



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 063

Le jeudi 20 avril 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 20 avril 2023

• (1105)

[Français]

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

Bienvenue à la soixante-troisième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 81(4) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 16 février 2023, le Comité se rencontre pour étudier le Budget principal des dépenses 2023-2024 ainsi que l'objet du Budget supplémentaire des dépenses (C) 2022-2023.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 23 juin 2022. Les députés peuvent y participer en personne, dans la salle, ou à distance, par l'application Zoom.

[Traduction]

Chers collègues, le ministre des Transports, Omar Alhabra sera avec nous durant la première heure. Il est accompagné d'Arun Thangaraj, sous-ministre, et de Ryan Pilgrim, dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint.

Pour la deuxième heure, nous aurons de nouveau M. Thangaraj et M. Pilgrim à qui se joindront: Stéphanie Hébert, sous-ministre adjointe, Programmes; Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence; Nicholas Robinson, sous-ministre adjoint délégué, Sûreté et sécurité, et Craig Hutton, sous-ministre adjoint délégué, Politiques.

Monsieur le ministre, au nom de tous les membres du Comité, je vous souhaite la bienvenue. C'est toujours un plaisir de vous accueillir. Nous allons commencer par votre déclaration liminaire de cinq minutes.

Vous avez la parole.

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

Bonjour. Je suis heureux d'être de retour devant votre comité aujourd'hui pour discuter du budget principal des dépenses et du budget supplémentaire des dépenses (C) de Transports Canada.

[Français]

Je remercie le Comité de m'avoir invité à participer à ses travaux.

[Traduction]

Je suis donc accompagné d'Arun Thangaraj, qui vient ici pour la première fois en qualité de sous-ministre des transports et de Ryan

Pilgrim, qui est dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint des Services généraux à Transports Canada.

Je suis heureux de vous retrouver aujourd'hui, car cela me donnera l'occasion de discuter du travail important que Transports Canada a entrepris au nom de la population canadienne.

J'aurais aimé ne plus avoir à prononcer le mot « COVID-19 », mais nous continuons de vivre avec certaines de ses répercussions durables. Heureusement, les perturbations extraordinaires survenues dans les déplacements et les chaînes d'approvisionnement ces deux dernières années sont en train de se régler. Nous demeurons déterminés à relever ces défis et à retenir les nombreuses leçons apprises au cours de cette période.

Le budget de 2023 présente un certain nombre d'initiatives qui transformeront et amélioreront fondamentalement notre chaîne d'approvisionnement. Je serai évidemment heureux de discuter du budget de 2023 avec vous aujourd'hui, mais vous m'avez invité ici pour parler du budget principal des dépenses et du budget supplémentaire des dépenses.

Permettez-moi de passer en revue certaines des mesures ambitieuses que finance le budget des dépenses, notamment la présentation du projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada, afin que le secteur du transport aérien du Canada soit fiable et sécuritaire pour les voyageurs grâce à l'adoption de mesures énergiques destinées à respecter nos engagements en matière de changements climatiques et au renforcement continu du réseau ferroviaire du Canada.

Dans le budget supplémentaire des dépenses « C » pour l'exercice 2022-2023, dans le budget principal des dépenses pour l'exercice 2023-2024 et dans le budget de 2023, vous trouverez de nombreux exemples de l'engagement pris par notre gouvernement pour doter la population canadienne d'un réseau de transport sécuritaire, sûr et durable.

Je vais vous en donner quelques exemples dans mes observations préliminaires.

Dans le budget principal des dépenses de Transports Canada, vous verrez des subventions dans le cadre du programme très efficace d'incitatifs pour les véhicules zéro émission. Notre plan visant à accélérer le déploiement de véhicules zéro émission moyens et lourds a été décrit en détail dans le budget de 2022.

[Français]

En rendant les véhicules zéro émission plus abordables, nous contribuons à réduire la pollution, à créer davantage d'emplois bien rémunérés et à bâtir un monde plus propre pour les générations à venir.

[Traduction]

Le budget principal des dépenses prévoit également une augmentation de 270 millions de dollars, comparativement au budget principal des dépenses précédent, pour financer les travaux relatifs au projet de train à grande fréquence, ou TGF, projet qui, je le sais, intéresse beaucoup le Comité

Le 17 février dernier, je me suis rendu à Montréal pour annoncer le lancement de la phase de demande de qualification pour le projet de TGF, afin de sélectionner jusqu'à trois candidats de premier plan qualifiés pour la construction d'un nouveau réseau ferroviaire interurbain de voyageurs dédié reliant Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Trois-Rivières et Québec. La nouvelle voie ferrée dédiée viendrait compléter et renforcer les services actuels de VIA Rail, ce qui favoriserait la transformation du corridor très peuplé. Il s'agit du plus important investissement dans le transport ferroviaire de passagers au Canada depuis une génération, et du plus important projet d'infrastructure de transport que le Canada ait connu.

Vous remarquerez également que VIA TGF, une nouvelle filiale de VIA Rail, est incluse dans le budget des dépenses de cette année. VIA TGF a été créée en novembre 2022 pour faire avancer le projet de train à grande fréquence. En tant que filiale en propriété exclusive de VIA Rail, elle agira en étroite collaboration avec VIA Rail, mais sans lien de dépendance. Cela permettra à VIA Rail de se concentrer sur ses principales responsabilités, tandis que VIA TGF développera l'expertise de calibre mondial nécessaire pour concevoir et faire progresser le projet de TGF.

Dans le budget principal des dépenses de VIA Rail, un financement est prévu pour appuyer les projets d'immobilisations de VIA Rail. De plus, un financement pour l'entretien des trains sur les itinéraires de VIA Rail à l'extérieur du corridor Québec-Windsor a été annoncé dans le budget de 2023.

Notre gouvernement continuera également à travailler avec toutes les sociétés d'État pour s'assurer qu'elles disposent des ressources nécessaires pour continuer à fournir adéquatement leurs services essentiels. Par exemple, un financement est accordé à la Société des ponts fédéraux Limitée dans le budget principal des dépenses pour aider à compenser l'incidence des baisses de recettes en raison de la pandémie. Pas plus tard que le mois dernier, j'ai annoncé un soutien financier de 75,9 millions de dollars à l'Office des transports du Canada pour veiller à ce qu'il dispose des ressources nécessaires pour traiter les plaintes des passagers.

Notre gouvernement a été le premier de notre histoire à mettre en œuvre la Charte des droits des passagers aériens. Nous ne cessons de l'améliorer depuis 2019. C'est pourquoi, dans le budget de 2023, nous avons annoncé des changements proposés à la Loi sur les transports au Canada afin de renforcer les obligations des compagnies aériennes en matière d'indemnisation des passagers en cas de retards et d'annulations.

Enfin, dans le budget supplémentaire des dépenses, vous constaterez que des fonds sont alloués aux services de traversier dans l'Est du Canada. Ces fonds aideraient à faire face à l'augmentation des coûts du carburant et de la main-d'œuvre dans un contexte de baisse des revenus, en raison des effets persistants de la pandémie mondiale.

Je suis convaincu que les investissements prévus dans le budget supplémentaire des dépenses (C) et dans le budget principal des dépenses permettront d'assurer le déplacement des personnes et le

transport des marchandises de manière efficace et efficiente et de dynamiser un réseau de transport sécuritaire, concurrentiel et propre.

Monsieur le président, voilà qui conclut mes observations préliminaires. Je serai heureux de répondre à vos questions et à celles de vos collègues.

Merci beaucoup.

• (1110)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous allons passer à notre série de questions en commençant par M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pour six minutes.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être revenu nous voir.

Vous avez mentionné l'Office des transports du Canada et je vais commencer par parler de cet organisme.

Dans le dernier budget, le gouvernement a prévu 11 millions de dollars supplémentaires pour l'OTC. Or, nous avons ensuite appris que le nombre de plaintes non traitées par l'OTC, plaintes émanant de passagers affectés par les défaillances de notre système de transport aérien, a plus que triplé pour atteindre 42 000. Nous avons par ailleurs constaté que votre gouvernement a plus que doublé le nombre de cadres supérieurs de l'OTC dans les cinq dernières années et qu'il leur a accordé des primes au rendement année après année, alors que l'arriéré de plaintes de passagers dépassait les 40 000.

Pourquoi accorder des primes aux cadres supérieurs de l'OTC tandis qu'ils n'ont manifestement pas réussi à répondre aux besoins des passagers canadiens qui attendent des mesures de la part de cet organisme?

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

Je commencerai par dire qu'avec la reprise de l'activité aérienne l'été dernier, nous avons assisté à une augmentation importante du volume, ce qui a posé des défis importants non seulement au Canada, mais partout dans le monde. Ces retards et ces annulations ont été extrêmement frustrants pour les passagers et pour moi aussi. Nous avons travaillé en étroite liaison avec le secteur — soit les compagnies aériennes et les aéroports — pour relever ces défis, et je suis soulagé de voir que les choses s'améliorent.

L'OTC est un organisme quasi judiciaire habilité par le gouvernement fédéral à statuer sur les plaintes. J'admets que nous avons été témoins d'une avalanche de plaintes découlant des difficultés que nous avons rencontrées l'été dernier. L'OTC s'acquitte de son mandat en toute indépendance du gouvernement. Nous leur avons fourni des ressources pour qu'ils puissent faire face à cette avalanche de plaintes sans précédent. Nous continuerons de travailler avec l'OTC dans l'exécution de la partie de son mandat concernant le traitement des plaintes de passagers.

M. Mark Strahl: Vous n'avez pas répondu à ma question sur les primes versées tandis que les délais d'attente ont triplé et qu'il faut maintenant 18 mois pour obtenir une réponse de l'OTC.

Vous avez donné 11 millions de dollars à l'OTC dans le dernier budget. L'arriéré des plaintes a triplé. Il faut maintenant 18 mois pour obtenir une réponse. Si les 11 millions de dollars de plus du dernier budget ont produit un tel rendement, alors pourquoi devriez-vous ajouter 76 millions de dollars dans ce budget? Si plus d'argent avait permis de régler le problème, les 11 millions de dollars n'auraient-ils pas dû donner lieu à une réduction plutôt qu'à une augmentation des arriérés, comme on l'a vu au cours des derniers mois?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, j'ai répondu à la première question en disant que l'OTC est un organisme indépendant et que, s'agissant de gestion des ressources humaines, les décisions sont prises par l'OTC.

Deuxièmement, mon collègue doit comprendre — et je sais que c'est le cas — que les défis de l'été dernier sont attribuables à la reprise rapide de l'activité aérienne après la pandémie de COVID-19. En fait, c'est ce qu'on a constaté partout dans le monde. Si, pour le député, la façon de relever ces défis serait de réduire les investissements dans l'OTC, alors je ne suis pas d'accord avec lui. Nous avons été témoins de défis sans précédent et d'un nombre sans précédent de plaintes. Nous serons là pour aider les passagers. Nous serons là pour travailler avec l'OTC afin de faire face à cette avalanche sans précédent de plaintes, ce pour quoi nous débloquons des ressources.

Ce n'est pas seulement une question de ressources financières, monsieur le président. Nous travaillons également avec l'OTC pour l'aider à simplifier le processus de règlement des plaintes afin qu'il puisse traiter les dossiers beaucoup plus rapidement et efficacement.

M. Mark Strahl: Monsieur le ministre, ce que nous voulons ou plutôt ce que nous recommandons est que vous insistiez pour que les normes de service soient transparentes et accessibles au public et pour que des pénalités soient imposées quand ces normes ne sont pas respectées, plutôt que de verser des primes, comme l'a fait votre gouvernement.

J'aimerais parler un peu plus du budget. Vous avez augmenté le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien de 33 %. Dans ma région, nous avons constaté une migration des passagers. Quand la structure tarifaire devient à ce point non-concurrentielle, au lieu de prendre l'avion aux aéroports internationaux de Vancouver ou d'Abbotsford, les gens préfèrent traverser la frontière pour prendre l'avion à Bellingham ou à Seattle. Je sais que la même chose se produit, par exemple, entre des aéroports de l'Ontario et celui de Buffalo.

Comment justifiez-vous l'augmentation des frais exigés des voyageurs canadiens et l'augmentation du prix d'un passage aérien pour les voyageurs canadiens? Ne craignez-vous pas que cela continue d'inciter les passagers à quitter notre pays pour utiliser les aéroports et acheter des billets aux États-Unis?

