



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 008

Le mardi 1^{er} décembre 2020

Président : M. Vance Badawey



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

Le mardi 1er décembre 2020

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): Je déclare la séance ouverte. Bienvenue à la huitième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 23 septembre. Les délibérations seront disponibles sur le site Web de la Chambre des communes. Pour votre gouverne, la diffusion Web montrera toujours la personne qui s'exprime, plutôt que tout le Comité.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, je vais expliquer quelques règles à suivre. Les membres et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Vous avez le choix au bas de votre écran entre « parquet », « anglais » ou « français ».

Pour les membres du Comité présents en personne, faites comme d'habitude quand le Comité se réunit en personne dans une salle de comité. Gardez à l'esprit les directives du Bureau de régie interne relatives au port du masque et aux protocoles sanitaires.

Avant de parler, veuillez attendre que je vous nomme. Si vous êtes en vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour rétablir le son. Quant aux membres qui sont dans la salle, votre microphone sera contrôlé comme d'habitude par l'agent des délibérations et de la vérification. Je vous rappelle que toutes les observations formulées par les membres et les témoins doivent être adressées par l'entremise de la présidence. Veuillez éteindre votre micro lorsque vous n'avez pas la parole. Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre des interventions de tous les membres, qu'ils participent à la réunion virtuellement ou en personne.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité se réunit aujourd'hui pour entamer son étude de l'effet de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins. De 15 h 30 à 16 h 30, nous accueillons, de l'Office des transports du Canada, l'OTC, Scott Streiner, président et premier dirigeant, Valérie Lagacé, avocate générale et secrétaire, et Marcia Jones, dirigeante principale, stratégies. Du ministère des Transports, nous recevons Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint, Politiques, Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, Nicholas Robinson, directeur général, Aviation civile, Colin Stacey, directeur général, Politiques aériennes, et Christian Dea, directeur général, Transports et analyse économique et économiste en chef. Bienvenue à vous tous.

Sur ce, je vais céder la parole à nos témoins. Je ne sais pas qui a été désigné pour faire son exposé de cinq minutes en premier. Je vous laisse le soin de décider. La parole est à vous.

• (1540)

M. Lawrence Hanson (sous-ministre adjoint, Politiques, ministère des Transports): Merci, monsieur le président, je vais commencer.

Honorables membres du Comité, merci de m'avoir invité à vous parler de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le secteur aérien au Canada.

Je suis Lawrence Hanson, et je suis le sous-ministre adjoint des politiques au ministère des Transports.

Étant donné que le Canada est un très grand pays avec une population très dispersée, et qu'il compte un nombre important de personnes pour lesquelles le mode aérien est la seule source d'approvisionnement viable pendant certaines parties de l'année, nous dépendons plus que beaucoup d'autres pays du transport aérien.

Le Canada a mis en place un système de transport aérien solide et efficace qui relie les Canadiens entre eux et au monde entier, et qui soutient le tourisme, le développement économique régional et une chaîne d'approvisionnement aérospatiale qui produit des avions aux performances environnementales de premier plan au niveau mondial.

Le secteur du transport aérien emploie environ 108 000 personnes au Canada. Bien que la pandémie ait un impact sur tous les secteurs de l'économie, le déclin du secteur aérien a été le plus sévère et sa reprise devrait prendre relativement plus de temps. Huit mois après le début de la pandémie, le nombre de passagers est toujours en baisse de près de 90 % par rapport à la même période l'année dernière.

Le système aérien canadien a toujours été financé par les passagers eux-mêmes. Cependant, actuellement, nous avons un système d'utilisateur-payeur qui n'a presque pas d'utilisateurs. Par conséquent, les compagnies aériennes et les aéroports continuent à faire face à des coûts fixes importants, avec peu ou pas de recettes compensatoires.

Inévitablement, cela a conduit les principaux acteurs à s'efforcer de trouver de nouvelles recettes ou, plus probablement, de réduire les coûts. Les compagnies aériennes ont procédé à de nombreux licenciements, à des suspensions et à des annulations de vols. Les aéroports et la société à but non lucratif qui fournit des services de navigation aérienne, Nav Canada, ont augmenté leurs taux et leurs frais.

Au-delà de ces résultats négatifs, les Canadiens de tout le pays ont reçu des bons d'échange au lieu de se faire rembourser les voyages annulés en raison de la pandémie, et leur colère est compréhensible.

Pour atténuer les graves conséquences et l'instabilité causées par la pandémie dans tous les secteurs, le gouvernement a mis en place des mesures de grande envergure, comme la subvention salariale d'urgence du Canada. Ces mesures ont contribué à assurer une stabilité initiale aux opérateurs aériens.

De plus, en mars, le gouvernement a renoncé au paiement du loyer pour les autorités aéroportuaires qui louent leurs aéroports au gouvernement fédéral pour le reste de l'année 2020. Le gouvernement a également pris des décisions pour assurer la desserte des communautés éloignées qui dépendent du transport aérien pour les biens et services essentiels, avec un financement pouvant atteindre 174 millions de dollars annoncé en août, et un programme distinct de 17,3 millions de dollars annoncé en avril seulement pour les territoires.

Cependant, les répercussions sur le secteur aérien pendant la COVID-19 sont sans précédent, et les fournisseurs de services ne sont pas en mesure de répondre seuls à ces défis permanents. Cela menace la capacité des Canadiens d'accéder à des services de transport aérien raisonnables à un coût raisonnable, et ces répercussions pourraient avoir des conséquences importantes pour les communautés, les régions et l'économie en général. Elle menace également les nombreux emplois dans le transport aérien et dans les industries qui en dépendent.

C'est pour cette raison que le 8 novembre, le ministre Garneau a annoncé que, pour protéger les intérêts des Canadiens, le gouvernement élabore un programme d'aide pour les compagnies aériennes, les aéroports et le secteur aérospatial canadiens. La déclaration économique d'automne d'hier a fourni des informations supplémentaires concernant le loyer et le soutien aux infrastructures qui seront fournis aux aéroports.

La déclaration du ministre a clairement indiqué que le soutien aux transporteurs aériens dépendrait de l'obtention de résultats concrets pour les Canadiens, notamment l'octroi de remboursements en remplacement des bons d'échange, le maintien de la connectivité régionale et le fait de rester de bons clients de l'industrie aérospatiale canadienne.

Contribuer à assurer la viabilité économique du secteur et à protéger les intérêts des Canadiens est une condition nécessaire, mais non suffisante, à la réussite du redémarrage de l'industrie aérienne. Il sera également important de veiller à ce que les voyages aériens restent sûrs et sécuritaires et de prendre en compte la dimension supplémentaire de santé publique créée par la pandémie.

Pour cela et pour les questions connexes, je vais m'en remettre à mon collègue, le sous-ministre adjoint délégué à la sûreté et à la sécurité au ministère des Transports, Aaron McCrorie.

Le président: Monsieur McCrorie, la parole est à vous.

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

Bonjour. C'est un plaisir d'être ici.

Je suis Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, ministère des Transports.

À la suite de l'écllosion de la pandémie de COVID-19, éclairé par les plus récents conseils en matière de santé publique, Transports Canada travaille fort pour réagir rapidement afin de préserver la sécurité des Canadiens tout en assurant le maintien de l'acheminement des marchandises essentielles et la prestation de services essentiels partout au pays.

Afin de réduire le risque de transmission de la COVID-19 dans l'ensemble du secteur de l'aviation, Transports Canada a travaillé avec les ministères partenaires, les autorités de santé publique, les provinces, les territoires et l'industrie des transports pour mettre en place un système complet de mesures à plusieurs niveaux, définir des directives et des exigences visant à assurer la sécurité des transports, tant pour les employés que pour les passagers.

Des mesures de contrôle sanitaire et de vérification de la température ont été mises en place afin d'empêcher que les passagers symptomatiques embarquent dans les avions à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada. Dans les 15 aéroports les plus occupés du Canada, la température de tous les employés est prise avant qu'ils entrent dans une zone réglementée. De plus, les passagers de tous les vols en provenance ou à destination des aéroports canadiens doivent porter un masque ou un couvre-visage approprié lorsqu'ils se présentent aux points de contrôle de sécurité, pendant l'embarquement, à bord de l'aéronef et pendant le débarquement. Ces exigences s'appliquent également à certains membres d'équipage et à certains employés des aéroports.

Le ministère a également publié un avis limitant les vols internationaux à quatre aéroports canadiens: Montréal-Trudeau, Toronto-Pearson, Calgary et Vancouver. Cette mesure a été mise en place pour aider les autorités provinciales en matière de santé à effectuer des évaluations médicales des passagers symptomatiques et informer les passagers de la nécessité de s'isoler pendant une période de 14 jours. Transports Canada a agi rapidement pour protéger les Canadiens et les passagers aériens, pour réduire le risque de transmission dans un avion et le risque d'importation. Assurer la sécurité du transport aérien est un facteur clé pour soutenir la reprise du secteur aérien.

Le 14 août, Transports Canada a diffusé le « Plan de vol du Canada pour la navigation dans le contexte de la COVID-19 ». Ce document, élaboré en collaboration avec les partenaires de l'industrie, jette les bases de l'harmonisation des efforts en cours et à venir déployés par le Canada pour aborder l'incidence de la COVID-19 sur la sécurité dans le secteur de l'aviation. Il présente aux Canadiens le vaste ensemble de mesures multidimensionnelles mises en œuvre pour favoriser la santé publique, notamment la vérification de la température, les évaluations de la santé et les masques, ainsi que les mesures prises par l'industrie telles que des protocoles améliorés de nettoyage et de désinfection, de meilleurs systèmes de climatisation et de filtration et de nouvelles consignes pour encourager la distanciation physique.

