également offert du soutien aux compagnies aériennes. Nous avons aidé les voyageurs dont le vol avait été annulé, ou qu'ils avaient eux-mêmes annulé pour respecter les consignes de la santé publique, à obtenir un remboursement. Nous avons investi en tout 11 milliards de dollars.

Évidemment, le secteur du transport aérien continue de ressentir les effets du variant Omicron. Je ne devrais pas oublier de mentionner la création d'un groupe de travail du transport aérien composé de représentants d'aéroports, d'exploitants de lignes aériennes et de syndicats pour discuter des moyens de relancer l'aviation et les voyages en toute sécurité. J'ai été vraiment heureux de participer à l'annonce que nous avons faite mardi pour apporter d'excellentes nouvelles à ceux qui travaillent dans ce secteur et dans l'industrie du tourisme ainsi qu'aux gens qui veulent voyager.

• (1620)

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le ministre. J'en ai été très heureux moi aussi, parce que le secteur du tourisme et le public voyageur ont fait face à de nombreux défis.

Plus tard au cours de cette session, le Comité prévoit étudier les pénuries de main-d'œuvre dans le secteur des transports. Qu'avez-vous entendu dire à ce sujet au cours de vos consultations auprès des représentants de l'industrie, des groupes syndicaux et de certains de vos fonctionnaires?

L'hon. Omar Alghabra: En effet, nous faisons face à une grave pénurie de main-d'œuvre dans l'ensemble de l'économie, et tout particulièrement dans le secteur des transports. Cette question a été soulevée il y a deux semaines et demie au sommet national sur la chaîne d'approvisionnement. Elle m'a également été posée dans toutes mes conversations avec des dirigeants de l'industrie, avec les représentants syndicaux, avec des exploitants d'entreprise et avec mes collègues, d'autres députés.

Par conséquent, je suis heureux que le Comité suggère des politiques que le gouvernement fédéral pourra appliquer pour atténuer la pénurie de main-d'œuvre. Mes collègues de Transports Canada s'efforcent actuellement de déterminer ce que nous pouvons faire d'autre pour combler ce manque. Nous avons déjà conçu quelques politiques. Si vous me le permettez, je vais vous les présenter très rapidement.

Il y a l'immigration. Nous devons attirer les personnes qui possèdent les compétences nécessaires et accepter le bon nombre d'immigrants. Il y a les garderies, qui permettent à un pourcentage plus élevé de femmes de participer à la population active. Il y a un crédit d'impôt pour les aînés qui envisagent de prendre leur retraite visant à les inciter à rester sur le marché du travail un peu plus longtemps.

Cela ne veut pas dire que nous ne pourrions pas examiner d'autres mesures, et j'ai hâte de connaître l'avis du Comité.

Je suis désolé, monsieur le président. Je sais que j'ai dépassé mon temps de parole.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Français]

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

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

Monsieur le ministre, on vous a déjà interrogé à ce sujet, mais, il n'y a pas si longtemps, notre comité a demandé qu'on lui fournisse la correspondance entre Transports Canada et l'Office des transports du Canada sur la question des voyages annulés. Dans la correspondance que nous avons reçue, des noms avaient été raturés. Or, parmi ces noms, il y avait celui du chef de cabinet du ministre des Transports de l'époque.

Trouvez-vous cela normal?

Pourquoi aurait-on raturé le nom du chef de cabinet du ministre des Transports?

• (1625)

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Les membres du Comité savent que les ministres, et même les politiciens, ne participent pas du tout au caviardage. Les caviardages sont effectués en fonction des décisions que prend la fonction publique pour protéger la vie privée ou les renseignements de nature délicate. Je peux vous assurer qu'il n'y a pas eu d'ingérence politique dans le choix de ce qui a été caviardé et de ce qui ne l'a pas été. Ces décisions ont été prises de façon tout à fait indépendante.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends ce que vous dites, mais, de votre côté, vous comprendrez que je sois très sceptique. Le fait qu'il s'agisse d'un sous-ministre ou d'un chef de cabinet ne fait pas partie des raisons pouvant justifier que l'on retire un nom d'un document. Je ne comprends pas pourquoi on aurait décidé de retirer le nom d'un chef de cabinet, qui est un fonctionnaire, et non une personne venant du secteur privé.

De plus, il s'agissait d'une rencontre de nature très délicate. Elle s'est tenue juste avant que le message sur les crédits de voyage ne soit publié par l'Office des transports, message sur lequel se sont basées les compagnies pour ne pas rembourser les consommateurs. Le chef de cabinet du ministre était présent à cette rencontre, mais on a caché son nom dans les courriels. Pour ma part, cela me met mal à l'aise.

Le fait que le chef de cabinet du ministre ait participé à cette rencontre ne vous met-il pas mal à l'aise?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Comme je l'ai expliqué dans une réponse précédente, il arrive constamment que des fonctionnaires, ou même des politiciens et des ministres rencontrent les sociétés de la Couronne, qui sont indépendantes, pour être sûrs que ces sociétés comprennent et respectent les politiques publiques. Cependant, elles finissent toujours par prendre leurs propres décisions.

Je tiens à souligner que notre gouvernement a aidé les passagers qui demandaient un remboursement. Notre gouvernement a offert des remboursements à tous les voyageurs canadiens touchés par la COVID-19. Maintenant, nous...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: ... Merci beaucoup, monsieur le ministre. Malheureusement, le temps est écoulé.

Vous avez deux minutes et demie, monsieur Bachrach. À vous la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, Greyhound a fourni un service national d'autobus interconnectés qui reliait les Canadiens d'un océan à l'autre en passant à travers les provinces. Vous avez dit dans le passé que le transport par autobus relève uniquement des provinces.

Pensez-vous que l'on peut compter sur les provinces pour recréer un réseau national de transport de passagers par autobus qui soit interconnecté et qui permette aux Canadiens de partout au pays de se rendre là où ils doivent aller?

L'hon. Omar Alghabra: Je sais que mon collègue défend cette cause depuis un certain temps. Permettez-moi d'abord de dire que je sympathise avec lui, avec ses électeurs et avec les Canadiens de partout au pays qui souffrent de l'absence d'un service d'autobus interurbain. C'est pourquoi j'ai écrit à mes collègues provinciaux pour m'assurer de leur collaboration. J'ai offert la participation et le soutien du gouvernement fédéral pour tenir une discussion nationale sur ce que nous pourrions faire au sujet des autobus interurbains.

Je suis heureux, et j'espère que mon collègue est d'accord avec moi, que cet enjeu relève des provinces. Je comprends le désir d'y ajouter un rôle pour le gouvernement fédéral. Tout d'abord, je m'engage à reconnaître que ce service est nécessaire. De nombreux membres de la collectivité en ont grand besoin. Je veux respecter la compétence des provinces tout en offrant mon appui.

La semaine prochaine, nous en discuterons à la réunion du Conseil fédéral-provincial des ministres. Je me réjouis de discuter avec mes homologues de cet enjeu et de bien d'autres.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, les gens de partout au pays vous demandent d'articuler une vision pour le transport de passagers par autobus qui remplacera le service que Greyhound a fourni pendant des décennies. C'est un service qui doit relier les gens des différentes provinces et non uniquement au sein de chaque province.