• (1115)

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je demeure déterminé à faire en sorte que nous ayons un système de transport aérien concurrentiel, accessible et sécuritaire au Canada. L'été dernier, nous avons été témoins de problèmes qui ont mis en lumière certaines vulnérabilités de notre système. Notre système est fondé sur le principe de l'utilisateur-payeur. Nous savons, au vu des problèmes constatés, que l'ACSTA a besoin d'apports de fonds. Or, depuis 2010, l'Administration n'a été destinataire d'aucun nouvel investissement, l'ACSTA ayant plutôt assisté à une augmentation de

ces frais. Nous savons que l'ACSTA doit être modernisée et améliorée afin d'améliorer l'expérience des passagers. Il s'agit d'un investissement nécessaire pour moderniser l'ACSTA de sorte qu'elle soit plus efficace et qu'elle traite les dossiers plus rapidement. Nous allons continuer de travailler avec elle et avec le secteur du transport aérien pour que celui-ci soit concurrentiel et sécuritaire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Strahl.

Nous passons maintenant à M. Rogers.

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

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

Monsieur le ministre, je vous souhaite de nouveau la bienvenue au Comité. Vous avez comparu plusieurs fois au fil des ans, et c'est toujours un plaisir de vous poser des questions.

Tout d'abord, je vois que des fonds sont destinés au réseau de traversiers de la côte Est. Il suffit de lire le budget supplémentaire des dépenses (C) pour voir où vont les fonds.

Voici ma question: pourquoi en est-il ainsi? Est-il si difficile de prévoir le financement nécessaire pour les traversiers d'une année à l'autre?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je tiens à remercier mon collègue, M. Rogers, pour sa question et son travail. Je sais qu'il s'est fait le champion des services de traversier offerts à ses électeurs et à la région.

Les services de traversiers de l'Atlantique sont extrêmement importants, non seulement pour les habitants de Terre-Neuve et des provinces de l'Atlantique, mais aussi au titre de nos initiatives d'édition de la nation visant à faire en sorte que nos collectivités soient reliées entre elles.

Il a été très difficile de prédire quoi que ce soit pendant la pandémie de COVID-19, compte tenu des perturbations notoires constatées dans les déplacements et dans les chaînes d'approvisionnement, ainsi que de l'augmentation marquée des coûts et des pénuries de main-d'œuvre. Nous avons sans nul doute constaté des changements sans précédent dans les habitudes et les coûts des déplacements, mais nous sommes déterminés à collaborer avec les services de traversier pour veiller à ce que ceux-ci maintiennent les services essentiels auxquels les Canadiens s'attendent. C'est pourquoi nous avons fourni un soutien supplémentaire, c'est afin de maintenir ces services pour les Canadiens.

M. Churence Rogers: Monsieur le ministre, j'ai souvent voyagé à bord des traversiers qui relient Port aux Basques à North Sydney, et je suis conscient des difficultés qu'ils ont dû surmonter pendant la pandémie de la COVID-19. J'ai été témoin de ce qui se passait, et malgré cela, ils ont continué à fonctionner.

Un nouveau traversier qui desservira Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse est en chantier. Je me demande si vous pouvez nous dire où en est la construction de ce navire et quand ce nouveau service sera opérationnel.

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur Rogers, je le répète, nous tenons fermement à offrir ces services de traversiers aux gens de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, parce que nous comprenons à quel point ils sont importants. Nous sommes déterminés à les moderniser et à fournir les actifs nécessaires. En fait, nous sommes déterminés à construire les traversiers qu'il faudra pour fournir ces services.

Je peux vous dire où nous en sommes actuellement, mais j'ai bon espoir que nous aurons bientôt de bonnes nouvelles à annoncer à la population de Terre-Neuve au sujet de ce traversier.

• (1120)

M. Churence Rogers: C'est très bien. Je sais que ce navire sera ultramoderne et qu'il offrira d'excellents services au Canada atlantique — à Terre-Neuve-et-Labrador, bien sûr, et aux autres provinces, surtout à la Nouvelle-Écosse.

Monsieur le ministre, le Budget supplémentaire des dépenses (C) prévoit 10,9 millions de dollars pour « l'entretien des aéroports appartenant à la Couronne et du Port de Cap-aux-Meules ». Pourquoi ce financement est-il nécessaire, et comment s'inscrit-il dans le plan global d'amélioration des infrastructures de transport aux Îles-de-la-Madeleine?

L'hon. Omar Alhabra: En effet, monsieur Rogers, le budget des dépenses prévoit un investissement important dans nos chaînes d'approvisionnement et dans nos infrastructures de transport, comme le Fonds national des corridors commerciaux, le Programme des infrastructures essentielles des aéroports et les projets comme le quai de Cap-aux-Meules et l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine. Ce quai et cet aéroport seront cruciaux pour les activités touristiques et commerciales de ces îles. Notre gouvernement a décidé d'investir dans ces deux infrastructures afin de continuer à soutenir le tourisme et les activités économiques dans la région, car ils créent les emplois dont nos collectivités dépendent fortement.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, dans le cas du nouveau financement pour les véhicules zéro émission légers, moyens et lourds, quelle est l'importance de cette politique? De l'ensemble des émissions provenant des transports, quel pourcentage les véhicules moyens et lourds produisent-ils?

L'hon. Omar Alhabra: Je crois que le débat sur la nécessité de réduire les émissions s'est éteint. Tous les Canadiens comprennent désormais l'urgence de réduire la pollution causée par les transports. Le secteur des transports produit près de 25 % de toutes nos émissions. La moitié d'entre elles proviennent des véhicules légers, et environ 25 à 30 % proviennent des véhicules moyens et lourds.

Si nous voulons sérieusement réduire la pollution, nous devons nous attaquer aux émissions des véhicules moyens et lourds. Ce programme offre des mesures incitatives aux entreprises pour qu'elles adoptent des technologies de remplacement afin de réduire les émissions que produisent leurs activités.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

Merci, monsieur le ministre.

[Français]

Monsieur Garon, vous avez la parole pour six minutes.

M. Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être parmi nous aujourd'hui.

La semaine dernière, nous avons rencontré les gens de la région de Mégantic, qui ont certaines inquiétudes concernant la nouvelle voie ferrée. Je pense notamment aux agriculteurs dont le terrain est coupé en deux par la nouvelle voie. Essentiellement, ils demandent un droit de passage perpétuel pour être capables d'accéder à leur terrain, notamment pour l'agriculture.

Le gouvernement est-il disposé à leur offrir et à leur concéder ce droit de passage perpétuel?

L'hon. Omar Alhabra: Je vous remercie de la question, monsieur Garon.

[Traduction]

Le projet de la voie de contournement de Lac-Mégantic est extrêmement important pour notre gouvernement. Il sert l'intérêt public, et la province du Québec l'appuie. Je sais que l'ensemble des Québécois l'appuient. Il y a 10 ans, un tragique accident a ôté la vie à 47 Québécois et, en 2018, notre gouvernement a décidé de construire cette voie de contournement.

Je sais bien que lorsqu'on construit une voie de contournement, un projet ferroviaire, on se heurte à des préoccupations majeures...

• (1125)

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Monsieur le président, je vais me permettre de poser la question de nouveau, parce que le temps a de la valeur.

Monsieur le ministre, nous allons utiliser le temps de façon efficace. Le gouvernement est-il disposé à leur concéder le droit de passage perpétuel sur leur terre?

Vous pouvez répondre par oui, par non ou peut-être.

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Nous sommes prêts à en discuter avec les propriétaires, et nous collaborons avec eux depuis deux ou trois ans pour trouver la meilleure façon de construire cette voie de contournement de façon réfléchie. Nous sommes donc toujours prêts à en discuter avec les propriétaires.

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Avez-vous parlé spécifiquement de cette question au Canadien Pacifique?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Nous communiquons régulièrement avec le CP...

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Leur avez-vous parlé spécifiquement de cette question?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Oui, nous discutons de toutes ces questions avec le CP, mais n'oubliez pas qu'en fin de compte, c'est le gouvernement du Canada qui négocie les droits fonciers avec les propriétaires fonciers. Le CP sera responsable de la réalisation du projet, qui sera financé par le gouvernement fédéral et par la province de Québec.

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Merci.

Il n'y a donc pas de réponse à ma question. On le comprend très bien.

J'aimerais vous parler du fameux train à grande fréquence dans le corridor Québec-Windsor. Je fais souvent ce trajet en voiture. Cela prend deux heures et demie en voiture. Nous avons bien effectué nos recherches au sujet de votre nouveau train, qui est essentiellement une tortue qui passe deux fois plus souvent. Il est aussi lent que l'ancien train, ou presque, et le trajet prendra trois heures. L'avantage que le train a sur la voiture n'est pas tant la fréquence que la vitesse.

Avez-vous fait des calculs au ministère, avez-vous effectué une estimation quant au nombre de personnes qui feraient une éventuelle transition de la voiture vers le train, ce qui ne sera pas assez rapide? Êtes-vous disposé à transmettre cette estimation au Comité?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, je sais que mes collègues considèrent le projet de train à grande fréquence avec énormément d'enthousiasme, car le Canada n'a jamais réalisé un tel projet. Il transformera ce corridor pour des générations. Il sera rapide, monsieur le président. Selon la proposition actuelle, les trains pourront rouler jusqu'à 200 kilomètres à l'heure. Cela dit, nous invitons d'autres membres du secteur privé à proposer des trains encore plus rapides.

J'ai de bonnes nouvelles pour mon collègue. Ce train sera rapide, fiable et électrique. Je sais que beaucoup de Canadiens et de Québécois ont hâte de prendre ce nouveau train, car on en parle depuis des générations. Ce n'est que...

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Merci.

Devant la caméra, nous venons de comprendre que le ministre n'a pas fait faire de calculs ou qu'il n'est pas disposé à les transmettre au Comité. Il a pris beaucoup de temps pour nous dire qu'il ne l'a pas fait.

Le train actuel a été créé au XIX^e siècle, et ce que vous faites, c'est que vous ramenez un train du XX^e siècle. Des pays comme le Maroc, la France, l'Espagne, le Japon et la Corée ont décidé qu'ils allaient opter pour un train à grande vitesse, et ce que nous avons aujourd'hui est un projet où nous avons 20 % des bénéficiaires et 80 % des coûts. Il faut croire que tout le monde a tort, à part le ministre, alors nous en prenons bonne note.

Monsieur le ministre, j'aimerais vous parler de Mirabel. Je sais que vous affectionnez particulièrement ma circonscription. Nous avons travaillé ensemble dans le passé. À l'époque des expropriations qui ont mené à la construction de l'aéroport, 97 000 acres ont été expropriés. Il reste aujourd'hui 13 familles qui n'ont pas accès à leurs terres et qui aimeraient les récupérer avant de mourir. Un comité consultatif a été mis en place pour que ce dossier avance et, depuis plusieurs mois, les membres de la communauté, dont les gens de l'Union des producteurs agricoles de Sainte-Scholastique, n'ont plus de nouvelles de ces gens. Seriez-vous disposé à vous assurer que le Comité se rencontre de nouveau pour qu'on puisse rendre justice à ces gens?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, mon collègue vient de faire une affirmation à laquelle je me dois de répondre. Je

ne sais pas pourquoi il n'accepte pas le fait que j'ai répondu par l'affirmative à sa question.

Nous construisons ce train à grande fréquence pour moderniser le Canada, pour l'avenir du...

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Monsieur le président, j'ai posé une question au ministre sur un dossier très particulier.

Le président: Nous allons simplement laisser le ministre répondre à votre question, monsieur Garon.

Auparavant, M. Iacono souhaite invoquer le Règlement.

Vous avez la parole, monsieur Iacono.

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

Je n'aurais pas voulu faire la remarque, mais cela fait déjà non pas une ou deux, mais plus de trois fois que le ministre se fait poser une question par notre cher collègue.

Je pense que, par courtoisie, il faudrait laisser au ministre le temps de répondre à la question. Le fait de l'interrompre constamment pendant qu'il donne sa réponse rend l'interprétation difficile. C'est une question de politesse, même si quelqu'un n'est pas d'accord avec la réponse ou le début de la réponse. Il faut donner la chance au ministre de répondre.

Nous ne sommes pas en train de débattre d'une question. Nous sommes en train de poser des questions au ministre. Il se peut que quelqu'un ne soit pas d'accord avec la réponse et qu'il faille simplement reposer la question, mais il ne faut pas l'interrompre.