Le Plan de vol du Canada est fondé sur les normes et recommandations détaillées du rapport de l'Équipe spéciale sur la relance de l'aviation de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou la CART, et sur des orientations visant à garantir que le Canada harmonise ses efforts avec la référence standard en pratiques exemplaires internationales. Ce document sera actualisé à mesure que nous en saurons davantage sur la COVID-19, et que les orientations et les mesures de santé publique évolueront à l'échelle régionale, provinciale, nationale et internationale.

Empêcher la propagation de la pandémie a été et demeure la principale priorité du gouvernement. Il est fort probable que les diverses exigences réglementaires qui ont été mises en place resteront en vigueur pour un temps encore. Toutefois, il est possible de procéder à des ajustements pour soutenir la reprise du secteur de l'aviation. Transports Canada évaluera activement les ordonnances qui ont été émises pour voir ce qui peut être fait, et consultera l'industrie sur les modifications possibles, à mesure que nous avançons.

Le ministère travaille également en étroite collaboration avec ses partenaires fédéraux pour explorer, tout en tenant compte des risques, les possibilités qui permettront au Canada d'alléger les restrictions de voyage et de rouvrir ses frontières. Cela comprend la mise en place aujourd'hui d'une approche durable pour réduire les risques pour la santé publique et pour renforcer la résilience afin de protéger le système contre des risques similaires à l'avenir. Il s'agit notamment de tirer parti des possibilités de mise en place d'un système sûr et sans contact pour le traitement des passagers. Toutes ces mesures contribueront à rétablir la confiance du public dans la sécurité du transport aérien.

Santé Canada et l'Agence de la santé publique du Canada, ainsi que d'autres ministères fédéraux tels qu'Affaires mondiales Canada, Transports Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada, prendront les décisions relatives à la levée des restrictions de voyage et des mesures de quarantaine. Plusieurs projets pilotes en cours ou en élaboration au Canada aideront à établir des données probantes en vue d'un éventuel allègement des mesures de quarantaine. Par exemple, Air Canada et l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto, en partenariat avec l'Université McMaster, ont lancé en septembre un projet pilote visant les passagers arrivant au Canada.

L'Agence de santé publique du Canada, en partenariat avec l'Alberta, a lancé en novembre un projet pilote visant les passagers et les travailleurs arrivant par voie terrestre au poste frontalier de Coutts et par voie aérienne à l'aéroport international de Calgary.

• (1545)

Le président: Il vous reste une minute, monsieur McCrorie.

M. Aaron McCrorie: Merci, monsieur le président.

Il est clair qu'il est essentiel que le secteur des transports soit sain et sûr pour permettre la réouverture des frontières, la relance de l'industrie du tourisme et la sécurité des Canadiens en général. Les transports joueront un rôle essentiel dans la relance économique du pays. Une collaboration continue et un partage des connaissances sont essentiels pour surmonter les défis que constitue cette pandémie pour le secteur du transport aérien. C'est pourquoi le ministère poursuivra son important dialogue avec les intervenants et les autres partenaires avec qui nous travaillons pour relever les défis auxquels le secteur du transport aérien doit aujourd'hui faire face et pour assurer que notre industrie demeurera forte à l'avenir.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur McCrorie, et merci, monsieur Hanson.

Y a-t-il d'autres témoins qui veulent prendre la parole? Un témoin de l'OTC veut-il intervenir?

Monsieur Streiner, la parole est à vous pour cinq minutes.

Votre micro est éteint, monsieur Streiner.

• (1550)

M. Scott Streiner (président et premier dirigeant, Office des transports du Canada): D'accord, pouvez-vous m'entendre maintenant?

Le président: On vous écoute.

M. Scott Streiner: Très bien. Ce sont maintenant nos vies, n'est-ce pas? Nous devons surmonter toutes ces difficultés techniques.

Je vais recommencer. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Streiner.

[Français]

M. Scott Streiner: Je tiens à remercier les membres du Comité de nous avoir invités à prendre la parole aujourd'hui.

La période que nous traversons en ce moment est inhabituelle et difficile. J'espère que vous et vos proches êtes restés en santé et en sécurité durant les neuf derniers mois. Bien entendu, nous avons nos rôles respectifs à jouer, mais nous sommes d'abord et avant tout des concitoyens.

J'ai le privilège de diriger l'Office des transports du Canada. L'OTC a été établi en 1904 et il est le plus ancien organisme de réglementation et tribunal quasi judiciaire indépendant au Canada.

[Traduction]

Jamais au cours du dernier siècle, depuis l'aube de l'aviation commerciale, des compagnies aériennes et leurs consommateurs n'ont eu à composer avec le type d'événement auquel nous assistons depuis la mi-mars. Les compagnies aériennes canadiennes ont transporté 85 % de passagers en moins entre mars et septembre 2020 que pendant la même période en 2019. Un tel effondrement des volumes est sans précédent.

Dans le cadre de ces bouleversements, l'Office des transports du Canada a travaillé à la protection des passagers du transport aérien. Malgré le fait que presque tous ses employés sont en télétravail depuis que la pandémie a frappé, les quelque 300 fonctionnaires dévoués qui constituent l'organisation n'ont ménagé aucun effort pour continuer de fournir des services aux Canadiens.

Immédiatement après le début de la crise, nous avons mis à jour notre site Web et publié des renseignements importants pour les voyageurs, afin que ceux qui remuaient ciel et terre pour revenir à la maison connaissent leurs droits. Nous avons temporairement mis sur pause les instances de règlement des différends mettant en cause des compagnies aériennes afin qu'elles puissent concentrer leurs efforts sur le rapatriement des milliers de Canadiens coincés à l'étranger. Nous avons pris des mesures pour nous assurer qu'aucun Canadien ayant acheté un billet non remboursable ne fasse les frais de tous les vols annulés. Nous avons travaillé sans relâche à délivrer les permis et licences d'exploitation aérienne demandés, car ils étaient nécessaires pour exploiter des vols de rapatriement d'urgence, ainsi que des vols de marchandises servant à amener au Canada de l'équipement de protection personnelle dont nous avions un urgent besoin.

Dans les mois qui ont suivi, nous avons investi des ressources considérables et passé de longues heures à traiter le tsunami sans précédent de plaintes reçues depuis la fin de 2019. Entre la pleine entrée en vigueur, le 15 décembre 2019, du Règlement sur la protection des passagers aériens, le RPPA, et le début de la pandémie trois mois plus tard, nous avons reçu un nombre record de 11 000 plaintes. Et depuis ce temps, nous en avons reçu 11 000 autres.

[Français]

Pour mettre ces chiffres en perspective, je dois dire qu'en 2015, nous avons reçu seulement 800 plaintes en tout. Autrement dit, le nombre de plaintes que nous recevons maintenant dans une période de deux à quatre semaines est plus élevé que le nombre de plaintes que nous recevions auparavant en une année.

Nous avons déjà traité 6 000 plaintes depuis que la pandémie a touché le Canada. Au début de 2021, nous commencerons à traiter des plaintes déposées durant la pandémie, notamment celles liées à la question épineuse des remboursements. Si les négociations récemment annoncées entre le gouvernement et des compagnies aériennes donnent lieu à des remboursements versés à certains passagers, une partie de ces plaintes pourraient être réglées rapidement.

[Traduction]

Sur la question des remboursements, il est important de comprendre pourquoi le Règlement sur la protection des passagers aériens n'oblige pas de façon générale une compagnie aérienne à verser un remboursement si un vol est annulé pour des raisons indépendantes de sa volonté. La raison est que, selon ce que dit la loi, le règlement doit seulement obliger la compagnie aérienne à s'assurer que le passager effectue son itinéraire au complet. En conséquence, l'obligation de remboursement prévue dans le RPPA s'applique exclusivement aux annulations de vol qui sont attribuables à la compagnie aérienne.

Personne n'avait réalisé lors de l'élaboration du règlement à quel point cette lacune était importante. Personne n'avait prévu une telle quantité d'annulations de vol partout sur la planète, qui laisserait des passagers frustrés de ne pas pouvoir être remboursés, ni que des compagnies aériennes aux prises avec de graves problèmes de liquidités enverraient des dizaines de milliers d'employés au chômage.

Parce que le cadre législatif n'inclut pas une obligation générale de remboursement en cas d'annulation de vol indépendante de la volonté d'une compagnie aérienne, le droit d'un passager à cet égard dépend de la formulation du tarif applicable de la compagnie aérienne. Nous étudierons chaque plainte en matière de remboursement selon son bien-fondé et en tenant compte des dispositions tarifaires pertinentes.

• (1555)

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Streiner.

M. Scott Streiner: Merci, monsieur le président.

Le RPPA fait partie des règles de protection des passagers aériens parmi les plus robustes au monde, et il porte sur une plus grande variété de préoccupations que n'importe quel autre régime. Mais nous savons maintenant que la lacune mise en évidence par la pandémie est considérable. Si l'OTC obtient les pouvoirs nécessaires pour remédier à cette lacune, nous agirons rapidement.

Juste avant de terminer, monsieur le président, j'aimerais faire mention d'un autre dossier sur lequel l'OTC se penche activement: l'accessibilité.

Depuis l'entrée en vigueur de notre tout nouveau Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées en juin dernier, nous avons fourni des conseils aux Canadiens handicapés et à l'industrie pour que ces nouvelles règles soient bien comprises et respectées. Et nous avons continué de jouer un rôle de premier plan afin d'encourager le secteur de l'aviation, au Canada et partout dans le monde, à intégrer l'accessibilité dans leur processus de rénovation. Il ne faut pas oublier les personnes handicapées dans l'équation, à mesure que le transport aérien récupérera graduellement des effets de la pandémie.