Nous risquons de nous retrouver avec un système fragmenté qui ne permettra pas aux voyageurs de traverser le pays en autobus parce qu'il se composera tout simplement de trop d'opérateurs différents et qu'il n'offrira pas l'uniformité dont nous jouissions auparavant.

Quel rôle de leadership monsieur le ministre est-il prêt à assumer pour tenir une conversation nationale sur un moyen de relier les Canadiens par autobus? Quel leadership est-il prêt à offrir?

• (1630)

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, parlant de leadership, veillons d'abord à ce que les députés aident les Canadiens et leur expliquent la façon dont les diverses administrations fonctionnent et la façon dont les divers ordres de gouvernement peuvent collaborer.

Je suis chargé d'assumer la responsabilité du gouvernement fédéral. Quant au leadership dans ce dossier, comme je viens de vous le dire avec plaisir, l'an dernier j'ai écrit à mes homologues provinciaux pour les inviter à collaborer avec le gouvernement fédéral pour trouver une solution. Je suis impatient d'entendre ce que les gouvernements provinciaux me répondront et sur quels enjeux ils proposeront de collaborer pour régler ce problème.

M. Taylor Bachrach: Avez-vous pour vision, monsieur le ministre, un système national interconnecté qui remplace le service que Greyhound offrait aux Canadiens? Est-ce la vision que vous présenteriez à cette table et que vous communiqueriez aux provinces?

L'hon. Omar Alghabra: Le gouvernement fédéral tient beaucoup à développer le transport en commun. C'est pourquoi nous nous sommes engagés à verser 15 milliards de dollars, le montant le plus élevé de l'histoire, pour travailler en partenariat avec les pro-

vinces au soutien du transport en commun et du transport collectif. Oui, nous avons une vision et nous avons offert d'importants investissements aux provinces pour régler ces problèmes.

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

Encore une fois, au nom de tous les membres du Comité, je tiens à vous remercier du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui. Je sais que vous avez une heure butoir à respecter, alors je vous remercie une fois de plus.

Au lieu de suspendre la séance, si vous voulez bien, nous allons poser tout de suite nos questions aux fonctionnaires du Ministère.

Monsieur le ministre, vous pouvez maintenant vous débrancher, si vous le souhaitez.

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, permettez-moi de vous remercier, vous et mes collègues, pour vos questions et pour cet important échange d'idées. Je tiens également à dire à quel point je suis reconnaissant aux fonctionnaires de rester. Je suis sûr qu'ils vous donneront de bien meilleures réponses que moi.

Le président: Bon, chers collègues, posons donc nos questions aux témoins.

Commençons tout de suite. Je veux m'assurer que vous aurez tous le temps de poser les questions que vous désirez aux fonctionnaires du Ministère. Nous allons commencer par M. Muys.

Vous avez cinq minutes. À vous la parole.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci, monsieur le président.

Est-ce le bon ordre des interventions? Je peux céder la parole à ma collègue, Mme Gladu. Je crois qu'elle devait être la prochaine à intervenir. Permettez-moi de lui passer la parole.

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les fonctionnaires du Ministère. Je vais vous poser la question que je voulais en fait poser au ministre.

J'ai parlé au ministre des droits que la Charte garantit aux Canadiens et qui leur permettent d'entrer librement au Canada et d'en sortir. Cependant, tous les mandats de voyage violent ces droits. Il m'a répondu que la crise pandémique l'autorisait à le faire temporairement. Toutefois, le 21 janvier de cette année, l'Organisation mondiale de la santé avait recommandé de mettre fin aux mandats de voyage de la COVID-19, car ils n'apportaient pas de valeur ajoutée et qu'ils accroissaient le stress économique et social que subissaient les citoyens.

Cela dit, je me demande si les fonctionnaires du Ministère peuvent nous dire quand ces mandats seront levés et quand on cessera de violer les droits que la Charte garantit aux Canadiens.

M. Arun Thangaraj (sous-ministre délégué, ministère des Transports): Comme l'a dit le ministre, lorsque nous examinons les mesures frontalières et la situation qui y règne, nous sommes conscients de la situation en matière de santé publique et nous observons les données qu'il faut recueillir. Nous effectuons notre propre analyse et nous nous fondons sur les données recueillies et sur la situation de la santé publique au pays et à l'étranger.

Nous examinons rigoureusement toutes ces mesures du point de vue juridique et du point de vue de la santé publique avant de décider de les appliquer ou de les maintenir. Nous les examinons régulièrement et, je le répète, hier nous les avons adaptées, et le ministre a annoncé ces ajustements. Nous effectuons tous ces ajustements en pensant avant tout à protéger la santé publique.

• (1635)

Mme Marilyn Gladu: Oui, et les responsables de la santé publique demandent que ces restrictions soient levées. Comme vous le savez, 90 % des Canadiens sont vaccinés, mais ils peuvent encore contracter et transmettre la COVID-19. J'ai reçu tous les rappels, et pourtant j'ai attrapé la COVID. Je sais que le premier ministre est dans la même situation. Quand 90 % des gens peuvent l'attraper et la transmettre librement de part et d'autre de la frontière, il n'est pas vraiment logique de restreindre 10 % de la population. J'espère que ces dispositions seront levées le plus tôt possible.

Passons maintenant à la question de la sécurité ferroviaire. Nous avons entendu le témoignage de ceux qui participent aux enquêtes sur les incidents et les accidents liés à la sécurité ferroviaire. Il y a eu 21 incidents et accidents au cours de ces deux dernières années, et l'on n'a toujours pas publié de rapports expliquant ce qui s'est passé et proposant des mesures correctrices. Je me demande si le Ministère examine les ressources affectées à ces enquêtes pour être sûr qu'elles sont suffisantes.

M. Arun Thangaraj: La sécurité ferroviaire est une grande priorité pour nous. Je crois que chaque année, nous menons environ 35 000 activités de surveillance, et nous avons augmenté notre effectif d'environ 42 %.

Je vais demander à M. McCrorie de vous donner un peu plus de contexte sur certaines de ces activités, sur les mesures que nous avons prises pour assurer la sécurité et sur certains des accords de financement conclus récemment pour renforcer la sécurité ferroviaire. Il vous présentera aussi un rapport d'étape sur certaines des enquêtes.

M. Aaron McCrorie (sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): J'espère que j'ai bien compris la question. Je tiens à souligner que le Bureau de la sécurité des transports mène les enquêtes sur les accidents. Toutefois, nous menons nos propres analyses de ces accidents. Par exemple, lorsque nous découvrons quelque chose qui cloche dans la façon dont un train est géré, nous prenons tout de suite des mesures, même avant de recevoir les conclusions du Bureau de la sécurité des transports.

Par exemple, lorsque nous avons vu un train sans surveillance à Lanigan, nous avons tout de suite pris des mesures pour émettre une ordonnance exigeant que le CP surveille ses trains et qu'il applique des processus de surveillance. Nous lui avons imposé une sanction administrative pécuniaire pour ne pas avoir respecté les règles.

Comme M. Thangaraj l'a suggéré...