Si le collègue a pris une minute pour formuler sa question, il faut au moins laisser une minute au ministre pour y répondre.

Merci.

• (1130)

Le président: Merci, monsieur Iacono.

J'aimerais seulement ajouter une chose. En effet, c'est difficile pour nos interprètes de faire leur travail quand deux personnes parlent en même temps. Je demanderais donc à tous les membres du Comité de donner la chance à nos témoins de répondre à leurs questions.

Il vous reste 30 secondes de temps de parole, monsieur Garon. Vous avez la parole.

M. Jean-Denis Garon: Monsieur le président, il me semble qu'il existe au Comité une règle voulant que le ministre dispose d'au moins le même temps de parole que celui utilisé pour poser une question. Tout est bien chronométré ici. C'est exactement le cas.

Si M. Iacono est offusqué de ma façon de poser des questions, qui est tout à fait conforme au Règlement, il pourrait prendre son propre temps de parole pour faire ses commentaires au Comité.

J'ai posé une question sur la situation actuelle à Sainte-Scholastique. Le ministre n'y répondait pas. Je lui donne une dernière occasion de le faire.

M. Angelo Iacono: Monsieur le président...

Le président: Merci, monsieur Garon.

M. Iacono veut de nouveau intervenir.

S'agit-il d'un autre rappel au Règlement, monsieur Iacono?

M. Angelo Iacono: Oui, monsieur le président.

Ma remarque a été faite en toute bonne foi pour que le processus démocratique soit exercé. Je ne l'ai pas faite dans le but d'insulter ni de mettre mon cher collègue dans l'embarras.

Je ne suis pas en train de mettre en doute les questions posées par mon collègue. Je suis simplement en train de dire que le ministre doit avoir la chance d'y répondre. Comme vous l'avez dit, les interprètes doivent aussi avoir la possibilité de faire leur travail pour que mes collègues anglophones et l'ensemble de tous mes collègues soient capables de bien comprendre.

J'espère alors que...

Le président: Merci, monsieur Iacono.

Je pense que nous avons tous bien compris le message.

Monsieur Bachrach, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

[Traduction]

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

Merci, monsieur le ministre, d'être revenu au Comité pour répondre à nos questions.

Je voudrais reprendre le sujet du train à grande fréquence. Votre gouvernement a lancé ce projet malgré le manque d'appui de grands experts canadiens. Les gens veulent un train à grande vitesse. Un train à grande vitesse a des caractéristiques très précises. D'autres pays ont des trains qui roulent à plus de 300 kilomètres à l'heure depuis des décennies. Nous sommes terriblement en retard sur le reste du monde dans le domaine du transport ferroviaire des passagers. Pourtant, cette proposition sur le corridor ferroviaire le plus achalandé du Canada n'améliorera que progressivement la vitesse du service.

Je tiens à souligner les résolutions des villes de Toronto et de Montréal. Le maire de Québec a réclamé un train à grande vitesse. Le journal *Le Devoir* vient de publier un article citant une dizaine de personnalités importantes du milieu des affaires de Québec qui demandent un train à grande vitesse. Ces personnes veulent le meilleur service au monde, de sorte que l'économie et la qualité de vie de cette région du Canada...

Bon, d'accord, je viens de la Colombie-Britannique, où le transport ferroviaire est encore plus en retard que celui de l'Est du Canada.

La région la plus densément peuplée du Canada a l'occasion de rattraper les autres pays du G7 en offrant un service à grande vitesse qui permettra aux gens de laisser leurs autos chez eux et de ne plus compter sur des vols de courte distance qui polluent terriblement.

Face à toutes ces demandes venant de personnalités importantes de la communauté des affaires et des municipalités, je voudrais savoir si le projet de train à grande vitesse fait partie des discussions que vous tenez avec les promoteurs.

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur Bachrach, je vous remercie pour cette question.

Elle me donne l'occasion d'affirmer que notre gouvernement et moi-même tenons à élaborer le meilleur projet pour les Canadiens. Comme vous l'avez dit, nous avons là une occasion de moderniser le service ferroviaire au Canada.

Nous voulons atteindre plusieurs objectifs de politique publique. L'un d'eux consiste à relier les collectivités. Le deuxième objectif est de réduire les émissions que produisent les transports. Le troisième consiste à offrir un service pratique, abordable et rapide aux gens qui l'utiliseront.

Je suis heureux de voir que vous appuyez notre objectif de solliciter l'expertise du secteur privé pour atteindre...

• (1135)

M. Taylor Bachrach: Attention, monsieur le ministre, ce n'est pas tout à fait ce que j'ai dit.

L'hon. Omar Alghabra: ... la vitesse que nous désirons.

C'est exactement ce que nous voulons atteindre, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le ministre.

Nous nous inquiétons aussi du fait que votre gouvernement refuse de confier à notre entreprise publique de transports de passagers la construction d'un train moderne à grande vitesse. Les gens se posent bien des questions. J'ai vu un communiqué de presse du syndicat Unifor soulignant que ses cheminots s'opposent à la privatisation.

Il s'agit du corridor ferroviaire le plus achalandé au Canada. Il génère plus de 90 % des recettes de VIA Rail. Vous avez dit tout à l'heure que ce projet permettrait à VIA de se concentrer sur ses principales responsabilités. C'est un peu insultant pour VIA Rail. Sa principale responsabilité est de transporter des voyageurs. C'est comme si vous disiez à un boulanger que vous n'aurez besoin de ses services que du lundi au jeudi et que le reste de la semaine, il devra se concentrer sur ses principales responsabilités. La principale responsabilité de VIA est de transporter des voyageurs.

La déclaration d'intérêt que vous avez présentée au secteur privé absorberait 90 % des recettes de VIA Rail. Il ne lui resterait que les tripes et les plumes du transport de passagers au Canada. Je suis convaincu que cette proposition éliminerait entièrement ses services ferroviaires voyageurs. Personne au pays ne veut cela, à part peut-être quelques membres du Parti conservateur.

Je sais que beaucoup de gens au pays veulent un fournisseur de services ferroviaires voyageurs public, solide et dynamique. Pourquoi ne pas inclure cela dans la portée du projet?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, il y a là un malentendu. C'est un malentendu regrettable, car ce projet de train à grande fréquence demeurera un projet de VIA. Comme je l'ai dit, nous avons créé une filiale de VIA pour faire progresser la construction de ce train à grande fréquence. VIA maintiendra ses activités, mais il nous faut, au sein de VIA, une entité distincte qui se concentre sur la réalisation de ce projet, qui est le plus prestigieux que le Canada ait jamais réalisé.

Je loue l'enthousiasme de mon collègue pour ce projet, et je tiens à souligner qu'il ne vise pas à privatiser VIA. Il vise à réaliser le mandat que les Canadiens ont confié à VIA. Nous sommes déterminés à protéger les droits des travailleurs. J'ai rencontré les gens d'Unifor et je leur ai expliqué que nous allons veiller à ce que le projet de TGF de VIA protège les avantages, la rémunération et les droits des cheminots d'Unifor.

Les citoyens du Canada en demeureront propriétaires. Ce projet appartiendra toujours à VIA.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Muys.

Vous avez la parole pour six minutes.

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

Dimanche dernier, il faisait un temps magnifique dans la région du Grand Toronto. Le ciel était bleu, le thermomètre affichait environ 20 degrés. On sentait la fièvre du printemps. On voyait les gens se promener un peu partout dans la ville.

Mais à l'aéroport Pearson, les écrans de départ de l'aérogare 1 affichaient: Orlando, retardé; Ottawa, retardé; Halifax, retardé; Newark, retardé; Nashville, retardé; Newark, encore retardé; Charlotte-tetown, retardé; Montréal, retardé; Québec, retardé; Charlotte, retardé; Ottawa, à l'heure; Sault Ste. Marie, retardé; Winnipeg, retardé; Calgary, retardé.

Il était à 14 heures. Il s'agissait des trois premiers de 14 vols prévus pour cette journée. Quel retard auraient les vols suivants, à la suite de ces trois retards et d'une annulation? J'ai reçu cela d'un de mes électeurs qui a attendu son vol pendant cinq heures, enfermé à l'aéroport Pearson par ce beau dimanche après-midi.

Autrefois, Pearson était l'un des meilleurs aéroports au monde. C'est maintenant l'aéroport qui affiche le plus de retards au monde. Cela s'est produit sous votre gouverne. Le Comité a tenu deux réunions d'urgence pour discuter de ce problème, mais il n'y a pas trouvé de solution. Quand ce problème va-t-il se régler?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, mes collègues savent que dans le monde entier, le secteur du transport aérien s'est heurté à d'énormes difficultés à la suite de la COVID-19. Il y a eu des perturbations, des retards et des annulations dans des aéroports partout au monde, y compris ici au Canada.

Transports Canada et moi-même avons collaboré activement avec le secteur — avec les compagnies aériennes et les aéroports — pour améliorer les services et tirer des leçons de ces difficultés. Je peux vous dire avec soulagement que les choses vont maintenant beaucoup mieux. En fait, le rendement est presque revenu à ce qu'il était avant la pandémie. Cependant, nous ne nous arrêterons pas là, monsieur le président.

Nous investissons dans nos aéroports. Nous renforçons la déclaration des droits des passagers pour mieux les protéger. Nous tentons à rétablir un système efficace et concurrentiel pour que les passagers soient bien protégés.

Je remercie mon collègue de soutenir les efforts que nous déployons pour renforcer la déclaration des droits des passagers afin

que, comme ses électeurs qui ont subi des retards, les passagers obtiennent les indemnisations qu'ils méritent.

• (1140)

M. Dan Muys: Vous avez dit que le rendement est presque revenu à ce qu'il était. Est-il normal et prévisible que 13 vols sur 14 soient retardés en un beau dimanche après-midi ensoleillé? Acceptez-vous cet état de choses?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, je ne sais pas comment répondre à cette question. Mon collègue nous présente une situation particulière sans mentionner d'autres facteurs. Il y a parfois des retards dans ce secteur, non seulement au Canada, mais partout dans le monde. Il y a parfois des perturbations météorologiques non seulement au Canada, mais partout dans le monde.

Je me concentre sur le système dans son ensemble. Je tiens à établir un système solide qui indemnise efficacement les gens qui font face à des difficultés causées par des compagnies aériennes. Nous tentons à fournir au système et aux aéroports tout le soutien dont ils ont besoin.

Je remarque que son collègue vient de s'opposer à ce qu'on investisse dans l'ACSTA, ce que je trouve bizarre, compte tenu des difficultés dont ces deux députés se plaignent.

M. Dan Muys: Treize sur 14, c'est normal et acceptable.

Les aéroports relèvent du gouvernement fédéral. Je ne parle pas de l'ACSTA. Que fait NAV Canada? On tient les aéroports responsables, mais qui est vraiment responsable? Le Comité a tenu deux réunions d'urgence pour discuter du chaos et de la situation catastrophique de nos aéroports, et rien n'a changé.

L'hon. Omar Alhabra: Je ne suis pas d'accord, monsieur le président. Nous avons fait des progrès. Si mon collègue veut des données, nous pourrions lui fournir des chiffres sur le rendement du secteur par rapport à ce qu'il était l'été dernier. Je me ferai un plaisir de vous les remettre. Je ne suis toutefois pas satisfait de ces résultats.

En fait, le budget de 2023 prévoit l'élaboration d'autres outils pour améliorer l'efficacité du système. Il s'agira de partage de données et d'une augmentation des pouvoirs du ministre des Transports qui lui permettra d'accroître l'efficacité du système. Nous élaborons maintenant un système de reddition de comptes pour les aéroports et pour NAV Canada.

Monsieur le président, j'invite mon collègue à prendre part aux activités que nous déployons pour améliorer la compétitivité et l'efficacité de notre secteur des transports.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Muys.

Nous passons maintenant la parole à M. Iacono.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre, c'est toujours un plaisir de vous recevoir.

En ce qui concerne le Budget supplémentaire des dépenses (C), pouvez-vous nous donner des précisions sur les 25,6 millions de dollars prévus pour les activités liées aux systèmes d'aéronefs télé-guidés et aux véhicules automatisés? À quoi servira cet argent? Pourquoi cette somme est-elle nécessaire?

[Traduction]

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

Je remercie mon collègue pour cette importante question.