J'aimerais conclure, monsieur le président, qu'en raison du statut indépendant de l'OTC et de la nature quasi judiciaire de ses décisions, il ne serait pas approprié que je fasse des commentaires sur la politique gouvernementale ou quelque dossier que l'OTC étudie en ce moment. Mais à l'intérieur de ces limites, mes collègues et moi répondrons avec plaisir à vos questions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Streiner. Je remercie également tous nos témoins.

Est-ce que d'autres témoins souhaiteraient intervenir? Je vois que ce n'est pas le cas.

Nous allons maintenant amorcer notre premier tour de question avec des interventions de six minutes, en commençant avec le Parti conservateur et Mme Kusie, suivi du Parti libéral avec M. Rogers, du Bloc québécois avec M. Barsalou-Duval, puis du Nouveau Parti démocratique avec M. Taylor Bachrach.

Madame Kusie, vous disposez de six minutes. La parole est à vous.

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Je vous remercie, monsieur le président. Je suis enchantée d'avoir l'occasion de rencontrer ces témoins aujourd'hui.

Je vous remercie beaucoup de témoigner.

Je vais commencer en revenant aux propos de M. McCrorie sur les tests rapides.

Comme il l'a souligné, l'Aéroport international de Calgary et l'Alberta mettent actuellement à l'œuvre dans ma ville de Calgary un projet pilote dont nous sommes très fiers. Il permet aux gens de se soumettre à un test rapide de la COVID à leur arrivée, et si ce test s'avère négatif, la quarantaine s'en trouve raccourcie.

Je me demande si je peux savoir combien de temps il a fallu à Transports Canada et aux autres ministères pour mettre ce projet en route.

M. Aaron McCrorie: Je vous remercie de cette question, monsieur le président.

Dans le cadre des projets pilotes relatifs aux tests, nous jouons un rôle de soutien. Je déteste renvoyer la question, mais je pense que pour avoir une idée de la rapidité et du degré d'effort déployés pour lancer l'initiative, vous feriez probablement mieux de poser la question à nos collègues de l'Agence de la santé publique du Canada et de Santé Canada, qui comparaitront après notre rencontre, il me semble. Ce sont eux qui dirigent la mise en œuvre du projet pilote.

Je peux dire que le ministère des Transports a joué un rôle de soutien au cours des derniers mois, notamment en agissant à titre de liaison entre l'Agence de la santé publique du Canada et Santé Canada et l'administration aéroportuaire et les lignes aériennes pour faciliter les relations entre eux. La mise en œuvre proprement dite du test et la conception du projet sont toutefois l'œuvre de nos collègues du portefeuille de la santé.

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

Pouvez-vous toutefois confirmer que vous êtes en train de mettre ce projet en œuvre dans d'autres aéroports du pays?

M. Aaron McCrorie: Ici encore, c'est habituellement Santé Canada et l'Agence de la santé publique du Canada qui s'occupent de la mise en œuvre des projets pilotes, mais d'autres projets sont envisagés. L'aéroport de Vancouver en a un dans ses cartons, par exemple, tout comme celui de Montréal, il me semble. Une série de projets pilotes sont envisagés et nous les soutenons de notre mieux.

Mme Stephanie Kusie: D'accord. Je vais donc passer à l'annonce faite hier dans le cadre de l'énoncé économique, lequel indique ce qui suit:

Pour aider davantage les aéroports à gérer les conséquences financières de la réduction des voyages aériens, le gouvernement propose de fournir un soutien financier supplémentaire de 65 millions de dollars aux administrations aéroportuaires en 2021-2022.

Monsieur McCrorie ou monsieur Hansen, seriez-vous capables de nous fournir plus d'information sur la manière dont ces fonds seront versés et sur le moment auquel ils le seront? Pourriez-vous également préciser les conditions liées au financement, comme vous en avez parlé brièvement au cours de votre exposé, je pense?

M. Lawrence Hanson: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

En ce qui concerne l'énoncé économique fédéral d'hier, je ne suis pas vraiment en mesure de fournir des détails supplémentaires sur ce que la ministre des Finances a annoncé hier. Je ferais remarquer que les conditions sont en fait liées à un accord et à un soutien potentiels pour les transporteurs aériens, contrairement au financement annoncé hier, lequel est destiné plus exclusivement aux aéroports.

• (1600)

Mme Stephanie Kusie: D'accord. Je vous remercie.

Bien entendu, je suis certaine que vous avez vu, dans les médias, que le secteur aérien est largement déçu. Ce financement est loin d'égaliser la demande de 7 milliards de dollars présentée le 1^{er} octobre.

Je me demande si le gouvernement a réalisé une analyse comparative afin de voir comment le Canada pourrait soutenir le secteur en établissant des comparaisons avec d'autres pays. Dans l'affirmative, qu'a-t-il conclu? Comment l'aide offerte dans d'autres pays se compare-t-elle au soutien au secteur aérien annoncé hier?

M. Lawrence Hanson: Je vous remercie, monsieur le président.

Nous avons certainement examiné ce qu'ont fait les autres pays. Les comparaisons sont différentes, bien entendu, car le soutien s'adresse parfois aux particuliers plutôt qu'aux transporteurs. Certains pays ont opté pour une participation financière chez les transporteurs. Nous avons effectué des comparaisons, mais il n'est pas toujours facile de comparer des pommes avec des pommes.

Quand viendra le temps de faire une comparaison définitive dans le secteur aérien, tout dépendra finalement de la teneur des conditions éventuelles d'un accord avec les transporteurs aériens, bien entendu.

Mme Stephanie Kusie: Pourriez-vous nous remettre vos recherches et la conclusion à laquelle vous êtes arrivés jusqu'à maintenant afin de comparer ce qui a été évalué avec ce qui a été offert hier et ce qui le sera dans l'avenir?

M. Lawrence Hanson: Monsieur le président, nous nous ferons un plaisir de vous fournir les renseignements que nous avons recueillis à propos du soutien offert par d'autres pays. En vérité, nous avons compilé des informations qui sont largement accessibles au public.

À l'évidence, nous ne pouvons pas formuler d'hypothèse sur ce que le soutien pourrait être dans l'avenir au Canada.

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

Monsieur Streiner, le Règlement sur la protection des passagers aériens accorde 30 jours aux lignes aériennes pour répondre aux plaintes de clients. Pourquoi votre organisme ne peut-il pas respecter cette norme?

Vous avez indiqué aujourd'hui que vous accusez du retard. Pourquoi pensez-vous que les Canadiens — ou n'importe qui d'autre, en fait — se plaindraient auprès de votre organisme et attendraient, alors qu'ils peuvent s'adresser à un transporteur et recevoir une réponse en 30 jours?

M. Scott Streiner: Monsieur le président, je pense que les gens qui cherchent à obtenir un dédommagement devraient — et, en vertu du Règlement sur la protection des passagers aériens, doivent — se tourner vers le transporteur aérien pour présenter leurs réclamations.

S'il est question d'un dédommagement ou des inconvénients découlant de retards ou d'annulations de vols, le Règlement stipule que la réclamation doit être soumise au transporteur. Si ce dernier ne peut résoudre le problème, ils peuvent présenter une plainte auprès de l'Office des transports du Canada, qui évaluera chaque dossier en fonction de son bien-fondé, comme je l'ai souligné.

En ce qui concerne les retards, l'Office souhaite évidemment traiter les plaintes aussi rapidement que possible. Comme je l'ai fait remarquer dans mon exposé, nous recevons un nombre sans précédent et extraordinaire de plaintes depuis l'entrée en vigueur du Règlement, soit 11 000 plaintes et 11 000 autres depuis le début de la pandémie. Jamais un tribunal quasi judiciaire n'a reçu 22 000 plaintes alors qu'il en recevait 800 il y a à peine cinq ans.

Nous mobilisons certainement toutes nos ressources pour analyser ces plaintes dans les plus brefs délais. Nous en avons déjà traité 6 000 depuis le début de la pandémie et nous continuerons de faire tout ce que nous pouvons pour offrir un service rapide aux Canadiens.

Le président: Je vous remercie, monsieur Streiner et madame Kusie.

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

[Français]

Merci aux témoins également.

[Traduction]

Le président: Nous accorderons maintenant la parole pour six minutes à M. Rogers, du Parti libéral.

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

Je souhaite la bienvenue à tous les témoins d'aujourd'hui.

Certaines de mes questions peuvent concerner le secteur des transports ou de la santé, mais je laisserai nos invités décider s'ils veulent répondre à quelques-unes d'entre elles.

Au cours des dernières semaines et des derniers mois, tous les députés ont rencontré des représentants des lignes aériennes, des responsables de la sécurité aéroportuaire, des dirigeants d'aéroport, ainsi que des transporteurs régionaux et nationaux, et un grand nombre d'entre eux réclament du soutien pour l'industrie.

Fait intéressant, une part importante des demandes qui m'ont été soumises concernaient l'utilisation de tests rapides. D'autres formes de soutien concernaient l'aide au loyer et les frais imposés à l'échelle du pays aux aéroports et aux transporteurs aériens. Les solutions proposées étaient souvent d'application large. Mme Kusie a évoqué un chiffre dans les environs de 7 milliards de dollars, mais, bien entendu, l'industrie a également proposé d'offrir du soutien sous la forme de garanties de prêt, de subventions non remboursables et d'un éventail d'autres solutions possibles.

Je veux m'attarder particulièrement aux tests rapides, car il est intéressant de constater qu'une bonne partie des gens avec lesquels j'ai parlé misaient beaucoup sur ces tests et considéraient qu'une telle solution était plus importante que certains des fonds qu'ils demandaient.