Mme Marilyn Gladu: ... C'est bien. Je voulais simplement m'assurer que vous faisiez un suivi à ce sujet.

Je vois que la lettre de mandat mentionne la modernisation des ports. Je tenais à mentionner brièvement le quai du traversier de Sombra, qui a été écrasé par un navire de la Garde côtière, comme vous vous en souvenez, et qui n'est toujours pas réparé. Nous avons perdu un poste frontalier. Nous avons perdu 4 millions de dollars d'activité économique de part et d'autre et 4 millions de dollars de

recettes pour l'Agence des services frontaliers, alors n'oubliez pas le traversier de Sombra en modernisant les ports.

Je vais utiliser le peu de temps qu'il me reste pour parler des aéroports. Nous avons également perdu notre service aéroportuaire à Sarnia. De nombreuses collectivités rurales du pays se trouvent dans la même situation. Pouvez-vous nous dire ce que le Ministère a l'intention de faire à cet égard?

M. Arun Thangaraj: Encore une fois, comme le ministre des Transports l'a dit, la relance de ce secteur est d'une importance cruciale pour nous. Je pense que l'annonce d'hier indiquant que tous les aéroports seront ouverts aux voyages internationaux est cruciale pour cela.

Dans l'ensemble, le secteur a connu une reprise considérable. Je crois que nous y avons investi 11 milliards de dollars en tout. De ce montant, 570 millions de dollars ont été affectés aux infrastructures essentielles et aux programmes d'immobilisations, et des fonds supplémentaires de près de 200 millions de dollars sont réservés pour soutenir le service aérien régional.

Je vais demander à M. Serge Bijimine, notre sous-ministre adjoint des politiques, de vous fournir plus de renseignements.

M. Serge Bijimine (sous-ministre adjoint, Politiques, ministère des Transports): J'espère que tout le monde m'entend bien. C'est la première fois que je témoigne devant ce comité. On m'a dit que ses membres sont très gentils.

Pour revenir à ce que M. Thangaraj disait, je crois que tous vos chiffres sont exacts. Il y a aussi l'initiative du transport aérien régional, de 200 millions de dollars, et le Programme de services aériens en région éloignée, de 174 millions de dollars. Nous avons donc investi beaucoup d'argent dans les aéroports régionaux pour qu'après la reprise, leur connectivité soit la même qu'avant la crise de la COVID.

• (1640)

Mme Marilyn Gladu: Merci beaucoup pour toutes vos réponses.

Le président: Merci beaucoup, madame Gladu.

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

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

Merci de vous être joints à nous aujourd'hui.

Je représente la circonscription de Calgary Skyview. Mes électeurs ont vraiment besoin d'un bon secteur de déplacements et de logistique. Nous avons aussi l'aéroport international de Calgary, la ligne ferroviaire du CP et l'embranchement du CN à l'extrémité est de ma circonscription.

Le gouvernement a accordé — et je vous en remercie au nom des électeurs de Calgary Skyview — un investissement de 50 millions de dollars dans le projet de prolongement de la voie Airport Trail, qui a été annoncée, construite et ouverte en quelques années. Cela nous a beaucoup aidés à éliminer bon nombre des embouteillages qui entravaient les déplacements avant cela.

Pouvez-vous nous décrire plus en détail comment ce fonds a contribué à réduire et à prévenir les goulots d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement à Calgary et partout au pays?

M. Arun Thangaraj: Bien sûr. Je vais parler un peu de Calgary et d'autres projets.

Comme le ministre l'a dit, les chaînes d'approvisionnement sont essentielles à l'engagement de la lettre de mandat et constituent une priorité pour le Ministère et pour le gouvernement. Grâce à notre Fonds national des corridors commerciaux, nous avons pu assurer un investissement très stratégique et essentiel qui, grâce aussi aux investissements du secteur privé, nous permet de réduire les obstacles au commerce.

Comme vous l'avez dit, le projet de prolongement de la voie Airport Trail a reçu un financement de 50 millions de dollars, et on l'a prolongée de la 36^e à la 60^e rue. Je pense que le reste sera bientôt ouvert, de même que d'autres voies d'accès à la route de ceinture.

Le Fond des corridors commerciaux vise en grande partie à accroître la fluidité du transport entre les ports et les destinations et vers les marchés. Pour cela, nous avons lancé une demande de propositions. Nous avons également annoncé, au cours du sommet sur la chaîne d'approvisionnement, que nous injecterions 50 millions de dollars dans les ports. Cet argent sera versé assez rapidement pour régler les problèmes les plus urgents liés à la chaîne d'approvisionnement dans les ports.

M. George Chahal: Comme je l'ai dit, nous sommes conscients de l'importance des problèmes auxquels font face l'industrie du camionnage et les travailleurs de ma circonscription. Nos camionneurs ont fait face à des défis incroyables à cause de la situation de ces dernières semaines à la frontière de Coutts. Je suis heureux d'apprendre que l'autoroute est de nouveau ouverte à la circulation.

J'ai parlé à de nombreux camionneurs de ma circonscription. Par exemple, Kulbir et Ashok étaient coincés à la frontière. Ils ne pouvaient pas passer pour livrer leurs pleins chargements de denrées essentielles pour les épiceries de nos collectivités. Ils venaient de travailler et de voyager pendant des semaines pour amener ces biens et ces services dans nos villes, mais ils ne pouvaient pas même rentrer dans leurs familles.

Pouvez-vous nous parler de l'importance qu'ont les passages frontaliers comme celui de Coutts vers le Canada pour la chaîne d'approvisionnement nord-américaine et des répercussions que les barricades illégales ont causées à Calgary et dans le Sud de l'Alberta?

M. Arun Thangaraj: Bien sûr, et je vais demander à M. Bijimine de vous donner les données économiques précises sur la situation de Coutts.

Le ministre a parlé des pertes économiques: 390 millions de dollars en pertes commerciales par jour au pont de Windsor. Nous avons entendu des partenaires de la chaîne d'approvisionnement, venant surtout de l'industrie automobile, qui décrivaient les préoccupations que causaient ces perturbations, et nous en avons constaté les répercussions dans l'ensemble de l'économie canadienne.

Nous examinons ces répercussions à chaque point d'infrastructure critique, aux passages à niveau et aussi dans les aéroports. Nous consultons les intervenants de l'industrie ferroviaire et d'autres secteurs pour nous faire une idée exacte des répercussions que pourraient avoir les perturbations sur l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

Je vais demander à M. Bijimine de vous décrire plus en détail les répercussions de la situation à Coutts.

• (1645)

M. Serge Bijimine: Certainement. J'ai quelques chiffres à vous fournir rapidement. Au pont Ambassador, les six jours de la barri-

cade ont essentiellement empêché des échanges commerciaux de près de 400 millions de dollars par jour, soit environ 2,4 milliards de dollars en tout. À Coutts, la barricade de 18 jours a bloqué des transactions commerciales qui auraient généré 48 millions de dollars par jour, ce qui se solde à environ 864 millions de dollars en tout. À Emerson, la barricade de six jours a bloqué des échanges commerciaux de 73 millions de dollars par jour, soit 438 millions de dollars en tout. À Pacific, la barricade de trois jours a coûté à l'économie 81 millions de dollars par jour, pour un total de 243 millions de dollars. Donc en tout, dans ces régions, l'économie a perdu ou retardé des transactions commerciales d'une valeur d'environ 3,9 milliards de dollars.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

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

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

Je cède mon temps de parole au député de Mirabel, monsieur Garon.

M. Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je remercie mon collègue de me céder son temps de parole.

J'interviens aujourd'hui en tant que député de Mirabel. Je veux vous parler d'un projet qui s'appelle Synergie Mirabel, que vous connaissez probablement bien, parce que le ministre s'était engagé à le faire cheminer au sein de son ministère.

Il s'agit d'un projet de résidence pour personnes âgées, de taille moyenne, qui accueillerait des aînés à Sainte-Scholastique, une zone dévastée par les expropriations qui ont donné naissance à l'aéroport de Mirabel, ce qui a nui à la région sur le plan économique.

Ce projet a le soutien du maire, des conseillers et de la députée provinciale, notamment. Le sous-projet est financé et le zonage est prêt. Tout est prêt dans ce projet. Malheureusement, il y a encore une servitude de non-construction sur le territoire de l'aéroport, ce qui empêche la construction.

Le ministre a le pouvoir de permettre la construction. Nos experts nous disent qu'il n'y a aucun danger pour la sécurité aéroportuaire. Par ailleurs, c'est une zone qui n'est pas sous l'autorité d'Aéroports de Montréal.

On a récemment essuyé un refus catégorique et inexplicable de la part du ministre.

J'aimerais savoir ce qui a précisément été fait au sein du ministère pour mener à ce refus.

Je pose la question à quiconque peut y répondre.

[Traduction]

M. Arun Thangaraj: Je peux vous donner quelques détails. Je peux demander à mes collègues d'en ajouter. Nous avons travaillé très fort sur ce projet d'établissement et sur certains règlements antérieurs qui limitaient la hauteur des bâtiments. Ces règlements étaient en vigueur pendant que l'on utilisait l'aéroport. Comme on ne l'utilise plus, nous réexaminons ces règlements dans le contexte de l'édifice proposé.

Encore une fois, je peux vous assurer que les fonctionnaires travaillent très fort à...

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Je m'excuse de vous interrompre, mais j'ai peu de temps.

Je comprends, mais il s'agit d'une situation urgente. Le projet dure depuis longtemps. Nos citoyens ont été induits en erreur par les fonctionnaires et renvoyés à Aéroports de Montréal, qui n'a aucun mandat de gestion sur ce terrain.

Comment se fait-il que le ministère ait induit nos gens en erreur là-dessus? Pourquoi les a-t-on renvoyés à Aéroports de Montréal?

[Traduction]

M. Arun Thangaraj: Je vais demander à M. McCrorie de vous en parler.

Avez-vous d'autres détails à ce sujet?

M. Aaron McCrorie: Je suis désolé, monsieur Thangaraj, je n'en ai pas.

Nous pouvons agir, par exemple, dans le cadre des règlements de zonage des aéroports, qui nous permet de déterminer la hauteur des immeubles. Je ne pense pas que nous n'ayons pas un rôle de réglementation du point de vue de la sûreté et de la sécurité. Je suis désolé.

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Je vous remercie.

Comment se sent-on chez Transports Canada de savoir que, pour faire du développement local dans cette ancienne zone expropriée, avec un projet si unique, pour faire des projets aussi centraux pour la communauté, l'on doit se mettre à genoux devant le gouvernement fédéral?

Cela ne crée-t-il pas un malaise chez Transports Canada?

[Traduction]

M. Arun Thangaraj: Dans le cadre du processus, nous avons collaboré avec divers groupes pour rendre les terres aux propriétaires originaux ou pour les utiliser à d'autres fins, puisqu'elles sont dorénavant superflues.

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Je veux juste porter à votre attention que la zone est déjà construite et que la construction de ce bâtiment serait plutôt conforme à ce que l'on voit autour. Pour nous, cette décision est très difficile à comprendre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Garon, et je vous souhaite la bienvenue à notre comité.

[Traduction]

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président. Je remercie les fonctionnaires de s'être joints à nous aujourd'hui.

J'aimerais reprendre le sujet dont je discutais avec le ministre, le transport par autobus au Canada maintenant que Greyhound a annulé tous ses services dans le pays.

Le ministre semble tenir mordicus à ce que le transport par autobus demeure une compétence provinciale. Nous parlons ici d'un ré-

seau national de transport par autobus interconnecté qui permet aux Canadiens de traverser le pays. Je remarque qu'à l'heure actuelle, un certain nombre de personnes de partout au pays font circuler une pétition demandant au ministre d'orienter cette vision vers un système national d'autobus voyageurs véritablement interconnecté.

Je veux parler seulement des politiques et non de politiqueries, parce que je sais que vous les connaissez bien. Cette question de compétence est très intéressante. Je vais vous lire, dans le site Web de Transports Canada, une page intitulée *Gouvernance du réseau de transport canadien*. C'est une page du site Web de votre ministère. On y lit:

Les rôles des gouvernements fédéral et provinciaux sont définis dans la *Loi constitutionnelle de 1867*. En général, le gouvernement fédéral possède le pouvoir constitutionnel de superviser le transport international et interprovincial, alors que les gouvernements provinciaux ont la responsabilité du transport intraprovincial.

Maintenant, en supposant que ce site Web est toujours valide et que la Constitution demeure la Constitution, si le gouvernement fédéral devait répondre à l'appel des gens qui ont présenté cette pétition et qui participent à l'élaboration d'un réseau interconnecté, ce véritable système national de transport de passagers par autobus ne relèverait-il pas de la compétence fédérale?

• (1650)

M. Serge Bijimine: Nous devons examiner la question de plus près. Nous croyons comprendre qu'il y aurait toujours un élément intraprovincial qui relèverait des provinces. Vous avez soulevé un point de vue intéressant dont nous discutons avec les provinces depuis environ six mois.

Comme le ministre l'a dit, il y aura une autre réunion la semaine prochaine sur cette question et sur d'autres enjeux. Nous espérons qu'à la fin de la réunion, nous aurons de nouvelles options, une façon d'aller de l'avant et des solutions que nous pourrions examiner.

M. Taylor Bachrach: Si je comprends bien les signaux de la main du président et le morceau de papier de couleur, mon temps est écoulé. Le temps passe vraiment vite. Je ne suis pas certain d'avoir obtenu une réponse à ma question, mais je vous remercie pour cette information.

Le président: Merci, monsieur Bachrach. Ces tours de deux minutes et demie passent très rapidement.

Nous passons maintenant la parole à M. Muys.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

M. Dan Muys: Merci, monsieur le président. Je vais surveiller le papier de couleur.

Permettez-moi de faire comme d'autres l'ont fait et de parler un peu de certains actifs de transport stratégique qui sont importants pour ma circonscription et pour ma région. Je voudrais parler du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement qui a été créé à la suite du sommet. Le ministre en a parlé.