Notre industrie est en pleine transformation, notamment dans le secteur de l'aviation. Notre gouvernement appuie les nouvelles technologies qui réduisent les émissions et qui améliorent le rendement et la sécurité. En retour, nous devons moderniser Transports Canada pour être en mesure d'utiliser ces nouvelles technologies afin de les certifier et de les vérifier. Ces investissements fourniront à Transports Canada les outils nécessaires pour certifier et vérifier les nouvelles technologies que le secteur privé produit afin d'améliorer l'efficacité et la sûreté de notre secteur des transports.

• (1145)

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Ne diriez-vous pas qu'il est impossible de dissocier l'économie et l'environnement des programmes, comme le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission et le Plan de protection des océans, et qu'ils sont importants à la fois pour l'économie et pour l'environnement?

Pouvez-vous nous en dire davantage sur ce point?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Votre question est importante. Je pense bien que les Canadiens comprennent que les changements climatiques sont réels et qu'ils ont d'énormes répercussions sur leur mode de vie et sur notre économie. Ils menacent l'existence même de la planète. Si nous tenons à ce que l'économie continue à croître et à prospérer, nous devons lutter contre les changements climatiques.

En fait, cette lutte produit d'autres avantages. En transformant nos façons de produire et de consommer, nous utilisons de nouvelles technologies, qui à leur tour créent de nouveaux emplois pour les Canadiens. Le monde entier considère le Canada comme un chef de file de l'utilisation de ces technologies et de l'exploitation des minéraux critiques. Il y a quelques semaines, le président Biden est venu discuter de l'importance du Canada en cette ère nouvelle. Le président de la Commission européenne est aussi venu pour souligner l'importance du Canada. Le monde constate que le Canada est un chef de file mondial en matière de nouvelles technologies et de lutte contre les changements climatiques. Notre gouvernement tient à assurer un avenir prospère à tous les Canadiens.

[Français]

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

Nous savons bien que vous avez des priorités en matière de dépenses qui montrent le rôle important que jouent les transports dans l'économie canadienne. Vous en avez cinq, en principe. Ma question porte sur deux de ces priorités, soit le Fonds national des corridors commerciaux et le train à grande fréquence.

Pouvez-vous nous donner des précisions là-dessus?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: En effet, comme mon collègue l'a dit, Transports Canada et moi, dans mon rôle de ministre, nous sommes fixé des priorités pour assurer la sûreté, la fiabilité et l'efficacité du secteur des transports. Nous nous concentrons sur l'établissement de chaînes d'approvisionnement efficaces. Le Fonds national des corridors commerciaux a été créé à cet effet. Nous nous concentrons sur certains goulots d'étranglement. Voilà pourquoi le budget de 2023 prévoit la création d'un bureau des chaînes d'approvisionnement des transports, qui sera chargé de maintenir et de surveiller l'efficacité de nos chaînes d'approvisionnement. Voilà pourquoi nous mettons l'accent sur la réduction des émissions du secteur des transports et sur sa décarbonisation. Voilà pourquoi nous soutenons la construction de trains à grande fréquence. Voilà pourquoi nous mettons l'accent sur la sécurité des océans en suivant le Plan de protection des océans.

Nous nous sommes fixé des priorités pour réaliser ce que les Canadiens attendent de nous, et nous respecterons ces priorités.

[Français]

Le président: Merci, monsieur le ministre et monsieur Iacono.

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

M. Jean-Denis Garon: Monsieur le ministre, sachez que, quand je vous interromps, c'est parce que j'aime beaucoup entendre vos propos et que j'aime avoir vos commentaires sur encore plus de dossiers. C'est donc un compliment quand cela arrive.

Ma prochaine question concerne l'aéroport de Saint-Hubert. Vous savez que l'arrivée de la compagnie Porter Airlines à l'aéroport de Saint-Hubert crée du stress et de l'appréhension dans la population, et cela est justifié. Il y a également le bruit des hélicoptères, qui est très dérangeant pour les résidents du voisinage. Les gens de la Montérégie aimeraient être rassurés. Ils vous demandent de relever le plafond de vol des hélicoptères dans la zone de l'aéroport de Saint-Hubert.

Que pouvez-vous nous dire sur ce dossier?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Je remercie mon collègue pour cette question.

J'ai visité la région dernièrement, et j'y ai rencontré le maire. Nous avons discuté de plusieurs de ces préoccupations. J'ai aussi rencontré des représentants de Porter Airlines. Nous avons parlé de ce projet d'expansion à l'aéroport de Saint-Hubert. Il avantagera beaucoup la région, mais je comprends aussi les préoccupations des collectivités locales. J'ai en fait encouragé la société Porter à collaborer avec les aéroports pour atténuer ces préoccupations. Le maire m'a aussi parlé des manœuvres d'hélicoptères dans la région.

J'ai chargé Transports Canada de trouver des solutions à ces problèmes. Nous y travaillons. S'il y a du nouveau, je serai heureux de vous en faire part.

• (1150)

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Merci beaucoup.

Je reviens au tour de questions précédent. Auriez-vous la gentillesse d'exercer un peu de pression dans le dossier des terres qui restent à rétrocéder à Sainte-Scholastique, afin que le comité consultatif qui s'en occupe puisse se réunir rapidement en vue de le faire avancer? Évidemment, je sais qu'il y a d'autres priorités, notamment sur le plan environnemental.

C'est une demande de la communauté de Mirabel.

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je crois que vous parlez de l'aéroport de Mirabel. Pour vous répondre brièvement, oui, absolument. Je me ferai un plaisir de travailler avec les fonctionnaires pour accélérer ce processus autant que possible.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Garon.

Merci, monsieur le ministre.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, comme vous le savez, il y a un peu plus de deux ans, dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, deux employés travaillant sur un remorqueur ont perdu la vie. Cet accident était dû à la négligence du propriétaire et du gouvernement, car en 50 ans, ce remorqueur n'avait jamais subi d'inspection. Le propriétaire n'avait pas entretenu l'équipement de sécurité et avait envoyé ce remorqueur à une affectation pour laquelle son moteur n'était pas assez puissant.

Le Bureau de la sécurité des transports, le BST, vient de publier son rapport sur cet accident. Il est extrêmement frustrant de constater que cette négligence a coûté la vie à deux hommes. Je sais que vous partagez mes sentiments.

Le BST a formulé quatre recommandations très raisonnables. La première concerne l'obligation d'inspecter régulièrement les remorqueurs de moins de 15 tonneaux de jauge brute. La deuxième demande que l'on évalue le potentiel d'utilisation des remorqueurs pour des opérations particulières. La troisième exige que l'administration de pilotage vérifie si les exigences sont respectées avant d'émettre des dispenses. Enfin, la quatrième suggère que l'administration de pilotage surveille continuellement la conformité.

Je voudrais savoir si aujourd'hui, vous nous promettez de mettre en œuvre ces quatre recommandations raisonnables le plus rapidement possible.

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur Bachrach, je vous dirai que je partage votre frustration face à la tragédie qui s'est produite. Une fois de plus, j'offre mes condoléances aux familles de ces employés. Je me prépare à aller les rencontrer, et je vous remercie de nous aider à coordonner cette rencontre.

Je peux vous assurer que Transports Canada et moi-même sommes déterminés à mettre en œuvre les recommandations du BST. Je suis déterminé à appliquer et à améliorer nos mesures de sécurité en fonction des leçons que nous tirerons de cette tragédie.

Nous examinons actuellement les recommandations du BST. Nous les prenons très au sérieux. Nous vous tiendrons au courant, vous et les membres du Comité, des mesures que nous prendrons.

M. Taylor Bachrach: D'ici à quelle date nous promettez-vous de mettre en œuvre ces recommandations?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur Bachrach, je vous promets que nous allons le faire le plus rapidement possible.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Merci, monsieur le ministre.

Nous passons maintenant à M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président.

J'aimerais maintenant que nous parlions des ports.

Les niveaux élevés de la hiérarchie comportent de nombreux postes vacants, notamment à l'Administration portuaire Vancouver Fraser. Les utilisateurs des ports recommandent que l'on y place des experts en logistique et en transport. Vous avez refusé d'embaucher les directeurs que les provinces des Prairies vous avaient recommandés. Toutefois, nous venons d'apprendre que vous avez nommé l'ancienne députée libérale Sandra Pupatello, qui n'a pas été élue dans sa circonscription lors des dernières élections. Vous avez aussi nommé Nancy DiGregorio, une donatrice et organisatrice du Parti libéral, à l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa.

Pourquoi l'embauche des administrateurs experts en logistique et en transport recommandés par les utilisateurs du port a-t-elle été bloquée pour nommer à ces postes des candidats défaits, des donateurs et des organisateurs du Parti libéral, en appliquant une procédure d'embauche accélérée?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, Transports Canada s'est engagé à collaborer avec les administrations portuaires pour nommer des candidats qualifiés à leurs conseils d'administration. Les nominations sont habituellement effectuées par différents intervenants, notamment des groupes d'utilisateurs. Transports Canada adopte habituellement les recommandations et les nominations présentées par ces groupes d'utilisateurs. Il arrive que le gouvernement se voie dans la nécessité de choisir d'autres candidats en se basant sur des critères différents. Cependant, toutes les personnes que mon collègue vient de mentionner avaient été recommandées par les intervenants. Le gouvernement du Canada a nommé des personnes mises en candidature et sélectionnées par ces groupes d'utilisateurs.

• (1155)

M. Mark Strahl: Par une incroyable coïncidence, ces personnes étaient d'importantes donatrices, organisatrices et candidates défaites du Parti libéral. Je comprends.

Les administrations aéroportuaires versent au gouvernement fédéral environ 300 millions de dollars en frais de location. Elles ont demandé qu'on leur rembourse cet argent, qui leur permettrait d'apporter des améliorations importantes à leurs infrastructures afin d'éviter des désagréments aux passagers. Par exemple, à l'aéroport Pearson de Toronto, la panne d'une courroie de transport des bagages a causé des ennuis à des milliers de passagers.

Vous avez cependant décidé de ne pas rembourser cet argent aux aéroports et de le conserver à Ottawa. Par conséquent, les coûts d'amélioration des infrastructures seront beaucoup plus élevés. Il en résultera, comme dans le cas de la surtaxe prévue dans le budget pour la sécurité, une hausse des frais que les consommateurs devront payer en réservant leurs vols.

Pourquoi avez-vous décidé de garder cet argent à Ottawa au lieu de le rembourser aux aéroports pour qu'ils puissent l'investir de manière à en faire profiter les voyageurs?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, tout d'abord, je ne suis pas du tout d'accord avec mon collègue. Sa question est inexacte.

Le gouvernement du Canada investit considérablement dans les aéroports. En fait, au cours de ces deux dernières années, nous avons investi près de deux milliards de dollars dans les infrastructures aéroportuaires grâce au Programme des infrastructures essentielles des aéroports, au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et à de nombreuses autres initiatives fédérales qui appuient les aéroports.

J'ajouterai simplement que nous sommes déterminés à trouver d'autres moyens de fournir plus de ressources aux aéroports. Nous reconnaissons qu'ils ont encore beaucoup à faire pour améliorer leurs capacités et leur efficacité. Nous collaborerons avec les administrations aéroportuaires pour trouver d'autres façons de les aider.

Je tiens à ce que vous compreniez que notre gouvernement a fait des investissements bien plus importants que les paiements de loyer que versent nos aéroports.

M. Mark Strahl: J'ai une autre question à vous poser, monsieur le ministre.

En tenant compte de l'augmentation de la taxe sur le carbone, de l'augmentation de la surtaxe pour la sécurité et de l'augmentation des frais d'amélioration des aéroports, votre gouvernement a-t-il analysé l'incidence qu'a eue cette hausse des frais — par rapport à ceux des aéroports américains — sur les fuites vers les États-Unis? Dans quelle mesure cette hausse des frais qu'impose votre gouvernement incitera-t-elle les voyageurs à se rendre aux États-Unis pour prendre l'avion afin d'éviter la structure des prix au Canada?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, nous évaluons constamment la compétitivité et la santé de notre secteur de l'aviation. Il est important pour moi, pour notre gouvernement et pour Transports Canada que nous maintenions des transports concurrentiels, sains et sécuritaires, notamment dans le secteur de l'aviation.