Pouvez-vous m'indiquer combien de tests rapides le gouvernement fédéral a fournis aux provinces jusqu'à présent et si leur distribution est encore en cours ou non au pays?

• (1605)

M. Aaron McCrorie: Monsieur le président, je pourrais peut-être répondre à cette question.

Le président: Vous avez la parole, monsieur McCrorie.

M. Aaron McCrorie: Pour ce qui est du nombre de tests qui ont été distribués, nous devons renvoyer la question à nos collègues de Santé Canada et de l'Agence de la santé publique du Canada.

Je pourrais toutefois préciser que le personnel de Transports Canada a pu constater que les restrictions imposées à la frontière — dès le début de la pandémie, évidemment — se sont révélées fort efficaces pour limiter l'importation de la COVID-19. Comme je l'ai fait remarquer, nous collaborons avec nos partenaires pour déterminer les mesures qui pourraient être mises en place pour réduire ou modifier certaines restrictions à la frontière, notamment grâce à des tests. Les projets pilotes constituent un bon exemple d'initiative permettant de recueillir des données pour peut-être soutenir un programme national de tests afin d'éviter la quarantaine. Au bout du compte, toutefois, ce sont nos collègues du portefeuille de la santé qui prendront des décisions sur les tests qui seront employés, sur les occasions où ils seront utilisés et sur la manière de les administrer.

Ici encore, je pense que nous jouons un rôle vraiment important afin de faciliter les choses. Nous avons travaillé avec les aéroports pour déterminer comment la logistique et l'instauration d'un régime de tests y fonctionneraient, par exemple. Nous avons élaboré ce qui

s'appelle un « plan opérationnel » à l'appui de ces démarches, si et quand une décision est prise au sujet des tests. Nous avons également collaboré avec l'Organisation de l'aviation civile et d'autres partenaires internationaux pour étudier certaines normes ou pratiques exemplaires internationales en vue d'un régime de tests, si nous choisissons d'emprunter cette voie.

Comme je l'ai souligné, nous avons travaillé avec des partenaires canadiens, comme les aéroports de Calgary et de Vancouver et les transporteurs aériens, pour les aider à mettre en œuvre les projets pilotes de tests dirigés par nos collègues du portefeuille de la santé.

M. Churence Rogers: J'aimerais vous poser une question de suivi.

L'utilisation de tests rapides dans les aéroports et à d'autres genres de passages frontaliers peut-elle avoir une incidence sur le trafic? S'agit-il d'une solution à envisager pour donner un coup de pouce à l'industrie touristique et attirer des voyageurs étrangers?

Je vous demanderai enfin quelles sont les pratiques exemplaires de détection de la COVID-19 qu'appliquent les aéroports du monde que vous connaissez peut-être.

Le président: Votre micro est désactivé, monsieur McCrorie.

M. Aaron McCrorie: Je suis désolé, monsieur le président. J'espérais ne jamais me faire dire cela au cours de ma carrière, mais apparemment, cet espoir était vain.

Le président: Il n'y a pas de mal.

M. Aaron McCrorie: Une fois encore, l'objectif des projets pilotes consiste précisément à déterminer les types les plus efficaces de tests à employer et l'endroit où les utiliser. À la frontière terrestre, on se préoccupe évidemment de l'incidence que ces tests pourraient avoir sur la congestion. On envisage même d'effectuer des tests avant le départ pour réduire la congestion à l'aéroport.

J'ai brièvement parlé des tentatives déployées pour assurer un voyage sans contact, l'objectif étant en fait de maintenir la distanciation physique et de réduire la congestion à l'aéroport.

Les projets pilotes nous permettent de recueillir de bons renseignements sur les tests à employer et sur les endroits où il convient de les utiliser, et nous sommes très fiers de collaborer avec nos collègues du portefeuille de la santé à cet égard. Pour ce qui est de dire quel test précis utiliser dans quelles circonstances, je devrai renvoyer la question à mes collègues du portefeuille de la santé.

M. Churence Rogers: J'ai une dernière question à vous poser.

D'après votre expérience et celle de l'industrie du voyage et selon ce que vous savez des tests rapides, pensez-vous que ces tests constituent une des solutions clés qui permettront aux gens de prendre de nouveau l'avion pour sillonner le pays, au bénéfice de l'industrie touristique?

M. Aaron McCrorie: Nous avons tenté d'examiner la question du point de vue de la sécurité aérienne ou même de la sûreté dans les transports. Nous étudions des couches de mesures afin de superposer des mesures qui protègent. Nous effectuons toutefois aussi des ajustements et instaurons des couches de mesures différentes. Les tests d'une forme ou d'une autre offrent, selon moi, une solution de rechange fort prometteuse à la quarantaine. Nous n'en sommes pas encore là, mais les projets pilotes nous aident à recueillir des données de base qui nous permettront de prendre une décision à cet égard dans l'avenir. Je pense que la modification des mesures jouera un rôle crucial dans la relance de l'industrie aérienne.

• (1610)

Le président: Je vous remercie, monsieur McCrorie.

Je vous remercie, monsieur Rogers.

C'est maintenant le Bloc québécois qui interviendra pour six minutes.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

Ma première question s'adresse à M. Streiner, de l'Office des transports du Canada.

J'aimerais savoir si vous, de même que l'Office des transports du Canada, connaissez bien le Règlement sur les transports aériens.

M. Scott Streiner: Merci de votre question, monsieur Barsalou-Duval. La réponse est très courte: c'est oui.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, monsieur Streiner.

En fait, j'aimerais savoir si vous connaissez le sous-alinéa 122c(xii), qui parle du droit d'obtenir un remboursement quand le transporteur ne fournit pas le transport pour une raison quelconque.

Dans votre déclaration d'ouverture, vous avez mentionné qu'il n'était écrit nulle part dans la loi que les compagnies devaient faire ces remboursements. Pourtant, au sous-alinéa 122c(xii), il est écrit le contraire:

(xii) le remboursement des services achetés mais non utilisés, intégralement ou partiellement, par suite de la décision du client de ne pas poursuivre son trajet ou de son incapacité à le faire, ou encore de l'inaptitude du transporteur aérien à fournir le service pour une raison quelconque [...]

M. Scott Streiner: En fait, cette disposition et ce règlement exigent que le transporteur ou la compagnie aérienne précise ses conditions de service. Ce règlement n'exige pas précisément de conditions de service. Autrement dit, il n'existe pas, dans ce règlement, d'obligation minimale de rembourser les clients dans ces situations.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur Streiner. Pourtant, si on lit comme il faut l'alinéa 122c), ce que je viens de mentionner fait partie des conditions minimales que les tarifs doivent contenir. C'est donc contenu dans le prix de tous les billets et dans tous les tarifs des transporteurs. Ce règlement s'applique à tout le monde, n'est-ce pas?

M. Scott Streiner: Ce règlement s'applique, mais ce règlement dit que la compagnie aérienne doit préciser ses conditions de service. Il n'indique pas exactement quelles conditions de service les tarifs doivent contenir. Il n'établit pas d'obligation minimale.

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Streiner, l'alinéa 122c) dit que « les tarifs doivent contenir [...] au moins les éléments suivants », parmi lesquels on précise qu'il doit y avoir un remboursement si le service n'est pas fourni. Je pense qu'il est assez clair qu'il doit y avoir un remboursement.

M. Scott Streiner: Il est clair que les transporteurs doivent expliquer aux voyageurs quelles sont les conditions de service contenues dans leurs tarifs. L'interprétation de ce règlement est claire. Je ne voudrais pas me répéter, mais ce règlement ne précise pas le contenu exact des tarifs.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je pense qu'on joue avec les mots.

Êtes-vous capable de me nommer une seule cause dans la jurisprudence qui soutient l'interprétation selon laquelle les passagers n'ont pas droit à un remboursement dans ces circonstances?

M. Scott Streiner: En tant que tribunal quasi judiciaire, nous prenons des décisions au cas par cas en nous appuyant sur les faits ainsi que sur la loi et les règlements pertinents. Cela veut dire que nous considérons toutes les conditions et toutes les circonstances.

C'est une question d'interprétation de la loi. Je pense que tous les députés comprennent qu'il n'est pas approprié pour moi, en tant que président de l'Office des transports du Canada, d'interpréter ici la loi ou de rendre des décisions officielles. Pour ce faire, il existe un processus juridique.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais savoir si les gens qui travaillent à l'Office des transports du Canada connaissent les dispositions du Code civil du Québec en matière de consommation.

M. Scott Streiner: Je suppose que certains les connaissent.

C'est une loi provinciale. Or, nous sommes responsables de l'application des lois fédérales.

M. Xavier Barsalou-Duval: Selon le Code civil du Québec, quand un service n'a pas été rendu, il doit être remboursé. Ce serait intéressant que les institutions fédérales, comme l'Office des transports du Canada, puissent reconnaître et faire respecter les lois qui existent déjà.

J'ai une autre question. L'Office des transports du Canada a publié récemment de nouvelles précisions au sujet de son Message concernant les crédits. Vous dites que ce message n'est pas une décision exécutoire. J'essaie de comprendre.

L'Office des transports du Canada a-t-il le pouvoir de publier un message non exécutoire, mais qui serait contraire à la loi?

• (1615)

M. Scott Streiner: L'Office a le pouvoir de publier des messages et des documents d'orientation sur n'importe quel sujet dans son champ d'application.

Comme vous l'avez précisé, le message ne change rien aux obligations des compagnies aériennes ni aux droits des passagers. Le message contient des suggestions, et seulement des suggestions. Ce n'est pas une décision exécutoire.