Dans ma région de Hamilton, en Ontario, nous avons le plus grand aéroport de fret au pays et l'un des ports les plus achalandés de tous les Grands Lacs. Hamilton est la neuvième ou la dixième ville en importance au pays. D'après les conversations que j'ai eues avec des gens de la ville, de l'aéroport et autres, aucun représentant de Hamilton ne siège à ce groupe de travail. Corrigez-moi si je me trompe.

M. Serge Bijimine: Ce groupe de travail n'est pas encore établi.

M. Dan Muys: D'accord. Je suggère donc que la ville y soit présentée, car il s'y trouve le plus grand aéroport de fret au pays. Nous avons Cargojet. Amazon vient d'y ouvrir ses installations à la fin de janvier. La société DHL, qui y a construit un centre il y a un an, a dépassé ce qu'elle pensait réaliser en 15 ans, alors elle est en voie d'établir une mini-plaque tournante pour sa chaîne de distribution nord-américaine et mondiale. Je vous suggère fortement de le faire. Merci.

Alors je poursuis. De plus, j'ai parlé à des représentants de l'administration portuaire de Hamilton, et ils ont soulevé quelques observations. Je sais que mon collègue de Niagara-Centre, qui siège à ce comité, a également mentionné l'importance du transport maritime dans les Grands Lacs. Le transport maritime à courte distance sert de plus en plus à transporter des conteneurs. De toute évidence, c'est bon pour l'environnement, alors c'est excellent.

J'ai deux choses à dire. Tout d'abord, au moment où l'on envisage de financer les corridors commerciaux nationaux, le port de Hamilton — et je le répète, il est très achalandé — est heureux de ce qu'on y a accompli jusqu'à maintenant, mais il faut en faire plus.

Deuxièmement, ce qui est encore plus important, les forces du marché ont dépassé la capacité des processus réglementaires. Je sais que cela ne concerne peut-être pas directement Transports Canada, bien que cela puisse lui causer indirectement un problème, mais l'Agence des services frontaliers n'est pas en mesure de gérer l'augmentation du trafic de conteneurs, et il y a un léger arriéré. Pourrait-on régler ce problème?

• (1655)

M. Arun Thangaraj: Comme vous l'avez dit, le port de Hamilton a reçu du financement par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux pour agrandir et moderniser un quai. Il s'agissait d'environ 23 millions de dollars. Ce port est essentiel et, comme vous l'avez dit, la région est en pleine croissance économique. Par conséquent, nous avons annoncé la disponibilité de ce financement et lancé une demande de propositions pour des initiatives contribuant à réduire la congestion de la chaîne d'approvisionnement dans les ports.

Je vais demander à M. Bijimine de finir de répondre à cette question.

M. Serge Bijimine: Bien sûr. Je vais revenir au Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement. Il n'est pas encore établi, mais comme le ministre l'a dit, le sommet national sur la chaîne d'approvisionnement a été le premier de toute une série d'événements. Il y aura des événements régionaux, et nous veillerons à ce que des gens de l'aéroport de Hamilton y participent.

M. Dan Muys: Merci. Je ne vois pas encore de papier de couleur, alors je poursuis.

Je sais que l'attribution des ressources aux aéroports régionaux a déjà été mentionnée dans une question de mon collègue, mais je tiens à souligner son importance. Au cours de ces dernières années, en raison de la pandémie, la situation a été plutôt réactionnaire face aux événements.

Une note positive dans tout cela est le fait que les voyages internationaux sont rétablis dans tout le pays, mais il faut une meilleure collaboration pour la préparation, pour établir les plans d'avenir. Il faudra éliminer les obstacles. Il faudra investir dans les infrastructures aéroportuaires.

Je sais par exemple que l'aéroport de Hamilton fonctionne à plein régime à l'heure actuelle. Il a besoin de la coopération dont d'autres ont parlé pour résoudre ses problèmes de main-d'œuvre, ses pénuries et tout le reste afin qu'il soit prêt à saisir les occasions, car il a du potentiel.

Vous pourriez peut-être nous dire ce que vous ferez pour cela au cours de ces prochaines années.

Le président: Pourriez-vous répondre brièvement, s'il vous plaît?

M. Serge Bijimine: Merci. Nous allons en tenir compte.

M. Dan Muys: Très bien. C'était rapide.

Le président: Merci beaucoup.

M. Iacono a maintenant la parole pour cinq minutes.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Français]

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le sous-ministre et monsieur le sous-ministre adjoint.

Quiconque a regardé le Super Bowl cette fin de semaine a été frappé par toutes les publicités présentées sur les véhicules électriques. Le monde change rapidement.

Pouvez-vous faire le point sur les efforts déployés par notre gouvernement pour encourager l'adoption de véhicules zéro émission?

[Traduction]

M. Arun Thangaraj: Jusqu'à maintenant, nous avons offert des subventions. Nous avons un programme de subventions de 5 000 \$ pour les véhicules légers zéro émission. Au cours de ces dernières années, nous avons accordé ces subventions pour environ 130 000 véhicules. Nous investissons aussi beaucoup dans les infrastructures de recharge avec la collaboration de nos collègues de Ressources naturelles Canada.

Monsieur Bijimine, avez-vous quelque chose à ajouter?

• (1700)

M. Serge Bijimine: Oui, certainement.

[Français]

Jusqu'à présent, le gouvernement a investi 660 millions de dollars auprès des 130 000 Canadiens et petites entreprises qui se sont prévalus des incitatifs à l'achat d'un véhicule zéro émission.

Les résultats se sont traduits par une réduction cumulative de cinq mégatonnes de gaz à effet de serre, ou GES, ce qui est assez important quand l'on se rappelle que le secteur des transports génère présentement un quart des émissions de GES du Canada.

M. Angelo Iacono: Qu'avez-vous entendu de la part de l'industrie et d'autres acteurs lors du Sommet national sur la chaîne d'approvisionnement?

Quelles sont les prochaines étapes prévues?

M. Serge Bijimine: Cela a été une très bonne rencontre, qui a regroupé six ministres, 80 présidents-directeurs généraux d'entreprises et des dirigeants financiers, et qui a porté sur trois thèmes principaux.

Le premier thème était l'investissement dans notre infrastructure physique en tenant compte des changements climatiques.

Le deuxième thème était l'investissement dans l'infrastructure américaine. Il y a beaucoup d'occasions d'augmenter la capacité dans les chaînes d'approvisionnement en se tournant davantage vers des options numériques.

Le troisième thème était la recherche de façons de collaborer entre le fédéral, les provinces, les municipalités et les entreprises.

Pour ce qui est des prochaines étapes, nous sommes en train d'organiser des sessions régionales qui auront lieu à la fin de février et au début de mars pour entendre le point de vue de plus d'intervenants. Ensuite, nous mettrons sur pied un groupe de travail d'experts qui pourront traiter de ces sujets de façon plus approfondie et nous conseiller sur ce qui peut être fait au Canada pour répondre à l'urgence liée aux chaînes d'approvisionnement.

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Pouvez-vous commenter la façon dont la pénurie de conteneurs à l'échelle mondiale touche la chaîne d'approvisionnement?

Y a-t-il des aspects de la situation qui sont propres au Canada?