Mon collègue mélange toutes sortes d'enjeux. Il sait que les administrations aéroportuaires ont le pouvoir d'établir leurs propres frais. En fait, notre ancien ministre des Transports, Chuck Strahl, a souvent mentionné l'indépendance des aéroports et la discrétion dont ils jouissent pour fixer leurs frais.

S'il a besoin de séances d'information, je me ferai un plaisir de lui en donner ou de l'aiguiller vers une personne qu'il connaît très bien et qui saura le renseigner à ce sujet.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Strahl.

Enfin, pour son premier tour aujourd'hui, nous avons Mme Koutrakis.

Madame Koutrakis, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Merci, monsieur le ministre, de comparaître de nouveau devant notre comité cette année. C'est toujours un honneur de vous recevoir pour répondre à ces questions importantes.

J'aimerais revenir à l'une des questions que mon collègue, M. Strahl, a posées plus tôt, au sujet du grand nombre de plaintes présentées à l'Office des transports du Canada. Pendant la pandémie, les compagnies aériennes prévoyaient qu'il faudrait cinq ans pour revenir aux niveaux d'avant la COVID-19, mais le volume de trafic a rebondi beaucoup plus rapidement.

Cela a logiquement créé beaucoup de problèmes avec les systèmes de transport aérien et suscité les nombreuses plaintes que mon collègue a évoquées tantôt. Je dirais quant à moi que c'est en fait un signe de reprise réussie, et je me demande si vous êtes du même avis.

● (1200)

L'hon. Omar Alghabra: Merci, madame Koutrakis, pour la question, pour le travail que vous faites à titre de secrétaire parlementaire du ministre des Transports et pour votre participation à ce comité.

Permettez-moi de dire qu'en effet, bon nombre des séances d'information que j'ai eues pendant la pandémie prévoyaient que le secteur du transport aérien ne se rétablirait pas avant cinq ou six ans. La bonne nouvelle, je suppose, c'est que la reprise se fait beaucoup plus rapidement que prévu. Il est vrai cependant que cette reprise rapide a suscité de nombreuses difficultés, qui se sont conjuguées à la pénurie de main-d'œuvre et au désir des gens de voyager. En fait, nous avons constaté une augmentation de 300 % au cours de la dernière année seulement. En 2023, nous sommes près d'atteindre les niveaux de 2019. C'est en effet prometteur pour le secteur et pour les Canadiens.

Cela dit, oui, cela a engendré de nombreux défis et problèmes frustrants. Notre gouvernement travaille avec les compagnies aériennes, les aéroports et d'autres intervenants pour éliminer ces goulots d'étranglement, notamment en renforçant la déclaration des droits qui garantira la protection des droits des passagers. Nous travaillons à améliorer l'échange d'information et la reddition de comptes dans le secteur. Nous tirons des leçons, notamment en trouvant des moyens d'améliorer les ressources et l'efficacité de l'Office des transports du Canada dans le traitement des plaintes.

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le ministre.

J'aimerais également répondre à certaines observations formulées dans la question de mon collègue M. Muys.

Il parlait tout à l'heure des retards. C'est une affaire compliquée, car il ne suffit pas de vérifier la météo locale à Toronto, par exemple. Les tornades et autres conditions météorologiques extrêmes dans le Midwest américain peuvent avoir des répercussions sur les horaires des vols à Toronto. Êtes-vous d'accord?

Nous avons récemment eu une tempête de verglas et j'y ai goûté de près, privée d'électricité comme je l'ai été pendant toute une semaine. Je suis persuadée que les horaires des vols en ont souffert eux aussi.

L'hon. Omar Alghabra: Madame Koutrakis, absolument. Je sais qu'il arrive souvent que des passagers se retrouvent dans un aéroport sous un ciel qui semble clair pour apprendre que leur vol est retardé. Les gens sont frustrés et se demandent le pourquoi de ces retards. Je ne saurais vous les expliquer tous. Dans certains cas, c'est peut-être à cause d'une pénurie de main-d'œuvre, mais dans d'autres, c'est à cause de mauvaises conditions météorologiques dans d'autres régions et de l'effet domino qu'elles exercent sur l'aéroport en cause.

Les retards ont toujours fait partie du secteur de l'aviation en raison des conditions météorologiques ou de circonstances non contrôlées. À Transports Canada, abstraction faite de la météo, nous nous efforçons de réduire le nombre et les causes des retards qui relèvent du contrôle du secteur. L'une des meilleures façons d'y parvenir est de s'assurer que les compagnies aériennes répondent des retards dont elles sont responsables et que nous protégeons les droits des passagers.

Mme Annie Koutrakis: Voilà qui m'amène à ma prochaine question.

Je me demandais si vous étiez en mesure... Je sais que vous en avez parlé au Comité et lors des points de presse. Pouvez-vous nous dire où en sont ces considérations et comment nous allons modifier les droits des passagers?

L'hon. Omar Alghabra: Madame Koutrakis, à la suite des leçons tirées des défis de l'été dernier, je me suis engagé auprès des Canadiens à améliorer et à renforcer la déclaration des droits des passagers. Je suis heureux que le budget de 2023 en fasse mention. Restez à l'affût. Nous annoncerons bientôt à quoi ressembleront ces mesures. Cependant, comme je l'ai dit au Comité et aux Canadiens, je suis déterminé à ce que la déclaration des droits des passagers soit renforcée d'ici la fin de la session, avant l'ajournement d'été.

Mme Annie Koutrakis: Merci.

• (1205)

[Français]

Le président: Merci, madame Koutrakis.

[Traduction]

Merci, monsieur le ministre.

Cela met fin aux questions de la première heure de la séance d'aujourd'hui.

Au nom de tous les députés, je tiens à vous remercier encore une fois d'avoir comparu aujourd'hui et d'avoir répondu à toutes nos questions.

Je vais suspendre la séance pendant deux minutes pour inviter les représentants du ministère à se joindre à nous.

Nous nous reverrons dans deux minutes.

[Français]

Merci, tout le monde.

[Traduction]

• (1205)

(Pause)

• (1210)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Nous poursuivons avec les témoignages des fonctionnaires du ministère.

Je vous souhaite encore une fois la bienvenue.

Nous allons commencer notre série de questions aujourd'hui, au deuxième tour, avec M. Muys.

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

M. Dan Muys: Merci beaucoup.

J'aimerais soulever une question qui m'a été rapportée par des gens de la région des chalets de l'Ontario, qui se trouve à quelques heures de ma circonscription, peut-être à quelques heures au sud-ouest d'ici. Il y a eu un changement à la réglementation de Transports Canada qui suscite des préoccupations importantes. Voici le problème comme je le comprends. Il s'agit des chalets flottants, qui préoccupent les municipalités et les résidents de cette partie du centre de l'Ontario, ainsi que d'autres régions du Canada. Il y a des entreprises qui surgissent sans cesse pour construire ce genre de structures.

Auparavant, Transports Canada avait des règlements et des normes pour les maisons flottantes, mais maintenant, quelque chose a changé et Transports Canada détermine qu'il s'agit de petits bateaux, ce qui signifie qu'elles n'ont pas à se conformer aux règlements locaux ou aux règlements sur les caravanes flottantes. De toute évidence, il y a des préoccupations environnementales liées aux eaux grises, voire aux eaux noires qui se déposent dans les lacs sans les soins appropriés.

En fait, ces maisons ne flottent même pas. Elles sont hissées sur des pilotis, alors elles ne correspondent certainement pas à ce que j'appellerais la définition d'un bateau qui peut réellement se déplacer. Je ne sais pas si vous êtes au courant de ce problème ou si vous avez vu ces structures en personne. J'ai une photo que quelqu'un m'a envoyée et qui ne ressemble pas beaucoup à une embarcation. Ce n'est certainement pas sur le point de bouger.

Êtes-vous au courant? Que peut-on faire pour changer cela parce qu'il me semble que ces bâtiments ont été mal classés et que cela est très préoccupant?

M. Arun Thangaraj (sous-ministre, ministère des Transports): Oui. Nous sommes conscients du problème et nous travaillons avec les municipalités.

Je vais demander à mon collègue, Nicholas Robinson, de vous donner des détails.

M. Nicholas Robinson (sous-ministre adjoint délégué, Sécurité et sécurité, ministère des Transports): Merci, monsieur le sous-ministre.

Comme le sous-ministre l'a mentionné, cette question a été portée à notre attention, non seulement dans les municipalités de l'Ontario, mais aussi dans d'autres régions du pays.

En ce qui concerne les règles et les règlements concernant certains lacs ou cours d'eau dans les provinces et les territoires, nous travaillons avec ces municipalités pour déterminer l'ampleur du problème et pour trouver des solutions et des moyens de prévenir tout rejet indésirable ou inconnu qui risque de détériorer les cours d'eau ou faire obstacle à la navigation.

Nous continuons de travailler avec ces municipalités pour régler ce problème.

M. Dan Muys: D'accord, mais il s'agit d'un problème de classification erronée. Ce ne sont pas de petits bateaux.

Seriez-vous prêt à revoir cette décision et peut-être à tenir une séance d'information pour les députés dans les régions touchées par cette décision? Je sais qu'un de mes collègues a envoyé une lettre au ministre et qu'il n'a pas reçu de réponse. C'était il y a cinq mois.

• (1215)

M. Nicholas Robinson: En ce qui concerne les mesures précises que nous prendrions dans le cadre de notre collaboration avec les municipalités et d'autres gouvernements à cet égard, nous examinons la classification des bateaux, mais je ne peux pas dire que nous allons changer de cap à ce sujet tant que nous continuons à chercher une solution précise à ce problème.

M. Dan Muys: D'accord, il n'y a donc aucune mesure.

Passons à autre chose. Nous avons accueilli des représentants de VIA Rail au Comité en janvier, lorsque nous avons tenu des réunions d'urgence au sujet du chaos provoqué par les déplacements au Canada à Noël. En particulier, nous avions des questions au sujet du déplorable incident où un train de VIA a été coincé entre Toronto et Ottawa pendant 18 heures. C'était assez problématique.

J'aime bien prendre le train. J'aime bien suivre ce trajet. Je suis sceptique quant à la notion de train à grande fréquence parce que j'ai pris la grande vitesse dans d'autres pays et que c'est une bien meilleure option. Cela dit, dans ce même corridor, nous avons eu une série d'incidents récemment.

La fin de semaine dernière, je crois qu'il y a eu quelques incidents. Malheureusement, je crois qu'il y a eu un décès causé par une intrusion, un problème mécanique. Encore une fois, il y a eu beaucoup de retards avec VIA Rail dans le corridor Toronto-Ottawa. Avez-vous eu des discussions avec VIA à ce sujet? Il semble qu'il s'agit d'un problème permanent. Que fait-on pour y parer?

M. Arun Thangaraj: À la suite des incidents qui se sont produits Noël dernier, nous nous sommes longuement entretenus avec VIA Rail et ses représentants sur divers aspects, dont la manière de gérer ces incidents. Il s'agira notamment de nous en informer, de s'entendre avec la compagnie de chemins de fer hôte et de renseigner les passagers. Parmi les précautions à prendre, il faut s'assurer qu'il y a suffisamment de nourriture et d'eau à bord.

Comme vous l'avez souligné, je crois que c'est la semaine dernière ou au début d'avril, lors de la tempête de verglas, qu'un train a subi des dommages à cause d'une branche qui s'était fracassée au sol. Cet incident nous a permis de constater que bon nombre des mesures prévues, y compris la communication avec nous, avec les passagers et le CN, ont été mises en place et ont fonctionné comme il faut.

À la suite de l'incident, nous effectuons un examen avec VIA Rail pour déterminer ce qui a bien fonctionné et ce qui n'a pas fonctionné. Ce que je peux vous dire, c'est que nous avons constaté que la société communique mieux, qu'elle surveille les médias sociaux de plus près et qu'elle fournit l'information en temps opportun.

M. Dan Muys: Dans les quelques secondes qu'il me reste, je note que dans un article du *Toronto Star* de la fin de semaine dernière, on pouvait lire en vedette que des centaines de soi-disant intrus ont été écrasés sur les voies ferrées du Canada, et que le Bureau de la sécurité des transports n'a enquêté que sur deux cas. Je crois que c'est ce qui a causé le retard la fin de semaine dernière.

Avez-vous des commentaires à ce sujet?

Le président: Malheureusement, nous avons atteint les six minutes.

Nous n'avons malheureusement pas le temps d'entendre la réponse, monsieur Muys.