M. Xavier Barsalou-Duval: L'Office des transports du Canada a-t-il le pouvoir de changer la loi?

M. Scott Streiner: Bien sûr que non. La loi existe et notre responsabilité est de la faire appliquer, ce que nous faisons toujours de façon impartiale et objective.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ne pensez-vous pas que les positions qui ont été prises par l'Office des transports du Canada remettent en cause son impartialité?

M. Scott Streiner: Pas du tout.

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est pourtant l'impression que beaucoup de gens ont.

L'Office des transports du Canada a présentement un retard de près de deux ans dans le traitement des différentes plaintes. Au printemps dernier, l'Office a aussi dit qu'aucune des plaintes concernant le transport aérien et le remboursement des billets ne serait traitée avant le mois de septembre.

Quel genre de message cela envoie-t-il aux compagnies aériennes, quand on dit qu'on ne traitera pas les plaintes concernant les voyages? Est-on en train de leur dire de ne pas rembourser leurs clients, parce que, de toute manière, on ne leur tapera pas sur les doigts?

M. Scott Streiner: En tout respect, je dois dire que nos employés travaillent très fort afin de traiter toutes les plaintes reçues. Il faut préciser que 99 % de ces plaintes ont été soumises à l'Office à partir du 15 décembre. Il n'y a donc pas un retard de traitement de deux ans. Le traitement des plaintes prend beaucoup de temps, j'en conviens. Il serait préférable de le faire plus vite, mais c'est une question de volume. Il s'agit d'un volume sans précédent: nous avons reçu 22 000 plaintes depuis le 15 décembre. Nous travaillons très fort afin de traiter toutes ces plaintes.

Pour ce qui est des plaintes qui ont été reçues pendant la pandémie, nous allons commencer à les traiter au début de l'année 2021. Le nombre de plaintes est remarquable et cela représente un défi. Nous y travaillons très fort.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais connaître votre avis sur la situation suivante. Admettons que je gère un service des plaintes...

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, messieurs Barsalou-Duval et Streiner.

C'est maintenant M. Bachrach qui a la parole pour six minutes.

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

La pandémie a mis à mal les finances des Canadiens de bien des manières. J'ai constamment des nouvelles d'électeurs qui ont perdu leur revenu, qui se trouvent en difficulté financière et qui peinent à payer leurs factures. De plus, un nombre relativement modeste de Canadiens se trouvent dans une situation très précise: ils ont acheté des billets d'avion, certains étant très chers et valant plusieurs milliers de dollars, auprès de compagnies aériennes qui se portaient très bien avant la pandémie.

Les transporteurs aériens sont des sociétés de grande envergure qui ont empêché des milliards de dollars en 2019 et qui avaient ainsi accès à des milliards de dollars en liquidités. Et voilà que le gouvernement nous dit que ces Canadiens, qui ont acheté des billets d'avion, ne peuvent obtenir de remboursement parce qu'il craint que les compagnies aériennes ne déclarent faillite.

Vous placez des citoyens dans une situation dans laquelle ils sont essentiellement des créanciers involontaires ou réticents de ces grandes compagnies. Monsieur Streiner ou Hanson, comment pouvez-vous considérer que cette situation est équitable?

M. Lawrence Hanson: Monsieur le président, je répondrai à cette question avec plaisir.

J'attirerais l'attention du membre sur la déclaration que le ministre Garneau a faite le 8 novembre, laquelle était très explicite à ce sujet. Même si le gouvernement est prêt à envisager d'accorder de l'aide aux transporteurs aériens en raison de leurs importants problèmes de liquidités, il n'est pas disposé à le faire à moins que les Canadiens dont les vols ont été annulés en raison de la pandémie ne reçoivent un remboursement plutôt qu'un crédit.

• (1620)

Le président: Monsieur Bachrach, c'est à vous.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Hanson, est-il juste de dire que le gouvernement a été obligé de supporter une situation profondément injuste pour les Canadiens qui ont perdu de l'argent parce qu'ils avaient acheté des billets d'avion?

M. Lawrence Hanson: Le gouvernement a toujours admis que la situation est difficile, tant pour les particuliers dont les vols ont été annulés en raison de la pandémie que pour les transporteurs aériens dont les liquidités et le flux de trésorerie se retrouvent très limités parce que leurs revenus ont fondu comme une peau de chagrin. Voilà pourquoi il propose d'offrir aux transporteurs aériens une aide conditionnelle au remboursement des passagers.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Streiner, dans votre exposé, vous avez, si je vous ai bien compris, indiqué que l'Office des transports du Canada a en quelque sorte été pris de court par cette lacune présente dans la réglementation et qu'avec le recul, elle aurait dû être rectifiée.

Est-il juste de dire que vous ignoriez que la réglementation sur la protection des passagers aériens, qui aurait pu éviter la situation présente, contenait une lacune?

M. Scott Streiner: Je pense que personne ne l'avait détectée. Pour être clair, cette lacune découle de la loi. Cette dernière autorise l'Office des transports du Canada à élaborer les règlements pour protéger les passagers.

Si vous lisez la disposition portant sur les annulations échappant au contrôle des transporteurs aériens, vous constaterez qu'elle nous permet seulement d'élaborer un règlement exigeant que les passagers puissent se rendre à destination.

À dire vrai, si cette disposition avait été plus permissive, nous aurions pu imposer une obligation de remboursement comme nous l'avons fait pour les annulations relevant du contrôle des transporteurs, mais le libellé de la loi restreint notre marge de manoeuvre. Je ne pense pas que qui que ce soit, ni les parlementaires ni les défenseurs des droits des consommateurs, ne s'est aperçu à l'époque que la lacune que contiennent la loi et les règlements serait aussi importante que nous le réalisons maintenant.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Streiner, si je mentionne ceci, c'est parce que l'organisation Air Passenger Rights a écrit à l'OTC lors de l'élaboration du Règlement et a dit très précisément:

APR est très préoccupée par l'omission d'un certain nombre de points importants dans le règlement proposé. Cet état de fait donne l'impression erronée que les compagnies aériennes sont libres de faire ce qu'elles veulent dans ces domaines. APR croit fermement que ce n'était pas l'intention du Parlement.

Voici donc la situation: ils ont cerné la lacune et l'ont portée à votre attention. L'OTC ne pouvait-elle rien faire pour corriger cela dans le Règlement?

M. Scott Streiner: En ce qui concerne l'établissement d'une obligation de remboursement — je suppose que c'est la question — pour les annulations de vol échappant au contrôle des compagnies aériennes, la réponse est non. La loi nous imposait des contraintes. Il n'était pas possible d'établir cette obligation dans le Règlement en raison du libellé de la loi.

M. Taylor Bachrach: Je vais reprendre là où M. Barsalou-Duval s'est arrêté. Je n'ai pas trouvé les éclaircissements que je voulais dans les réponses qui ont été données à ses questions. Je vais donc les poser à nouveau.

M. Scott Streiner: Absolument.

M. Taylor Bachrach: Le Règlement sur les transports aériens traite très précisément de la question du remboursement. Cependant, malgré cela, on peut lire, sur les crédits de voyage, la déclaration selon laquelle « la loi n'oblige pas les compagnies aériennes à inclure des dispositions de remboursement dans leurs contrats avec les passagers pour les vols annulés pour des raisons indépendantes de la volonté des transporteurs ».

Cependant, on dit très clairement à l'article 122 du Règlement, que M. Barsalou-Duval a lu précédemment:

Les tarifs doivent contenir... (xii) le remboursement des services achetés mais non utilisés, intégralement ou partiellement, par suite de la décision du client de ne pas poursuivre son trajet ou de son incapacité à le faire, ou encore de l'inaptitude du transporteur aérien à fournir le service pour une raison quelconque

Il semble y avoir un conflit direct entre les deux. Comment expliquez-vous cela?

M. Scott Streiner: L'article du Règlement sur les transports aériens que vous et votre collègue avez mentionné décrit les points ou les sujets que le tarif d'une compagnie aérienne doit couvrir. Il n'établit pas les obligations minimales. Il ne définit pas les modalités; il indique simplement que des modalités doivent être établies sur ces points. Par conséquent, il n'établit pas d'obligation minimale pour le versement d'une indemnisation ou d'un remboursement dans des situations échappant au contrôle des compagnies aériennes, mais indique simplement qu'un tarif doit répondre à ces questions.

Le président: Merci, monsieur Streiner et monsieur Bachrach. Nous allons maintenant passer au deuxième tour.

M. Soroka, du Parti conservateur, et M. El-Khoury, du Parti libéral, auront chacun cinq minutes, puis M. Barsalou-Duval, du Bloc, et M. Bachrach, du NPD, auront chacun deux minutes et demie.

Monsieur Soroka, vous disposez de cinq minutes.

M. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC): Merci, monsieur le président.

Je n'essaie pas de faire dire à M. Hanson des choses qu'il n'a pas dites, mais il semble que si le gouvernement fédéral accorde un soutien aux compagnies aériennes, il faudra que cela soit soumis à la condition de rembourser les passagers si ceux-ci le souhaitent. Si c'est le cas, s'il y a un délai à respecter, combien de temps donneriez-vous aux compagnies aériennes pour rembourser tous les passagers dont le voyage a été annulé afin qu'elles puissent respecter les conditions fixées par le gouvernement fédéral?

• (1625)

M. Lawrence Hanson: Oui, je pense que lorsque nous en venons au versement des remboursements, il faudra certainement adopter une approche pour définir en détail la manière et le moment.