Êtes-vous aussi en train d'analyser ce qui se passe dans d'autres pays, comme les États-Unis, par exemple?

M. Serge Bijimine: Oui, nous sommes en train de le faire.

Il s'agit d'une situation mondiale. Ce qui se passe aux États-Unis se passe aussi au Canada. Il y a une pénurie de conteneurs. Ils viennent d'Asie, on les retourne ensuite rapidement. Nous étudions ce problème de très près.

Aujourd'hui, le Bureau de la concurrence a publié un communiqué de presse disant que le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les États-Unis vont unir leurs efforts pour étudier cela d'un peu plus près.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

Notre prochaine série de questions commence par Mme Lantsman.

Madame Lantsman, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Melissa Lantsman: Merci, monsieur le président, et merci aux fonctionnaires de s'être joints à nous.

Vu la gravité de la conversation qui a lieu actuellement à la Chambre au sujet de la *Loi sur les mesures d'urgence*, j'aimerais que les fonctionnaires du Ministère me disent s'ils ont envisagé d'utiliser les pouvoirs que la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* confère au ministre.

Cette loi lui confère des pouvoirs d'urgence. C'est à l'Article 17, et je voudrais savoir si les fonctionnaires des échelons supérieurs ont parlé d'appliquer ces pouvoirs du ministre pour libérer les ponts.

• (1705)

M. Arun Thangaraj: En menant notre analyse pour déterminer comment intervenir, surtout dans le cas des barricades, nous avons examiné toutes les lois et tous les pouvoirs, réglementaires et autres, avant de prendre notre décision.

Quant à la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, elle fixe des limites précises aux pouvoirs du ministre. Il doit faire face à une menace qui vise le pont lui-même, sa structure. Cela limitait son pouvoir d'intervention face aux barricades.

Mme Melissa Lantsman: À votre avis, vous ne pouviez pas utiliser les pouvoirs d'urgence du ministre prévus dans la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* pour évacuer ou libérer les ponts?

Je veux simplement savoir ce dont le Ministère a discuté.

M. Arun Thangaraj: Nous avons examiné les pouvoirs prévus dans cette loi et les situations dans lesquelles ces pouvoirs s'appliqueraient. Selon notre analyse, nous ne pouvions pas appliquer ces pouvoirs à la situation. La barricade ne se trouvait pas sur le pont, elle se trouvait sur les voies d'accès. Par conséquent, nous ne pouvions pas appliquer les pouvoirs conférés par la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*.

Mme Melissa Lantsman: Merci.

Je veux discuter des restrictions imposées aux voyageurs. Cette conversation vise en partie à reconforter certains membres de l'industrie qui ont été injustement ciblés par des restrictions ponctuelles. Je crois qu'ils ont besoin de savoir si le Ministère examine les restrictions de voyage de façon plus cohérente. Je ne pense pas que nous puissions nous permettre d'imposer à nouveau les mesures Omicron aux secteurs du voyage et du tourisme.

J'aimerais savoir si le Ministère a l'intention de gérer les restrictions de voyage de façon non ponctuelle. J'aimerais savoir si vous pouvez présenter au Comité des données sur lesquelles se fonde votre décision, disons, de maintenir les tests PCR beaucoup plus longtemps que nos alliés ou nos partenaires. Je veux savoir qui prend ces décisions, si c'est le ministère lui-même.

M. Arun Thangaraj: Permettez-moi d'abord de dire que des données sont disponibles. Par exemple, je sais que nous allons examiner les taux d'importation et les taux de tests positifs par mode. Au Canada et à l'échelle internationale, c'est l'un des facteurs avec la situation sanitaire, comme je l'ai déjà dit.

Permettez-moi de demander à Aaron de vous donner un peu plus de détails à ce sujet.

M. Aaron McCrorie: Tout au long de la pandémie, nous avons travaillé en étroite collaboration avec nos deux partenaires gouvernementaux, principalement l'Agence de la santé publique du Canada, qui fournit les conseils en matière de santé qui orientent les décisions et les mesures mises en place à la frontière et au pays, et l'Agence des services frontaliers du Canada, qui met en œuvre ces mesures. Nous travaillons aussi en étroite liaison avec l'industrie.

Cela a été un défi. La pandémie de COVID-19 a évolué rapidement et de manière inattendue. L'été dernier, par exemple, nous avons commencé à lever certaines mesures. Nous avons éliminé la vérification de la température, notamment. Nous avons commencé à ouvrir certains des aéroports qui avaient été fermés aux voyages internationaux.

Quand Omicron est apparu, comme le ministre l'a laissé entendre, nous avons pris des mesures pour assurer la santé des Canadiens, et elles ont certainement eu des répercussions sur le secteur de l'aviation. Nous avons pris des mesures et, en fonction des lignes directrices que nous recevons, nous les assouplissons. Nous ouvrons le reste des aéroports et adaptons le régime des tests en fonction des lignes directrices que nous recevons de l'Agence de la santé publique du Canada.

• (1710)

Le président: Je suis désolé, madame Lantsman...

Mme Melissa Lantsman: Oh, c'est dommage. Je ne regardais pas les cartons de couleur.

Le président: Monsieur Fragiskatos, vous avez la parole.

Vous avez cinq minutes.

M. Peter Fragiskatos (London-Centre-Nord, Lib.): Merci. Je remplace Mme Koutrakis ici, monsieur le président. Vous aviez une Grecque au Comité et voilà que vous avez en avez un autre. Je suis heureux de participer. Je vais partager mon temps avec M. Chahal.

Tout d'abord, je remercie les fonctionnaires de leur travail. Je sais que la pandémie a compliqué particulièrement votre travail jusqu'à maintenant.

Parlez-moi de l'approche d'harmonisation avec l'administration Biden concernant la politique relative au mandat de vaccination des camionneurs, de l'importance d'une approche harmonisée avec nos alliés américains et de quelle façon on a atteint le résultat.

M. Arun Thangaraj: Je vais céder la parole à mes collègues, mais je tiens à souligner que, dans toutes ces mesures, nous sommes guidés par la santé publique. Nous le faisons également dans le cadre de consultations bilatérales, en particulier dans ce cas-ci avec les États-Unis.

Dans le cadre des discussions sur les camionneurs et les exigences relatives à la vaccination, nous en avons sérieusement discuté avec l'industrie et avec nos partenaires aux États-Unis.

Cependant, je vais céder la parole à M. McCrorie qui va répondre à votre question.

M. Aaron McCrorie: Encore une fois, ces mesures ont été mises en place par nos collègues de l'Agence de la santé publique du Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada. D'ailleurs, l'importance d'une approche mutuelle à la frontière fait en sorte que, si vous traversez la frontière, par exemple, vous allez pouvoir revenir. Dans toute la mesure du possible, nous avons essayé de coordonner nos efforts avec ceux de nos partenaires du monde entier. En même temps, nous avons dû mettre en place des mesures qui sont parfois fondées sur les circonstances particulières au Canada, et nous le faisons en fonction des données scientifiques et de l'expertise fournies par nos collègues au gouvernement.