Nous allons passer à Mme Koutrakis.

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

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le président.

Bienvenue à tous nos collègues et experts de Transports Canada qui sont ici cet après-midi.

Transports Canada a lancé un appel de propositions pour appuyer une plus grande participation des Autochtones au Plan de protection des océans. Pouvez-vous nous en dire plus sur cette initiative et sur la façon dont la participation des Autochtones aidera à protéger nos océans et nos côtes?

M. Arun Thangaraj: Je vous remercie de la question.

Le travail que nous faisons avec les peuples autochtones dans le cadre de cette mobilisation communautaire locale est essentiel à un certain nombre de nos programmes, mais surtout au programme de protection des océans.

Ce programme comporte un certain nombre d'éléments axés sur la mobilisation. Nous fournissons un financement à long terme pour le renforcement des capacités afin de permettre une participation efficace, et cela comprend le financement de l'expertise technique pour ces collectivités, ainsi qu'un programme de fonds de participation communautaire, soit une subvention annuelle de 2 millions de dollars conçue pour fournir un financement à court terme aux collectivités et aux organisations autochtones afin qu'elles participent à l'élaboration et à l'amélioration de notre système de transport maritime.

À la fin du mois dernier, la ministre a invité des organisations à présenter une demande de financement pour des postes de coordonnateurs maritimes autochtones, ce qui accroît la capacité de nos partenaires à participer à l'élaboration et à la mise en œuvre de ce plan. Une meilleure connaissance de la situation maritime est essentielle, elle aussi. Un outil a été élaboré conjointement avec les collectivités autochtones à ces fins. Je pense que c'est un bon exemple du partenariat continu qui a mené au succès du programme.

• (1220)

Mme Annie Koutrakis: Au cours de la deuxième semaine de relâche parlementaire, j'ai eu la chance de me rendre en Saskatchewan en compagnie de six collègues. Nous avons vu comment fonctionne ce partenariat entre le gouvernement et les communautés autochtones. Celles-ci nous ont exprimé leur reconnaissance pour cela. Je suis très heureuse de vous faire part de leur rétroaction.

Durant ce même séjour en Saskatchewan, nous avons rencontré de petits agriculteurs. Ils étaient très contents que le budget de 2023 prévoie des fonds pour l'agrandissement de la zone d'interconnexion. Le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement a d'ailleurs recommandé cette mesure comme un moyen de stimuler la concurrence dans le secteur ferroviaire, ce qui profiterait particulièrement aux producteurs agricoles.

Que devons-nous faire pour atteindre ce résultat et comment pouvons-nous avoir l'assurance que les transporteurs ferroviaires américains n'accapareront pas le trafic ferroviaire? Il semble que ce serait important que certains de nos collègues le sachent.

M. Arun Thangaraj: Merci beaucoup pour cette question.

Comme vous l'avez fait remarquer, le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement a décrit l'interconnexion comme étant une mesure pour renforcer la compétitivité dans le secteur ferroviaire. En fait, l'interconnexion permet à un expéditeur de faire appel, à un prix réglementé, à un autre expéditeur pour transporter ses marchandises à un point de correspondance situé à proximité.

Ce que les dispositions visent à faire dans une zone géographique donnée — en l'occurrence dans les Prairies et pour une période de 18 mois —, c'est de permettre à des expéditeurs qui se trouvent à moins de 160 kilomètres de ce point de correspondance de faire appel à une autre compagnie de chemin de fer pour obtenir de meilleurs prix ou de meilleurs services. Ce projet pilote nous permettra de recueillir des données sur les avantages et les résultats en matière de compétitivité, de prix, de délai et d'impact sur la chaîne d'approvisionnement.

Mme Annie Koutrakis: Je pense que cela est également prévu dans le projet de loi C-33 sur la modernisation des ports. Pouvez-vous nous dire ce qui serait différent par rapport au projet pilote qui est d'une durée de 18 à 24 mois? Si un expéditeur souhaite utiliser l'interconnexion, doit-il présenter une demande? Le processus a-t-il changé?

M. Arun Thangaraj: Je vais demander à mon collègue, M. Hutton, de répondre.

M. Craig Hutton (sous-ministre adjoint associé, Politiques, ministère des Transports): Merci beaucoup pour cette question.

En ce qui concerne l'interconnexion, il faudra d'abord apporter une modification à la loi et la faire approuver par le Parlement. Par la suite, les expéditeurs pourront utiliser cet outil dans leurs négociations avec les chemins de fer.

Mme Annie Koutrakis: Si je comprends bien, cela se ferait automatiquement. Est-ce exact?

M. Craig Hutton: Une fois la modification approuvée, le processus à suivre pour utiliser cette méthode sera clair.

Mme Annie Koutrakis: Je voulais aussi poser une question au sujet de l'Administration portuaire Vancouver Fraser, qui a récemment décidé de ne pas mettre en oeuvre le Programme de limitation de l'âge des camions lancé sous le gouvernement de Stephen Harper.

Pouvez-vous expliquer le rôle que les députés libéraux de la Colombie-Britannique ont joué pour que l'Administration portuaire suspende son plan?

M. Arun Thangaraj: Je vous remercie pour cette question.

Ce que nous cherchions à faire dans le cadre de ce programme, c'était de nous assurer que les opérations portuaires et la circulation des marchandises dans le port et dans la chaîne d'approvisionnement se faisaient de la manière la plus fluide possible. Durant la pandémie, nous avons constaté qu'en raison des rivières atmosphériques et des incendies, la circulation des marchandises, surtout à l'entrée et à la sortie du port, était devenue vraiment problématique.

En 2022, il y a eu des retards causés par la pandémie. Au début de cette année, nous avons demandé au port de voir s'il pouvait re-

courir à de nouvelles technologies et à d'autres mesures pour évaluer sa stratégie globale de réduction des gaz à effet de serre. Nous continuerons à travailler avec les autorités portuaires pour trouver une voie commune à suivre pour réduire la pollution, protéger les emplois et faciliter la circulation des biens.

• (1225)

Le président: Je vous remercie, madame Koutrakis.

Merci également à vous monsieur le sous-ministre.

[Français]

Monsieur Garon, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

M. Jean-Denis Garon: Merci, monsieur le président.

Le gouvernement fédéral a récemment fait l'acquisition, pour le port de Québec, de terrains liés à l'ancien projet Rabaska.

Pourriez-vous me dire quel était le rôle de Transports Canada dans l'acquisition de ces terrains et aussi s'il y a un projet particulier lié à ces nouvelles acquisitions?

[Traduction]

M. Arun Thangaraj: Je vous remercie pour cette question. Je vais demander à ma collègue, Mme Hébert, de vous donner plus de détails.

Quand le port acquiert des terrains, il doit obtenir l'approbation ministérielle, laquelle a été accordée, comme vous l'avez dit. Je n'ai cependant pas les détails de ce projet sous la main en ce moment.

Je vais demander à ma collègue si elle peut répondre.

Mme Stephanie Hébert (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports): Monsieur le président, je pense que nous allons devoir faire suivre ces renseignements par écrit au Comité.

[Français]

et pour ce qui est de la raison pour laquelle les terrains ont été acquis.

M. Jean-Denis Garon: Est-il arrivé, par le passé, que Transports Canada ait fait l'acquisition de terrains sans avoir de projet précis en tête?

Mme Stephanie Hébert: Je vous remercie de la question.

L'acquisition de terrains se fait très souvent pour des projets précis et à des fins déterminées. En ce qui concerne le projet auquel vous faites allusion, je n'ai pas les détails en main. Il m'est donc très difficile de répondre à la question. Cependant, il faut toujours avoir un objectif en place. Il arrive rarement que Transports Canada fasse l'acquisition de terrains. Normalement, ce sont les ports qui ont cette responsabilité. Nous allons faire un suivi à ce sujet.

M. Jean-Denis Garon: Je vous serais reconnaissant si vous pourriez fournir une réponse par écrit au Comité.

J'aimerais maintenant poser une question relativement aux infrastructures aéroportuaires installées dans ma circonscription. L'automne dernier, un incendie est survenu sur le terrain de l'aéroport de Mirabel. Les autorités aéroportuaires ont décidé de ne pas envoyer les pompiers de l'aéroport, ce qui a causé des retards. Un homme est mort lors de cet incendie. Lorsque, finalement, un pompier a décidé d'intervenir, il a été suspendu par les autorités aéroportuaires. Je sais que cela relève d'Aéroports de Montréal.

Par la suite, on s'est évidemment intéressé à la question de la sécurité aéroportuaire. J'ai rencontré beaucoup de gens du milieu. Ils m'ont dit qu'il y aurait des dangers imminents pour la sécurité du public, des passagers et des employés, notamment quant au nombre de pompiers en service à Dorval et à Mirabel. En effet, ce nombre serait très inférieur aux normes américaines, par exemple.

En fait, en 2019, Aéroports de Montréal a demandé à M. Daniel Dufresne, un expert-conseil en santé et sécurité, d'effectuer une analyse à ce sujet. Lorsque les dirigeants d'Aéroports de Montréal ont reçu le rapport et ont constaté la teneur de son contenu, ils ont décidé de ne le transmettre ni aux syndicats ni aux employés.

Transports Canada pourrait-il entreprendre une démarche pour faire en sorte que les syndicats et ce comité puissent avoir accès au rapport produit par M. Dufresne en 2019?

[Traduction]

M. Nicholas Robinson: Je vous remercie de la question.

Je ne suis pas au courant du rapport que vous mentionnez. Je vais cependant vous parler plus précisément de la réglementation en matière de lutte contre les incendies en vigueur dans les aéroports.

Nous avons mis en place une réglementation relative à la lutte contre les incendies dans les aéroports. Ces règles et règlements sont établis en fonction du nombre de passagers qu'un aéroport peut accueillir durant une période donnée. Par ailleurs, l'aéroport doit se doter d'un service de lutte contre les incendies en cas d'urgence à bord d'un avion. Si un exploitant ou toute autre personne fait un signalement laissant entendre qu'un aéroport contrevient à ces règlements, nous allons alors mener une enquête, comme c'est le cas pour tout autre risque pour la sécurité, mais nous inspectons les aéroports en nous appuyant sur les règlements sur la lutte contre les incendies dont nous disposons.

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Merci.

On m'indique qu'un aéroport américain de catégorie similaire aurait probablement le double de pompiers. Ce serait intéressant de vérifier cela. On sait qu'il y a eu un manque de transparence assez important chez Aéroports de Montréal, alors je ne suis pas surpris que vous ne soyez pas davantage au courant de ce rapport, comme c'est le cas pour bien d'autres gens. Si vous pouviez envoyer une réponse au Comité à ce sujet, nous vous en serions reconnaissants.

Je vais vous poser une question d'ordre technique que j'ai posée au ministre plus tôt. En ce qui concerne les trains à grande fréquence, à combien estimez-vous le nombre de gens qui délaisseraient la voiture pour prendre le train, une fois que le projet sera déployé? On se pose la question, et j'aimerais savoir si des comparaisons quantitatives ont aussi été faites par Transports Canada pour voir combien de gens feraient la transition si c'était un projet de train à grande vitesse, ou TGV. On sait que le TGV est plus rapide et que la rapidité est un incitatif important pour prendre le train.

Des estimations ont-elles été produites quant au nombre de gens qui passeraient de la voiture au train? Si c'est le cas, pouvez-vous en informer le Comité, peut-être même par écrit?

• (1230)

M. Vincent Robitaille (sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence, ministère des Transports): Merci de la question.

En ce qui concerne le projet de train à grande fréquence, ou TGF, qui est proposé et pour lequel on a lancé le processus d'approvisionnement, il devra minimalement faire passer le nombre de passagers dans le corridor de 5 millions en 2019, environ, à 16 millions en 2050. C'est déjà mentionné dans l'appel d'offres. On parle de tripler le nombre de passagers. Cette croissance sera liée, d'une part, à un temps de déplacement réduit et à une fiabilité accrue, et d'autre part, au fait que les usagers actuels prendront le train plus souvent. Il y a déjà beaucoup de gens qui prennent le train, mais qui ne le prennent pas aussi souvent qu'ils le voudraient, parce qu'il n'y a pas assez de trains présentement. Les horaires ne sont pas assez bons. De plus, une grande proportion des nouveaux passagers seront des gens qui prenaient l'avion ou la voiture. On parle de doubler, environ, le nombre de passagers.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Robitaille et monsieur Garon.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Vous avez six minutes à votre disposition.