M. Gerald Soroka: Mais vous n'avez pas encore d'échéancier à cet égard. Est-ce que c'est encore embryonnaire?

M. Lawrence Hanson: Je n'ai pas d'échéancier. Je dirais que beaucoup de personnes seront contactées individuellement. Bien des gens, comme vous le savez probablement, achètent leurs billets en ligne auprès de vendeurs tiers, de sociétés comme Expedia et Travelocity, etc., mais nous insistons évidemment pour que les remboursements soient effectués très rapidement, car les longues périodes d'attente ne sont pas compatibles avec le principe qui consiste à donner aux Canadiens les remboursements qu'ils attendent.

M. Gerald Soroka: J'ai récemment organisé un appel Zoom avec plusieurs conseillers en voyages indépendants. Cette association compte plus de 1 200 membres à travers le Canada et chacun d'entre eux possède ou gère une petite entreprise. Ce sont des travailleurs autonomes. Les conseillers en voyages indépendants sont entièrement rémunérés à la commission et ont été très durement touchés par la COVID. Il y en a de nombreux, dans ma circonscription, qui ne sont pas non plus admissibles à l'actuelle PCU. Le ministère a-t-il un plan pour s'assurer que les conseillers en voyages ne constitueront pas des dommages collatéraux parce que les passagers demandent un remboursement aux compagnies aériennes, qui vont de leur côté reprendre leurs commissions? Pensez-vous que cela fera également partie des conditions lors de la négociation ou non?

M. Lawrence Hanson: C'est une excellente question qui met en relief certains des défis associés à cela, de même que la nécessité de bien faire les choses, car, comme vous le dites, il risque d'y avoir des conséquences pour les agents de voyage qui voient soudain leurs commissions s'effondrer à la suite d'une vague massive de remboursements de billets d'avion.

Ce que je peux dire au député, c'est que nous sommes conscients de ce problème. Nous en discutons avec nos collègues d'ISDE qui travaillent plus que nous avec le secteur. Évidemment, je ne peux pas dire quelle solution nous allons trouver, mais je peux assurer au député que c'est au centre de nos préoccupations.

M. Gerald Soroka: Oui, c'est très bien d'entendre que vous êtes au moins conscient de cela et que vous essayez de chercher une solution.

Vous avez également parlé des différents types de conditions relatives aux voyages. Actuellement, nous avons les masques et la vérification de la température. Pensez-vous que cela va devenir une pratique courante dans les aéroports? S'agit-il simplement d'une anomalie? Est-ce que cela va continuer une fois la crise de la COVID terminée?

Le président: Allez-y, monsieur Hanson.

M. Aaron McCrorie: Si vous me le permettez, monsieur le président, je pourrais répondre à cette question.

Le président: Nous vous écoutons, monsieur McCrorie.

M. Aaron McCrorie: Nous réévaluons constamment nos mesures en matière de santé et nous les adaptons au fur et à mesure en fonction des dernières recommandations sanitaires que nous recevons. En fonction de l'évolution de la pandémie au cours des semaines et des mois à venir et, par exemple, selon la mise en œuvre d'un programme d'essai de vaccins, nous pourrions peut-être nous écarter de certaines de ces mesures quand de nouvelles mesures seront mises en œuvre ou que la pandémie sera maîtrisée. Je pense cependant que l'essentiel est que nous ayons la souplesse nécessaire pour nous adapter à l'évolution des conditions sanitaires et pour répondre aux nouvelles recommandations en matière de santé.

La façon dont nos exigences sur le port du masque ont évolué au fil du temps en est un bon exemple. Depuis le printemps, nous avons adapté nos exigences en nous fondant sur les dernières recommandations en matière de santé, et les parents qui voyagent avec de jeunes enfants ont plus de flexibilité, concernant le masque.

Nous évoluerons au fil du temps en fonction de l'information la plus récente.

M. Gerald Soroka: D'accord, c'est assez intéressant. Cela semble n'être ni oui ni non. Je sais que c'est une décision difficile à prendre maintenant.

Beaucoup de résidants me racontent des théories du complot sur la vaccination et toutes ces histoires. Pensez-vous qu'on interdira aux personnes qui ne sont pas vaccinées de voyager? Est-ce possible?

S'il vous plaît, apaisez mes craintes, car je dois régulièrement faire face à ce genre de situation.

M. Aaron McCrorie: Je suis désolé, monsieur le président, mais j'ai manqué le début de la question. Je pense qu'il s'agissait de savoir si la vaccination serait une exigence permanente pour les voyages.

Le président: C'est juste.

• (1630)

M. Aaron McCrorie: Encore une fois, il serait prématuré de se prononcer avec certitude. Nos collègues de Santé Canada ont peut-être aussi leur mot à dire à ce sujet, mais cela fait certainement partie de la boîte à outils dont nous disposons pour gérer le risque sanitaire.

Par exemple, nous avons parlé de tests sur les personnes qui entrent dans le pays et de l'obligation éventuelle d'un test avant le départ. Serait-il possible de demander une preuve de vaccination avant que les personnes montent à bord d'un avion? Ce sont certainement toutes des options que nous envisageons, mais il est prématuré de faire des déclarations à ce stade.

Le président: Merci, monsieur McCrorie.

Merci, monsieur Soroka.

C'est maintenant au tour de M. El-Khoury, qui dispose de cinq minutes.

Monsieur El-Khoury, la parole est à vous.

[Français]

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

Je remercie les invités. Leur présence parmi nous est vraiment importante et utile au Comité.

Nous sommes en train de vivre une situation vraiment compliquée et dangereuse. Les répercussions de la pandémie sur le secteur aérien sont sans précédent. Ici, au Canada, nous dépendons beaucoup de notre secteur aérien, beaucoup plus que la plupart des autres pays.

Ma première question s'adresse à M. Streiner.

Monsieur Streiner, vous avez expliqué les dispositions du Règlement sur les transports aériens quant à l'obligation de rembourser ou non les clients. Pourriez-vous nous dire ce qui se passe en cas de force majeure? En outre, peut-on qualifier la pandémie de force majeure?

M. Scott Streiner: Je remercie le député de sa question.

Je ne peux pas vraiment répondre à cette question, pour une raison simple: en tant que tribunal quasi judiciaire, nous pourrions avoir à traiter cette question. C'est une question d'interprétation de la situation, des faits et de la loi. Afin de garder notre impartialité, il

est important d'attendre le processus de prise de décision avant de répondre à cette question importante.

M. Fayçal El-Khoury: Pouvez-vous nous dire de quelle façon la pandémie a touché les agents de voyage indépendants?

M. Scott Streiner: Si cette question s'adresse à moi, je dirais que les agents de voyage ne relèvent pas de la compétence du fédéral. Selon ce que nous avons pu lire dans les médias, ils relèvent de la compétence des provinces.

M. Fayçal El-Khoury: Si vous aviez publié une ordonnance stipulant que les compagnies aériennes devaient rembourser les clients, cela aurait tout de même été légal, compte tenu des conditions de service contenues dans les tarifs des compagnies aériennes. Je pense ici aux dispositions qui s'appliquent en cas de force majeure ainsi qu'à la distinction qu'on fait, au moment de l'achat, entre les billets remboursables et ceux non remboursables.

[Traduction]

Le président: Nous vous écoutons, monsieur Streiner.

[Français]

M. Scott Streiner: Merci, monsieur le président.

Il est vrai que ces distinctions peuvent être importantes. Certains Canadiens et Canadiennes ont acheté des billets remboursables, alors que d'autres ont acheté des billets non remboursables. Les dispositions prévues en cas de force majeure sont possiblement pertinentes dans cette discussion. Cela dit, toutes ces questions doivent être traitées dans un processus quasi judiciaire de prise de décision officielle. C'est le genre de questions que nous traiterons dans nos discussions et lors de nos processus de prise de décision.

M. Fayçal El-Khoury: Dans le contexte de cette pandémie, à votre avis, monsieur Streiner, qu'aurait-il pu arriver aux compagnies aériennes si elles avaient été tenues de rembourser en espèces tous les passagers qui en avaient fait la demande? Par ailleurs, quelles auraient pu être les conséquences pour les voyageurs canadiens et les communautés?

M. Scott Streiner: Encore une fois, je pense que cette question devrait plutôt s'adresser à mes collègues de Transports Canada, mais je vais quand même donner un élément de réponse.

Nous savons que cette crise est sans précédent, mais nous ne savons pas exactement quelles auraient pu être les conséquences dans la situation que vous décrivez. Notre rôle à nous est tout simplement de déterminer quelles sont les obligations des compagnies aériennes et quels sont les droits des passagers aériens, en vertu de la loi. Ce sont les questions que nous traitons. Je ne voudrais pas faire de spéculations en commentant des situations hypothétiques.

• (1635)

M. Fayçal El-Khoury: Pourquoi avez-vous formulé des directives disant que les crédits pourraient être une solution de rechange acceptable au remboursement en espèces pour les voyageurs dont le vol a été annulé en raison de la COVID-19?

M. Scott Streiner: La raison est simple: nous l'avons fait afin de réduire le risque que des passagers aériens se retrouvent sans aucune compensation. Comme je l'ai dit, la loi mentionne cette grande variabilité dans les conditions de service des différentes compagnies; c'est ce qui crée ce risque pour les passagers aériens. L'objectif de notre Message concernant les crédits était de réduire ce risque.

M. Fayçal El-Khoury: Quand vous dites...

[Traduction]

Le président: Merci, messieurs Streiner et El-Khoury.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Merci.

[Traduction]

Le président: C'est maintenant au tour de M. Barsalou-Duval, du Bloc, qui dispose de deux minutes et demie.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Streiner, tantôt, on a mentionné que l'attente était présentement longue avant que les plaintes ne soient traitées. Je vous pose une question. Si je gérais un service des plaintes, qu'il y avait deux ans d'attente dans le traitement des plaintes et que je n'avais traité aucune plainte dans les neuf derniers mois, pensez-vous que je garderais mon emploi?