M. Peter Fragiskatos: Merci beaucoup.

Avant de céder la parole à M. Chahal, je sais que mes électeurs de London aimeraient que je demande des nouvelles des progrès réalisés dans le dossier de la liaison ferroviaire entre Windsor et Québec. Dans ce contexte, les habitants de London ont été enthousiasmés quand le ministre Alghabra est venu à London pour annoncer l'intention du gouvernement de financer des améliorations ferroviaires devant permettre d'accroître la fréquence et la vitesse du service. Pouvez-vous nous dire où en sont les choses en ce qui concerne le Sud-Ouest de l'Ontario et la phase deux de la politique ferroviaire du gouvernement?

M. Serge Bijimine: Comme le ministre l'a dit, la première phase du processus d'approvisionnement sera lancée très bientôt. Elle concerne la liaison Québec-Toronto. La deuxième phase est également au centre de nos préoccupations, et je suis convaincu que nous sommes sur la bonne voie. L'analyse, l'information et le travail que nous faisons autour du corridor du Sud-Ouest de l'Ontario vont bon train. Nous espérons avoir des annonces dans un proche avenir,

mais cela fait certainement partie du plan. Comme le ministre l'a dit lorsqu'il est allé à London et à Windsor, il y a des choses que nous examinons dans la deuxième phase du projet.

M. Peter Fragiskatos: J'attends avec impatience ce processus qui inspire beaucoup d'enthousiasme à London.

Je vais céder la parole à mon collègue, M. Chahal.

M. George Chahal: Je suis heureux que mon collègue ait parlé de la Loi sur les ponts et tunnels internationaux, car je suppose que les routes provinciales ne sont pas visées par cette loi. En Alberta, au poste frontalier de Coutts, l'autoroute est de compétence provinciale. Notre premier ministre conservateur, M. Kenney, n'a pas agi ou a eu peur d'agir face à ces barrages illégaux. Vous avez parlé plus tôt des pertes. Je ne peux pas chiffrer le montant des pertes pour les personnes qui n'ont pas pu voir leurs proches en fin de vie, parce qu'elles étaient coincées dans le blocus.

Pourriez-vous nous redire à combien se montent ces pertes? Vous avez dit 3,9 milliards de dollars... perdus ou reportés, mais pourriez-vous répéter ce que vous avez dit tout à l'heure au sujet de Coutts, du pont Ambassador, de Surrey et d'Emerson...

• (1715)

M. Serge Bijimine: Pour le pont Ambassador, nous parlons de 393 millions de dollars par jour, et il a été bloqué pendant six jours, soit environ 2,4 milliards de dollars.

M. George Chahal: D'accord, et pour Coutts?

M. Serge Bijimine: À Coutts, la frontière a été bloquée pendant 18 jours, et la valeur quotidienne des échanges commerciaux était de 48 millions de dollars, ce qui représente environ 864 millions de dollars en pertes ou reports.

Dans le cas d'Emerson, au Manitoba, le blocus a duré six jours, et la valeur des échanges commerciaux par jour était de 73 millions de dollars, alors nous parlons de 438 millions de dollars.

Il y a aussi eu le blocus au poste frontalier de Pacific Highway pendant trois jours, et, avec une valeur quotidienne des échanges commerciaux de 81 millions de dollars, cela donne 243 millions de dollars en pertes ou reports.

En additionnant ces chiffres, on obtient 3,9 milliards de dollars en pertes ou reports.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Fragiskatos, monsieur Chahal, je vous remercie de ces questions.

[Français]

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

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

Monsieur Thangaraj, j'aimerais savoir s'il y aurait moyen de faire un suivi par écrit concernant les questions dont mon collègue de Mirabel vous a fait part un peu plus tôt aujourd'hui.

[Traduction]

M. Arun Thangaraj: Oui, nous vous fournirons la réponse par écrit.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'ai posé des questions au ministre tout à l'heure quant à la participation du chef de cabinet du ministre de l'époque, M. Garneau, à une rencontre avec des responsables de l'Office des transports du Canada juste avant la publication du message sur les crédits de voyage.

Est-il courant de taire la présence d'un chef de cabinet à ce type de rencontre en réponse à une demande d'accès à l'information ou cela a-t-il été fait de façon exceptionnelle?

[Traduction]

M. Arun Thangaraj: Comme le ministre l'a dit, dans le cadre de notre rôle, nous cherchons à obtenir des renseignements factuels. Dans l'élaboration des règlements, ces types d'interactions sont courants.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'en conclus donc qu'il est courant de taire la présence de membres du Cabinet à des rencontres rituelles lorsqu'il y a des demandes d'accès à l'information.

En 2020, soit il y a deux ans, une demande a été faite à l'Office des transports du Canada de préparer une modification au Règlement sur la protection des passagers aériens pour s'assurer que les passagers sont remboursés en cas d'annulation de leur vol.

Pouvez-vous nous dire où en est cette demande à l'heure actuelle?

M. Serge Bijimine: La demande a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* il y a un ou deux mois. La prochaine étape serait de la publier dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, mais la date n'est pas encore confirmée.

M. Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, ce qui a été publié dans la *Gazette du Canada* est la nouvelle version qui est proposée pour le Règlement sur la protection des passagers aériens?

Est-ce bien cela?

M. Serge Bijimine: Cela fait partie du processus. Dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le gouvernement demande des commentaires avant d'ajuster le tir et de publier une version révisée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Cette deuxième publication n'a pas encore eu lieu.

• (1720)

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord, je comprends.

Ce n'est pas la version définitive qui s'y trouve, car elle ne sera publiée que dans la deuxième publication de la *Gazette du Canada*.

Est-ce que l'entrée en vigueur coïncide avec cette deuxième publication?

M. Serge Bijimine: La deuxième version publiée serait plus aboutie que la première, mais il y aurait encore du travail à faire.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Je constate que je n'ai plus de temps pour poser des questions.

Je vous remercie de vos réponses, monsieur Bijimine.

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

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous avez deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président. Comme je veux poser deux questions, je serai aussi bref que possible.

Le Comité a reçu copie d'une lettre adressée au ministre au sujet du bruit provenant de l'aviation générale au-dessus de la ville de Montréal, surtout des vols touristiques. Ce sont des plaintes que mon collègue M. Boulerice, député de Rosemont—La Petite-Patrie, entend constamment de la part des citoyens. Essentiellement, ces vols touristiques survolent des zones résidentielles en route vers le Stade olympique ou d'autres points d'intérêt. Le bruit de ces avions inquiète beaucoup les résidents de cette région.

Le ministère est-il au courant de ce problème? Si oui, que fait-il à ce sujet?

M. Aaron McCrorie: Les aérodromes du Canada sont tenus de gérer le bruit à l'intérieur et autour de leur zone. Idéalement, nous préférons que les exploitants gèrent eux-mêmes ces questions à l'échelle locale.

Je ne suis pas vraiment au courant de ce problème, mais il existe des processus et des procédures dans chaque aéroport pour bien gérer ces questions.

M. Taylor Bachrach: L'une des explications serait que la classification de l'espace aérien au-dessus de Montréal est plus souple que dans d'autres régions métropolitaines, comme Toronto et Vancouver, et qu'elle donne plus de marge aux appareils en VFR.