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

Je vais poursuivre dans la même veine que mon collègue et approfondir la question du train à grande fréquence. Il semble y avoir deux points fondamentaux en jeu ici. Le premier, c'est le choix qu'il faut faire entre un train à grande fréquence et un train à grande vitesse. Le deuxième, c'est la distinction entre les marchés publics et le modèle de PPP que le gouvernement fédéral semble déterminé à privilégier.

J'aimerais savoir si le ministère s'est penché sur ces questions dans le cadre d'analyses en bonne et due forme avant de lancer sa demande d'expression d'intérêt pour le projet de train à grande fréquence.

M. Arun Thangaraj: Je vais commencer à répondre et M. Robitaille prendra la relève.

Concernant la grande fréquence et la grande vitesse, le processus est en partie conçu de manière à permettre au marché de déterminer laquelle des deux options serait la meilleure. Les objectifs que nous nous sommes fixés sont la réduction des délais de déplacement et l'atteinte de vitesses plus élevées dans le corridor. La réponse que nous obtiendrons nous proposera une solution qui intégrera la grande vitesse ou qui se limitera à un service à grande fréquence.

Je pense que le projet qui émergera améliorera le service ferroviaire, réduira la durée des trajets et desservira un plus grand nombre de localités qu'en ce moment. Comme l'a dit M. Robitaille, il y aura une augmentation marquée du nombre d'usagers du service ferroviaire.

M. Taylor Bachrach: Cependant, Transports Canada et le gouvernement ont déjà défini le bac à sable dans lequel ils souhaitent que les entreprises du secteur privé présentent leurs propositions. Il a décrit un projet de train à grande fréquence. C'est ce que j'ai compris. Lorsque j'ai rencontré des représentants de VIA Rail, ils m'ont parlé de la conception du projet dans les détails. C'est l'aboutissement d'une longue réflexion.

Le choix de cette solution — le train à grande fréquence étant un produit fondamentalement différent du train à grande vitesse — repose-t-il sur la conduite d'une analyse officielle avant de prendre la décision d'opter pour le train à grande fréquence et non pour le train à grande vitesse?

M. Vincent Robitaille: Juste pour compléter la réponse du sous-ministre, je dirais que le processus tient compte du choix du partenaire privé et de la période de codéveloppement de quatre ans. Il vise précisément à encourager le partenaire à déterminer si des tronçons à grande vitesse pourraient être utiles pour offrir le meilleur service possible et à quels endroits. Le processus est ainsi conçu pour permettre la tenue de cette analyse et aussi pour protéger les intérêts des contribuables et optimiser les ressources.

Il existe de nombreux modèles de service à travers le monde. Je crois que vous y avez fait allusion dans votre question précédente. L'Allemagne et le Maroc ont opté pour des services mixtes. Le train à grande vitesse peut rouler à 250 kilomètres à l'heure. Avant d'entrer dans une ville, il roule au ralenti durant un certain temps. Cette façon de procéder permet de tenir compte des coûts d'infrastructure importants qui sont nécessaires pour la haute vitesse et son déploiement au meilleur endroit possible.

● (1235)

M. Taylor Bachrach: Très bien. Ce que vous dites, c'est que la portée du projet, dans sa forme actuelle, est suffisamment vaste pour inclure un train à grande vitesse tel qu'il est traditionnellement défini. Je trouve tout simplement curieux que le gouvernement fasse la promotion de ce projet comme étant un train « à grande fréquence » qui atteindra des vitesses de 200 kilomètres à l'heure et non pas comme un train « à grande vitesse ». Il dévoile beaucoup de détails, ce qui donne l'impression qu'il indique aux promoteurs du secteur privé ce qu'il attend d'eux. Je vais m'arrêter ici.

Ma question suivante concerne les marchés. A-t-on effectué une analyse comparative officielle des marchés publics et du modèle de PPP sur le plan de l'optimisation des ressources, des risques et de l'intérêt public? Une analyse officielle a-t-elle eu lieu avant la demande d'expression d'intérêt?

M. Arun Thangaraj: En vertu de ce modèle, comme l'a dit le ministre, la filiale de Via, Via TGF, demeure publique. Le choix du processus d'acquisition et d'un partenaire du secteur privé a été privilégié expressément pour permettre le plus haut degré d'innovation. Nous voulons offrir un service optimal, mais nous tenons également compte du transfert du risque lié aux revenus, des avantages pour les contribuables, de l'augmentation de l'achalandage et...

M. Taylor Bachrach: Je comprends les raisons pour lesquelles le gouvernement a choisi cette voie. Ma question était très précise. Y a-t-il eu une analyse officielle des modèles d'approvisionnement avant le lancement de la demande d'expression d'intérêt?

M. Arun Thangaraj: Oui. Le gouvernement a analysé un certain nombre de modèles d'approvisionnement.

M. Taylor Bachrach: Transports Canada serait-il disposé à fournir au Comité les résultats de ces analyses?

M. Arun Thangaraj: Si vous en faites la demande, nous vous les fournirons volontiers.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Monsieur le président, j'aimerais en faire la demande. Je ne sais pas si cela nécessite un vote.

Je pense qu'il serait très intéressant d'avoir cette information, compte tenu du vigoureux débat en cours au sujet des risques posés par le modèle de PPP. À Ottawa, nous avons vu des projets, notamment celui du train léger sur rail, se terminer en lamentable fiasco. Je pourrais donner une foule d'exemples de grands projets d'immobilisations que le secteur privé a fait dérailler partout au Canada. Lorsqu'il est question de l'avenir du service ferroviaire de voyageurs au Canada, nous devons placer l'intérêt public au cœur du débat.

Je comprends qu'il s'agit là d'une question plus politique qu'opérationnelle pour le ministre, mais je pense que vous savez où je veux en venir. Les hypothèses qui sous-tendent ces analyses revêtent une importance vitale.

M. Arun Thangaraj: Dans le cadre de notre analyse de ces modèles, nous avons tenu compte, par exemple, des conclusions de l'enquête sur le train léger sur rail. Ces conclusions et l'expérience d'autres grands projets d'infrastructure ont été intégrées à notre méthode d'approvisionnement et à notre démarche de codéveloppement et de collaboration avec notre partenaire.

Je le répète, nous avons été très attentifs à toutes ces expériences tout au long de notre démarche et nous en avons tenu compte dans le choix du modèle que nous avons utilisé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le sous-ministre, et merci à vous également, monsieur Bachrach. Nous allons présenter une demande écrite officielle. Un vote n'est pas nécessaire.

Nous passons maintenant à M. Lewis.

Monsieur Lewis, vous disposez de cinq minutes.

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie également les fonctionnaires de leur témoignage ce matin. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Je vais aborder un sujet un peu différent. J'aimerais parler des véhicules électriques. Au cours de la dernière heure, le ministre a parlé de l'importance des véhicules électriques et de la situation actuelle. Ma question porte là-dessus.

Nous avons des cibles à atteindre d'ici 2030. Il est malheureux de constater que nos cibles n'atteignent pas celles que les Américains se sont fixées. C'est extrêmement dommage. De toute évidence, la situation est très difficile pour nos fabricants, mais parlons de la taxe fédérale sur l'essence. Pour chaque pourcentage de véhicules électriques que nous mettons sur la route, le gouvernement perdra évidemment des revenus tirés de la taxe fédérale sur l'essence. Ce montant est-il retranché du budget de Transports Canada?

De quel budget est-il retranché? Qu'est-ce qui sera supprimé à cause de cette perte de revenus?

M. Arun Thangaraj: L'argent qui provient du budget du ministère sert à payer le programme d'incitatifs, c'est-à-dire les subventions ou les incitatifs offerts aux Canadiens et aux entreprises pour l'achat de véhicules légers et lourds.

Il vaudrait mieux poser la question sur la taxe sur l'essence à mes collègues du ministère des Finances.

M. Chris Lewis: D'accord. Merci.

De toute évidence, votre ministère doit être très au courant de la perte de revenus provenant de l'essence et s'en préoccuper.

Je vais simplifier ma question. Avez-vous eu des discussions avec le ministre à ce sujet?

• (1240)

M. Arun Thangaraj: En travaillant avec des collègues d'autres ministères dans le cadre de la stratégie de décarbonisation, nous examinons absolument tous les angles. Une analyse coûts-avantages exhaustive a été effectuée du côté des recettes, mais nous avons aussi analysé l'impact financier des émissions de carbone. Tous ces facteurs ont été pris en compte dans l'élaboration de la politique.

M. Chris Lewis: S'il n'y a pas eu de sérieuse réflexion à ce sujet, je suggère que nous commençons à y réfléchir, car il y aura un énorme trou dans nos revenus.

En ce qui concerne l'aide financière que le ministre a mentionnée pour les services de traversier dans l'Est, pouvez-vous nous dire si les traversiers de l'île Pelée et de l'île Manitoulin en bénéficieront?

M. Arun Thangaraj: Non.

M. Chris Lewis: En quoi consiste l'aide financière pour services dans l'Est? Est-ce qu'elle vise seulement les principaux services de traversier, comme ceux qui vont à St. John's, à Terre-Neuve?

M. Arun Thangaraj: Oui, ceux-là et ceux qui relient l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse.

M. Chris Lewis: Quelle attention a été accordée aux traversiers qui desservent les îles Pelée et Manitoulin? Je sais qu'ils éprouvent de gros problèmes de main-d'oeuvre.

M. Arun Thangaraj: Ces traversiers sont de compétence provinciale.

M. Chris Lewis: D'accord, c'est l'Ontario. Je vous remercie de ce renseignement.

En ce qui concerne le train à grande vitesse, j'ai une question au sujet du corridor Toronto-Windsor, car ma circonscription d'Essex est adjacente à la ville de Windsor. Lorsque le train à grande vitesse entrera en service, y aura-t-il un nouvel ensemble de voies ferrées ou utiliserons-nous celles qui sont en place?

M. Arun Thangaraj: L'idée qui sous-tend le train à grande fréquence, c'est qu'il y aura une emprise dédiée au projet.

M. Chris Lewis: Vous voulez dire de nouvelles voies.

M. Arun Thangaraj: Oui, certains tronçons. D'après l'analyse des options d'alignement, il serait possible que les voies existantes soient utilisées dans des tronçons où il n'y a pas de conflit entre le transport de fret et le transport de voyageurs à l'heure actuelle, mais il y aura une nouvelle emprise sur un segment important.

Monsieur Robitaille, voulez-vous poursuivre.

M. Chris Lewis: Oui, allez-y, je vous en prie.

M. Vincent Robitaille: À titre d'exemple, il arrive parfois que de nouvelles voies soient installées à côté des voies existantes, c'est dans ces cas-là que nous parlons d'emprise. C'est la distinction à faire.

En général, pour assurer le service, il doit y avoir de nouvelles voies ferrées au sol et des systèmes de signalisation. À certains goulots d'étranglement, par exemple à proximité des centres urbains, nous devons utiliser les voies existantes.

M. Chris Lewis: D'accord. Je vous remercie.

Il ne me reste que 30 secondes pour faire un dernier commentaire. La raison pour laquelle j'ai posé cette question, c'est parce que

j'ai assisté à une réunion sur la côte Ouest le week-end dernier avec des représentants de nos administrations portuaires. Il est clair que ce sont les voies ferrées qui créent le goulot d'étranglement. Nous aurons beau avoir la meilleure infrastructure au monde, si nous n'avons qu'un seul ensemble de voies ferrées, nous n'allons qu'aggraver les engorgements.

Je remercie tous les fonctionnaires de leur présence ce matin.

Le président: Merci, monsieur Lewis.

Nous passons maintenant à M. Badaway.

Monsieur Badaway, vous avez cinq minutes à votre disposition.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Merci également à nos témoins de leur présence aujourd'hui.

Tout à l'heure, le ministre a parlé du renforcement du réseau portuaire national. Ma question est la suivante: croyez-vous que cette initiative améliorera la fluidité de nos chaînes d'approvisionnement? Le cas échéant, comment?

M. Arun Thangaraj: Il est devenu très évident, comme nous l'avons constaté, que les ports jouent un rôle dans la circulation fluide des biens et des services. Le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement l'a d'ailleurs clairement souligné. Un élément clé, comme l'a fait remarquer le précédent intervenant dans sa question, c'est le fonctionnement des trains et des camions à l'entrée et à la sortie des ports.