M. Scott Streiner: Je m'excuse, pourriez-vous répéter la question?

M. Xavier Barsalou-Duval: Si je gérais un service des plaintes, que j'avais sur mon bureau des plaintes en attente depuis deux ans et que je n'avais traité aucune plainte dans les neuf derniers mois, est-ce que je perdrais mon emploi?

M. Scott Streiner: Pour moi, la question serait plutôt de savoir si tous les employés travaillent fort et se mobilisent afin de traiter les plaintes. S'il s'agissait des employés de l'Office des transports du Canada, la réponse serait oui. Tout le monde se mobilise afin de traiter les plaintes. Comme je l'ai dit, nous avons réussi à traiter 6 000 plaintes depuis le...

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci. Je m'excuse de vous interrompre, mais j'ai juste deux minutes et demie.

M. Scott Streiner: Oui, c'est parfait.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous aviez quand même annoncé que vous ne traiteriez aucune plainte concernant l'annulation de billets d'avion avant septembre 2020, et ensuite vous avez reporté cela en 2021.

Au mois de mars, l'Office des transports du Canada a publié le Message concernant les crédits. Celui-ci a été révisé récemment. J'aimerais savoir si vous avez participé à la rédaction de ce message.

M. Scott Streiner: Tous les messages, toutes les lignes directrices et tous les documents d'orientation sont rédigés par l'organisme et, en tant que chef de l'organisme, je suis toujours impliqué, bien sûr.

M. Xavier Barsalou-Duval: Y a-t-il eu des communications où le bureau du ministre des Transports a exprimé sa volonté quant aux orientations que l'Office pourrait prendre ou quant à l'enjeu du remboursement des billets?

M. Scott Streiner: Nous avons communiqué avec le bureau du ministre des Transports pendant toute la crise. En effet, la coordination est importante dans une crise pareille. C'est une question de transparence. Le but de ces communications n'était pas d'obtenir des permissions ou de recevoir des directives, mais bien de nous assurer de ne pas créer de confusion dans cette période de crise.

[Traduction]

Le président: Merci, messieurs Streiner et Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant écouter M. Bachrach, du NPD, qui dispose de deux minutes et demie.

La parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur Streiner, qui sont les personnes qui ont rédigé et approuvé l'énoncé du 25 mars sur les crédits de voyage?

M. Scott Streiner: Comme pour tous les documents d'orientation publiés par l'OTC — nous publions beaucoup de documents d'orientation non contraignants, d'énoncés de politique et de renseignements —, de nombreuses personnes ont participé à la préparation, à la rédaction et à la révision de cet énoncé. C'est donc un grand nombre d'employés qui y ont contribué.

M. Taylor Bachrach: Qui l'a approuvé?

M. Scott Streiner: Au bout du compte, chaque énoncé de ce type est l'expression des orientations de l'organisation. Comme je l'ai souligné précédemment, l'énoncé sur les crédits, comme les autres documents, est de nature non contraignante, et il est l'expression d'une orientation ou d'une suggestion de l'organisation à l'intention des voyageurs.

M. Taylor Bachrach: Selon le courriel adressé par un conseiller en politiques de Transports Canada au député Erskine-Smith, les membres, le vice-président et le président de l'OTC auraient approuvé l'énoncé sur les crédits de voyage, ce qui a autorisé les compagnies aériennes à refuser de rembourser les billets.

Est-ce exact?

M. Scott Streiner: Monsieur le président, je ne suis pas au courant de ce courriel. Je ne l'ai pas vu. Je ne l'ai pas sous les yeux.

Le bureau du ministre des Transports n'aurait pas été au courant des processus de décision internes de l'OTC, et je me contenterai de répéter que chaque énoncé — non contraignant — fait par l'OTC, chaque document d'orientation est le reflet d'une orientation institutionnelle et est bien sûr examiné par les hauts responsables de l'organisation.

● (1640)

M. Taylor Bachrach: Monsieur Streiner, allez-vous vous engager à fournir au Comité tous les documents internes, notes de service et courriels concernant l'énoncé du 25 mars au sujet des crédits de voyage ainsi que les éclaircissements qui ont suivi?

M. Scott Streiner: L'OTC est soumis aux mêmes règles d'accès à l'information que toute autre organisation. Nous avons une politique de transparence et essayons donc de transmettre l'information. Je vais bien sûr m'engager à fournir au Comité les documents qu'il est approprié de fournir, mais nous sommes un tribunal quasi judiciaire, un organisme de réglementation indépendant, et certains documents sont confidentiels.

M. Taylor Bachrach: Le défi en l'occurrence, monsieur Streiner — et je suis sûr que vous pouvez le deviner à partir de cette série de questions —, est qu'en tant qu'organisme quasi judiciaire, l'OTC peut se prononcer de manière équitable et sans préjudice sur les plaintes déposées par les passagers aériens. L'énoncé qui figure sur les crédits de voyage ne porte-t-il pas préjudice à ce processus? Il expose très clairement l'issue des plaintes relatives aux remboursements. Vous avez déjà dit que c'est raisonnable, alors pourquoi statuer sur une plainte particulière si vous avez déjà dit que c'est une approche raisonnable?

M. Scott Streiner: Je veux donner une réponse très claire à cette question. L'énoncé non contraignant sur les crédits de voyage a été publié pour éviter que les passagers ne se retrouvent sans rien du tout à la suite de cette situation, en partie à cause du vide législatif dont j'ai parlé précédemment. Rien dans cet énoncé non contraignant n'a affecté ou n'affecte de quelque manière que ce soit les droits de toute personne qui porte plainte devant nous. La Cour d'appel fédérale a déjà reconnu que les droits des passagers ne sont pas affectés. Dans le corps de l'énoncé, nous avons dit que chaque plainte serait examinée sur le fond. Chaque plainte sera examinée sur le fond, en toute impartialité, sur la base des preuves et de la loi.

Le président: Merci, messieurs Streiner et Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Le président: Je remercie les témoins.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Excusez-moi, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Oui, allez-y.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais présenter une motion au sujet de ce qui a été discuté. Est-ce possible de le faire maintenant?

[Traduction]

Le président: Nous vous écoutons.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est parfait, monsieur le président.

En fait, j'aimerais présenter une motion qui a déjà été déposée au Comité, le 26 octobre dernier. La motion est la suivante:

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

[Traduction]

Le président: Je suppose, monsieur Barsalou-Duval, que c'est la motion que vous avez présentée il y a quelques jours et que vous avez distribuée.

Voulez-vous que nous en discussions maintenant?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, il ne s'agit pas de la motion concernant Air Transat, mais plutôt de celle à propos de l'Office des transports du Canada. C'est donc une motion différente qui est en lien avec la rencontre d'aujourd'hui.

La motion que je viens de vous lire a déjà été déposée au Comité, mais elle n'a pas fait l'objet de discussions en comité.

[Traduction]

Le président: Monsieur le greffier, est-ce que le Comité a cette motion?

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): Je vais vérifier, mais je crois qu'elle a été distribuée.

Le président: Mesdames et messieurs les députés, pendant que nous vérifions, j'aimerais obtenir quelques éclaircissements de M. Hanson concernant la question de M. Soroka, même si ce n'est

pas habituel pour un président. M. Soroka a posé une question sur les agences de voyages, et cette question fait partie des éléments qui intéressent le Comité. L'importance de cette question a également été évoquée précédemment par les membres du Comité, car elle peut parfois passer entre les mailles du filet — ou plutôt les personnes, les agents de voyages, semblent peut-être être passées entre les mailles du filet. Je pense que M. Soroka a soulevé un point important — une question essentielle — à cet égard. Je voudrais juste que vous me disiez clairement que les agents de voyages... Les voyez-vous de la même manière que les passagers qui ne peuvent pas être remboursés?

M. Lawrence Hanson: Merci. C'est une question très juste, monsieur le président. Je ne sais pas si je suis en mesure de déclarer que la politique serait de les considérer comme étant analogues. Quelqu'un d'autre pourrait répondre à cette question. Je pense que ce que je peux dire, c'est qu'en réalité, une série massive de remboursements effectués en même temps aurait des conséquences pour ces agents de voyages. Je pense qu'il nous faut mieux comprendre cela, mais je serais en quelque sorte en train de créer une politique à la volée si je disais que l'analogie avec quelque chose d'autre est possible. Je pense que je dirais simplement que nous reconnaissons tout à fait que cette question est une conséquence de l'enjeu des remboursements et que nous devons l'examiner. Je suis désolé de ne pas pouvoir être plus précis que cela, monsieur le président.

Le président: D'accord. Merci, monsieur Hanson.

Je remercie également tous les autres témoins.

Nous allons nous arrêter cinq minutes. Merci, mesdames et messieurs.

• (1640)

(Pause)

• (1640)

Le président: Nous avons l'avis de motion de M. Barsalou-Duval qui a été distribué le lundi 26 octobre 2020.

Monsieur Barsalou-Duval, est-ce la motion que vous présentez?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Oui, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur le greffier, je vais demander au Comité de procéder à un vote visant à débattre de cette question, puisqu'elle est maintenant à l'ordre du jour.

Mesdames et messieurs, M. Barsalou-Duval souhaite que nous débattions de cette question. J'estime donc que c'est une motion visant à en débattre. Je vais commencer par vous demander de voter afin que nous débattions de la question. Tous ceux qui sont pour?

Le greffier me dit que nous n'avons pas besoin d'un vote pour en débattre maintenant. C'est très bien.

Le débat est donc lancé. Monsieur Barsalou-Duval, je vous donne la parole.

• (1650)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, monsieur le président.