Savez-vous si c'est le cas?

M. Aaron McCrorie: Malheureusement, je ne sais pas si c'est le cas. La création d'un espace aérien est une question complexe. Je suis désolé, mais je ne suis pas au courant.

M. Taylor Bachrach: Ma dernière question complètera peut-être les témoignages d'aujourd'hui. Il s'agit des accords entre compagnies aériennes. Hier, j'ai rencontré des représentants d'Air North. Vous connaissez sûrement Air North. C'est une compagnie aérienne qui dessert de nombreuses collectivités éloignées du Yukon. Elle a connu des difficultés tout au long de la pandémie, et elle se heurte également à ces grands transporteurs aériens qui sont verticalement intégrés et avec lesquels il est très difficile de faire concurrence.

Air North a soumis au ministre une proposition d'accords inter-compagnies selon laquelle les passagers auraient un billet intégré en vertu duquel le gouvernement obligerait les grands transporteurs à coopérer avec ces petits transporteurs. Cela se fait dans le secteur ferroviaire et dans le secteur des télécommunications. Nous voyons des règlements qui réservent un espace aux petits exploitants, surtout à ceux qui desservent les collectivités rurales et éloignées.

S'agit-il d'une question de politiques, d'une proposition de politique, dont votre ministère est au courant et, le cas échéant, qu'en pensez-vous? Quelle est votre réponse?

M. Serge Bijimine: Nous en avons entendu parler récemment, et nous sommes en train d'étudier la question. Nous commençons à peine. C'est une question que nous étudions et nous espérons pouvoir formuler une recommandation au ministre et au gouvernement.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais demander très brièvement s'il y a un échéancier pour revenir à des entreprises comme Air North?

Le président: Merci, monsieur Bachrach, de ces questions. Malheureusement, votre temps est écoulé.

Madame Lantsman, vous avez cinq minutes.

Mme Melissa Lantsman: J'aimerais poursuivre dans la même veine. Je crois comprendre que la politique sur les voyages est fondée sur les conseils de l'ASPC. Pensez-vous que le gouvernement pourrait améliorer sa politique sur les voyages?

Par exemple, j'ai mentionné que la plupart de ces mesures étaient ponctuelles, et le gouvernement a souvent rejeté cet avis. Je crois comprendre que les conseils aux voyageurs étaient de niveau 2 et que le gouvernement a opté pour un niveau 3.

J'aimerais savoir s'il y a des plans pour dépolitiser ce dossier et pour donner à l'industrie l'assurance qu'on va agir, si cela se reproduit, de façon moins ponctuelle?

M. Arun Thangaraj: Tous nos conseils aux voyageurs et toutes nos analyses, comme nous l'avons dit, reposent sur les preuves scientifiques et les données dont nous disposons. Les mesures que nous avons mises en place, qu'il s'agisse de tests ou de conseils aux voyageurs, reposent sur les données que nous avons et sur les conseils des responsables de la santé publique.

En ce qui concerne les mesures frontalières, M. McCrorie a parlé d'assurer la circulation fluide des personnes à la frontière. Ces mesures font suite aux discussions que nous avons également avec nos partenaires bilatéraux. Tout ce que nous avons fait, en ce qui concerne notre position à la frontière et nos mesures de voyage, reposait sur la science et les données dont nous disposons.

• (1725)

Mme Melissa Lantsman: Je comprends cela, mais vous êtes allés plus loin que ce que les experts avaient recommandé. Il y a des Canadiens qui ont perdu confiance dans les avertissements et qui ne les respectent pas. Les médecins remettent ouvertement en question presque toutes ces mesures. Nous sommes loin derrière certains de nos alliés en Europe, même avec la levée des restrictions sur les tests PCR. Étant donné que les déplacements sont essentiels pour l'économie fédérale et l'économie provinciale, ils sont assujettis à la réglementation fédérale.

Y a-t-il des mesures qui sont prises pour que le processus concernant les conseils aux voyageurs soit moins politisé, parce que les conseils qu'on vous a donnés ne correspondaient pas aux avertissements aux voyageurs émis par le Canada?

M. Arun Thangaraj: Nos mesures, comme on l'a annoncé hier, je crois — toutes les journées se mélangent —, reposent sur les conseils et les données probantes dont nous disposons. Tous les changements successifs que nous avons apportés, qu'il s'agisse de celui qui a été mis en œuvre à l'automne en réponse à Omicron ou de celui d'il y a quelques jours selon lequel on acceptera l'utilisation d'un test antigénique rapide dans le cas des voyageurs entièrement vaccinés, ont été fondés sur des conseils. À l'instar des conseils aux voyageurs qu'Affaires mondiales donne en consultation avec les responsables de la santé publique, nous nous fondons sur les données et les données probantes disponibles au moment de formuler des recommandations.

Mme Melissa Lantsman: Je tiens à ce que les Canadiens sachent que, parfois, les conseils ne correspondent pas vraiment à l'avertissement. Vos conseils ne correspondaient pas à l'avertissement émis.

Je veux savoir s'il y a un échéancier pour l'élimination de tous les tests? C'est ce que nous constatons en Europe. Nous voyons des signes d'élimination des tests dans le transport aérien aux États-Unis.

Le ministère a-t-il un échéancier?

M. Arun Thangaraj: De façon presque constante et en temps réel, nous examinons la situation épidémiologique actuelle au pays et les mesures appropriées pour le Canada.

Encore une fois, comme nous l'avons annoncé hier, nous ajustons les mesures frontalières et de voyage en fonction de ces données probantes. Nous le faisons avec nos collègues de l'Agence de la santé publique et d'autres ministères comme Affaires mondiales, par exemple. Nous sommes conscients de la situation épidémiologique non seulement à l'échelle nationale, mais aussi à l'échelle internationale.

Sur la base de cet examen et de cette analyse constants, nous apportons les ajustements nécessaires et nous les annonçons.

Mme Melissa Lantsman: Consultez-vous d'autres pays? J'essaie de comprendre — et je pense que beaucoup de gens ont posé cette question — pourquoi la science est si différente dans différents pays, étant donné qu'Omicron est ici.

Je veux savoir pourquoi nos mesures semblent plus restrictives que dans d'autres pays.

M. Arun Thangaraj: Je ne veux pas parler au nom de mes collègues de l'Agence de la santé publique du Canada, mais dans le cadre de leur analyse, ils examinent la situation épidémiologique dans d'autres pays. Il y a aussi des consultations avec les médecins hygiénistes provinciaux.

Toutes les mesures mises en place font suite à des consultations exhaustives avec nos collègues d'AMC et de l'ASPC. Ils sont très conscients non seulement de la situation épidémiologique, mais aussi des mesures qui sont en place à l'échelle internationale.

Mme Melissa Lantsman: Merci de votre temps.

On m'a montré le carton rouge, alors je vous remercie tous de vous être préparés en vue de notre séance, étant donné que vous êtes très occupés.

Le président: Merci, madame Lantsman.

Je vais faire miennes ces observations. Je remercie tous les témoins et les représentants du ministère d'être venus répondre aux questions du Comité aujourd'hui.

Cela met fin à notre réunion. Bonne soirée à tous. La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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