Nous ne ménagesons aucun effort pour assurer le bon fonctionnement du réseau portuaire dans son ensemble. Le projet de loi C-33 nous permet d'intégrer tous ces éléments — la fluidité, l'environnement et d'autres — dans le processus décisionnel des ports. Nous analysons également les données numériques pour nous assurer que l'infrastructure est utilisée de la manière la plus efficace possible. Nous avons récemment lancé un appel à cette fin dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux. Nous avons lancé diverses initiatives visant à mobiliser les efforts afin d'accroître l'efficacité et l'efficacité des ports.

• (1245)

M. Vance Badawey: Merci de cette réponse.

En ce qui concerne l'intégration binationale des chaînes d'approvisionnement, c'est vraiment un objectif que nous n'avons cessé de promouvoir lors de nos nombreux voyages à Washington ces dernières années au nom de notre pays et en collaboration avec les États-Unis.

La ville de Niagara, par exemple, qui est située dans ma circonscription, a travaillé avec diligence au cours des dernières années et continue de le faire dans un contexte binational avec nos partenaires américains pour faciliter la circulation des biens et des voyageurs. Les Grands Lacs en sont un excellent exemple, avec l'investissement de 22,5 millions de dollars que le gouvernement a fait dans la ville de Port Colborne. Dans ce cas, c'était pour faciliter la circulation des personnes. Il y aura également des retombées sur les échanges commerciaux, puisque les navires utiliseront les quais dans lesquels les 22,5 millions de dollars seront investis.

Lors de sa visite à Ottawa il y a quelques semaines, le président américain a dit que l'intégration binationale des chaînes d'approvisionnement était une priorité.

Pouvez-vous nous parler de ces investissements et nous dire quels comptes ou quels programmes peuvent servir de véhicules pour financer la participation d'autres partenaires afin que ces investissements soient dans le meilleur intérêt de l'intégration binationale des chaînes d'approvisionnement?

M. Arun Thangaraj: Merci pour cette question.

Le Fonds national des corridors commerciaux est le véhicule que nous avons utilisé pour mobiliser des investissements qui favorisent et multiplient les débouchés commerciaux. À ce jour, je pense que nous avons investi environ 3,7 milliards de dollars, ce qui a permis de mobiliser 4,7 milliards de dollars de plus dans les installations portuaires, ferroviaires et de fret. Cela renforce notre relation commerciale bilatérale avec les États-Unis.

M. Vance Badawey: Compte tenu du Fonds national des corridors commerciaux et d'autres fonds, notamment ceux consacrés à l'infrastructure et à l'environnement — par exemple les 420 millions de dollars qui viennent d'être annoncés pour les Grands Lacs —, croyez-vous qu'il serait possible d'optimiser le financement en combinant l'argent du Fonds national des corridors commerciaux avec des autres fonds ou en utilisant des intérêts du secteur privé, ce qui créerait un effet de levier pour certains de ces investissements?

M. Arun Thangaraj: Je vous remercie de cette question.

Des fonds ont été annoncés pour l'écologisation des corridors de transport et de l'infrastructure portuaire. Le cumul financier prend un sens particulier quand nous fournissons des fonds. Il y a toujours des limites imposées par la politique.

Le but que nous visons avec nos programmes, c'est de mobiliser des fonds auprès d'autres ministères et du secteur privé. Je dois dire qu'à ce jour, nous avons obtenu de très bons résultats.

M. Vance Badawey: Ma dernière question concerne l'information et les données numériques, dont vous avez parlé un peu plus tôt.

Selon vous, y a-t-il des possibilités, dans le cadre de cette optimisation des efforts, de recourir à nos partenaires binationaux américains afin d'améliorer la fluidité au sein du réseau, ce qui me ramène à ma première question?

M. Arun Thangaraj: Il en existe beaucoup.

Nous savons que les données sont un actif extrêmement sous-utilisé. Prenons l'exemple des réseaux portuaires communautaires d'Europe et de Singapour où il existe un échange de données et d'information. Ces pays peuvent vraiment optimiser les chaînes d'approvisionnement et le débit dans les ports.

La semaine dernière, j'ai discuté avec mon homologue du département des Transports des États-Unis et nous nous sommes engagés à partager les données. Nos agences de statistiques travaillent en étroite collaboration pour partager les données. Elles ont lancé une initiative qui utilise les données canadiennes pour accroître la fluidité et l'efficacité de la circulation des biens.

Nous avons convenu de poursuivre cette collaboration et de nous tenir mutuellement au courant de tout problème lié aux données.

Le président: Merci beaucoup.

Merci à vous, monsieur Badawey.

Merci à vous également, monsieur le sous-ministre.

[Français]

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

M. Jean-Denis Garon: Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous amener à Trois-Rivières — évidemment, pas physiquement. Le Port de Trois-Rivières est reconnu comme étant une bonne entreprise citoyenne, engagée dans la collectivité, et ainsi de suite. Il existe un projet de nature récréotouristique avec la Ville de Trois-Rivières, qui est prévu depuis plusieurs années. Il semble que le Port ne soit pas autorisé à entreprendre des projets de cette nature sur ses terrains.

Y a-t-il eu des discussions entre Transports Canada et le Port de Trois-Rivières à ce sujet? Y aurait-il moyen de faire débloquer un tel projet sur un terrain qui ne peut pas être utilisé, d'après ce que je comprends, à des fins portuaires?

• (1250)

[Traduction]

M. Arun Thangaraj: Merci pour cette question.

Je vais commencer par vous donner des renseignements généraux et nous vous ferons suivre des renseignements plus précis, si cela est nécessaire.

Chaque fois que des règlements s'appliquent à des projets — par exemple, la Loi sur les eaux navigables canadiennes qui s'applique aux activités récréatives ou commerciales susceptibles d'avoir un impact sur la navigation dans les cours d'eau —, le ministère met en place un processus réglementaire. Je ne connais pas les détails concernant Trois-Rivières, mais nous serions très heureux de vous faire parvenir une mise à jour par écrit.

[Français]

M. Jean-Denis Garon: C'est parfait. Je vous serais reconnaissant de nous envoyer l'information par écrit.

J'aimerais revenir sur l'estimation du nombre de passagers qui prendraient le train à grande fréquence, à défaut d'avoir un train à grande vitesse.

Vous nous dites qu'il y a eu un devis, dans lequel on définissait le type de train. On y parle aussi de l'augmentation du nombre de passagers.

Monsieur Robitaille, vous nous avez parlé des sources, de l'augmentation de la fréquence, de la vitesse, de la transition de l'automobile vers le train et de la croissance économique de la population d'ici 2050. D'une part, il y a le projet, et, d'autre part, il y a l'augmentation du nombre de passagers.

Monsieur le président, j'en fais une demande formelle. J'aimerais que l'estimation concernant l'augmentation du nombre de passagers soit transmise au Comité.

M. Vincent Robitaille: Il y a un processus d'approvisionnement. Nous pouvons transmettre publiquement plusieurs éléments, mais nous voulons aussi encourager la concurrence. Bien sûr, nous allons répondre à la demande du député.

J'aimerais apporter une petite correction. L'appel d'offres suggère des résultats minimaux, par exemple pour ce qui est du nombre de passagers. On ne dit rien quant à la technologie, au type de train, à l'alignement et à l'endroit où les voies doivent être bâties. Ce que l'on demande, c'est que le trajet relie certaines villes. On parle de l'augmentation des voyageurs et de la diminution du temps de déplacement. Nous nous donnons le défi de faire mieux. L'appel d'offres demande au secteur privé de surpasser les minimums établis, sans dicter une façon de faire. On veut le plus d'innovation possible.

Le président: Merci, messieurs Robitaille et Garon.

[Traduction]

M. Bachrach sera le dernier intervenant.

Monsieur Bachrach, vous avez deux minutes et demie.

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

Le 21 mars dernier, un wagon rempli de coke de pétrole a pris feu dans la gare de triage de ma ville d'origine de Smithers, en Colombie-Britannique. Le service de pompiers volontaires de Smithers est intervenu avec 17 pompiers. Le service de pompiers volontaires de la ville voisine de Telkwa a également déployé plusieurs unités et des membres du personnel. Un seul wagon rempli d'une substance relativement inerte était impliqué dans cet incident. Les journaux ont relayé les commentaires du chef adjoint des pompiers qui a dit que, vu les types de matières dangereuses qui transitent par Smithers, un accident ferroviaire d'une grande ampleur dépasserait rapidement la capacité de lutte contre les incendies de son service.

Cela m'amène à parler des plans d'intervention d'urgence que les compagnies de chemins de fer sont tenues d'établir. Ces plans sont approuvés par Transports Canada. Ce qui est vraiment inquiétant, c'est le transport de matières dangereuses plus volatiles, comme le propane liquéfié. Compte tenu de la très forte hausse du transport de propane dans notre corridor ferroviaire — à raison de centaines de wagons par semaine —, à quel moment Transports Canada oblige-t-il les compagnies de chemin de fer à réévaluer leur plan d'intervention d'urgence et à les faire approuver à nouveau par Transports Canada?

Quand votre ministère a-t-il évalué et approuvé l'actuel plan d'intervention d'urgence pour la dernière fois?

M. Nicholas Robinson: Je vais devoir vérifier à quel moment a eu lieu la dernière évaluation du plan d'intervention d'urgence à Smithers et dans les environs et vous revenir là-dessus.

Le plan d'intervention d'urgence est l'un des nombreux piliers de notre approche de gestion du transport de matières dangereuses. Il est évalué en fonction des risques. Si un nouveau risque vient s'ajouter, par exemple le transport de matières présentant un risque élevé, nous devons réévaluer le plan d'intervention d'urgence.

L'autre pilier lié au transport de matières dangereuses auquel nous devons porter une attention particulière et qui peut être différent des autres cas que nous avons observés au cours des derniers mois ou semaines, c'est le fait que le Canada a mis en place des normes de sécurité très sévères relatives à la vitesse et à l'inspection des trains qui transportent des matières dangereuses à travers le pays.

• (1255)

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie. Lorsqu'un grave incident se produit, comme il y en a eu au Canada à plusieurs reprises, la principale préoccupation est de savoir si notre capacité d'intervention est suffisante pour assurer la sécurité de la collectivité. Les petites localités dotées de services de pompiers volontaires craignent que leur capacité ne soit pas suffisante en cas de catastrophe majeure.

Si de multiples wagons remplis de propane liquide prenaient feu au coeur d'une localité, les répercussions seraient inimaginables. Je suis donc très inquiet de voir que nos plans actuels ne satisfont pas la norme requise pour protéger la vie humaine et pour éviter qu'une catastrophe comme celle de Lac-Mégantic se produise au sein d'une collectivité du nord de la Colombie-Britannique.

Mon temps de parole est sans doute écoulé, je vais donc m'arrêter ici. Je suis impatient de faire un suivi à ce sujet auprès du ministère.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Au nom de tous les membres du Comité, je remercie les représentants ministériels d'être venus témoigner devant le Comité et d'avoir répondu à nos questions.

Avant de lever la séance, chers collègues, je pense que nous avons le consentement unanime pour passer aux motions suivantes sur le budget principal des dépenses. Je vais en faire la lecture pour que vous en preniez connaissance.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Crédit 1—Paiements à l'Administration pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital.....561 429 271 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Crédit 1—Dépenses du programme.....27 756 954 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....1 019 788 928 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....165 973 915 \$

Crédit 10—Subventions et contributions.....2 178 360 403 \$

(Les crédits 1, 5 et 10 sont adoptés avec dissidence.)

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Crédit 1—Paiements à la société.....189 617 507 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....247 556 443 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....93 866 503 \$

Crédit 10—Subventions et contributions.....6 916 338 456 \$

(Les crédits 1, 5 et 10 sont adoptés avec dissidence.)

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX DU CANADA

Crédit 1—Paiements à la Société.....7 381 000 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.

Crédit 1—Paiements à la société.....144 126 071 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

VIA HFR - VIA TGF INC.

Crédit 1—Paiements à la société pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital.....43 670 000 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1—Paiements à la société.....1 233 649 830 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DETROIT

Crédit 1—Paiements à l'Autorité.....885 179 373 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

Le président: Puis-je faire rapport de l'adoption du Budget principal des dépenses 2023-2024 à la Chambre?

Des députés: D'accord.

Le président: Merci beaucoup. 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>