Les échanges que nous avons eus aujourd'hui avec le représentant de l'Office des transports du Canada viennent appuyer la raison pour laquelle cette motion a été déposée. Le but de la motion est de mieux comprendre d'où est venue la déclaration de l'Office sur les crédits de voyage, de savoir quelles ont été ses interactions avec le gouvernement et de voir si des directives ont été données pendant ces échanges. Il serait intéressant de savoir notamment s'il y a eu une volonté du gouvernement d'influencer un tribunal judiciaire ou quasi judiciaire. Ce serait quelque chose de mal venu.

C'est quelque chose qui a des répercussions sur des milliers de familles. Des milliers de dollars sont en cause. Il s'agit d'un dossier qui a été très médiatisé. J'espère que l'ensemble des membres du Comité voudront obtenir cette information.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

C'est maintenant à M. Sidhu.

Monsieur Sidhu, vous avez la parole.

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

Oui, je comprends l'importance de cela, mais je comprends aussi l'importance de la présence des témoins. Nous sommes prêts à leur poser nos questions. Il y a beaucoup de renseignements importants. Je sais que mes électeurs attendent des réponses en ce qui concerne les tests rapides et beaucoup d'autres questions importantes.

En ce qui concerne nos témoins, nous avons besoin de les entendre. Ils nous consacrent du temps; nous avons préparé nos questions. Je pense que c'est ce que nous devons faire maintenant.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Sidhu.

Sur la liste des intervenants, il y a Mme Kusie, M. El-Khoury et Mme Jaczek.

Madame Kusie, la parole est à vous.

Mme Stephanie Kusie: J'appuie ce que M. Sidhu a déclaré, en particulier, à la lumière du fait que les personnes qui ont témoigné pendant la première heure de la séance étaient... Quand je dis qu'ils n'étaient pas préparés, je veux dire qu'ils ne se sentaient pas à l'aise de répondre à des questions qu'il aurait mieux valu adresser au ministère de la Santé et à l'Agence de la santé publique du Canada.

Je demande que nous revenions maintenant aux témoins. De même, je demande au greffier s'il pourrait redistribuer la motion, s'il ne l'a pas déjà fait. J'essaie de la retrouver dans mes documents, et j'ai du mal à y arriver. Je prendrais le risque de dire que je ne suis pas la seule à avoir du mal à la trouver.

Merci.

• (1655)

Le président: Merci, madame Kusie.

Sur la liste des intervenants, il y a M. Bittle, suivi de M. El-Khoury, Mme Jaczek et M. Bachrach.

Monsieur Bittle, la parole est à vous.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Je remercie Mme Kusie de son intervention, et je partage son sentiment. Je propose que le débat soit maintenant ajourné.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Monsieur le greffier, comme personne ne souhaite débattre de la motion ou poser des questions à son sujet, vous pourriez peut-être procéder à un vote par appel nominal.

(La motion est adoptée par 9 voix contre 2.)

Le président: Merci, monsieur le greffier, merci, chers membres du Comité.

Nous allons maintenant passer à la prochaine partie de la séance.

Monsieur le greffier, je crois que tous les témoins sont connectés.

En attendant, je précise que Mme Kusie du Parti conservateur sera la première intervenante de la prochaine série de questions et qu'elle aura la parole pendant six minutes. Elle sera suivie de Mme Jaczek du Parti libéral, de M. Barsalou-Duval du Bloc québécois et de M. Bachrach du NPD, qui disposeront de six minutes chacun.

Une fois que les témoins seront connectés et que les contrôles sonores auront été effectués, nous serons prêts à commencer.

Monsieur le greffier, je m'en remets à vous.

Je vais suspendre la séance pendant trois minutes.

• (1655)

(Pause)

• (1700)

Le président: Nous allons maintenant amorcer la deuxième partie de la séance.

Nous accueillons la représentante du ministère de la Santé, Mme Frison, sous-ministre adjointe par intérim, Programmes et mise en œuvre; et la représentante de l'Agence de la santé publique du Canada, Mme Diogo, vice-présidente de la Direction générale de l'infrastructure de sécurité sanitaire.

Je vais demander aux deux témoins d'être brefs, parce que nous ne disposons que d'une demi-heure. De plus, les responsables de la Chambre me disent que nous pouvons poursuivre nos travaux seulement jusqu'à 17 h 30, car des comités siègent à 18 h 30, et nous ne voulons pas les priver des ressources nécessaires. Si vous pouviez être aussi concises que possible, mesdames, cela permettrait aux membres de poser davantage de questions, ce qui serait formidable.

Madame Frison, la parole est à vous.

Mme Monique Frison: Merci, monsieur le président.

J'aimerais commencer par remercier le Comité de m'avoir invitée à m'entretenir avec vous aujourd'hui.

Je travaille au Secrétariat du dépistage, de la recherche des contacts et de la gestion des données de Santé Canada. Nous savons que la COVID-19 a eu des effets dévastateurs partout au pays, et le secteur de l'aviation n'a pas fait exception. Je suis sûre que les efforts que vous déployez au sein du Comité afin d'examiner les conséquences de la pandémie orienteront certainement les mesures prises pour renforcer un secteur qui est essentiel à l'économie du Canada et à la vie des Canadiens.

Les mesures que nous prenons au portefeuille de la Santé visent avant tout à protéger la santé publique et à étudier les façons dont les tests de dépistage peuvent appuyer vos efforts et favoriser les activités économiques et sociales. Les tests sont l'une des nombreuses mesures d'atténuation des risques que nous avons employées. Nous avons obtenu et distribué plus de 5,7 millions de tests aux provinces et territoires au cours des dernières semaines.

Je suis heureuse de souligner que nous approchons de l'objectif national de 200 000 tests connus sous le nom de tests PCR, ce qui est un modèle d'excellence en matière de dépistage de la COVID-19 — et il s'agit de 200 000 tests par jour. Nous avons aussi publié des lignes directrices sur l'utilisation de tests de dépistage rapide, des lignes directrices qui ont été rédigées en collaboration avec les autorités de santé publique des provinces et des territoires. Ces tests, qui ont des délais d'exécution plus courts et qui sont moins coûteux que les tests PCR, pourraient être réalisés à une fréquence accrue.

Nous cherchons la meilleure façon d'utiliser les technologies de dépistage seules ou en combinaison avec d'autres approches pour freiner efficacement la transmission, protéger les citoyens et détecter le virus rapidement. Par exemple, en octobre, Santé Canada a créé la Table ronde consultative de l'industrie sur les tests et le dépistage de la COVID-19 et sur la gestion des données relatives à la maladie. Coprésidée par Santé Canada et Catherine Luelo, vice-présidente principale et chef des Affaires informatiques à Air Canada, la table ronde permet au gouvernement fédéral de s'entretenir directement et de collaborer avec les dirigeants de tous les secteurs de l'industrie canadienne pour appuyer les mesures de santé publique et inclure des activités comme le dépistage en milieu de travail.

En ce qui concerne les frontières, nous nous sommes penchés sur des projets pilotes aux frontières et les manières dont ils pourraient produire des données scientifiques qui orienteront la réouverture de nos frontières. Nous avons formé un partenariat avec les Instituts de recherche en santé du Canada pour appuyer l'étude de surveillance des frontières internationales de McMaster HealthLabs, qui a eu lieu à l'aéroport Pearson plus tôt cet automne. Les résultats préliminaires du projet pilote de l'Université McMaster indiquent que le taux d'importation de la COVID-19 par les voyageurs internationaux est d'environ 1 %, soit un taux plutôt élevé. Nous sommes impatients de recevoir le rapport final dans les semaines à venir.

Nos partenaires à l'Agence de la santé publique du Canada ont aussi travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement de l'Alberta à l'exécution d'un programme qui visait à déterminer si la durée de la quarantaine pouvait être réduite pour les voyageurs internationaux sans mettre en péril la santé et la sécurité publiques. Ce projet pilote a commencé le 2 novembre, et nous suivons de près ses résultats en étroite collaboration avec le gouvernement de la province.

Nous continuons d'avoir des discussions sur les mesures prises aux frontières avec les parties concernées, notamment les transporteurs aériens, les administrations aéroportuaires et d'autres ministères comme Transports Canada. Le succès de l'intervention face à la pandémie dépend des partenariats solides qui ont été établis à tous les paliers gouvernementaux, entre les diverses administrations et avec les intervenants clés, qui sont tous déterminés à protéger la santé et la sécurité des Canadiens.

Avec nos partenaires, nous examinerons aussi la directive de l'Organisation de l'aviation civile internationale afin de déterminer comment elle pourrait être appliquée au contexte canadien. N'ou-

blions pas que les voyageurs du Canada doivent respecter les exigences en matière de tests de dépistage des autres pays qu'ils choisissent de visiter. Nous devons trouver un juste équilibre entre les tests exigés pour les personnes qui entrent au Canada et les besoins plus vastes en matière de dépistage et de protection de la santé publique, et prendre en compte les ressources humaines du secteur de la santé qui pourraient être nécessaires pour réaliser ces tests.

En terminant, j'aimerais souligner que les tests de dépistage sont un aspect important de la protection de la santé publique, tout comme la recherche des contacts et les autres mesures préventives. Le rôle des tests dans le contexte des voyages devra être étudié. En même temps, nous devons nous assurer que les voyageurs sont vigilants, non seulement pour se protéger eux-mêmes, mais aussi pour protéger les travailleurs du secteur de l'aviation avec qui ils sont en contact.

Je vous remercie de m'avoir permis de formuler ces quelques brèves observations. Si vous avez des questions, je serai heureuse d'y répondre.

• (1705)

Le président: Merci, madame Frison.

Je vais maintenant donner la parole à Mme Diogo pendant cinq minutes.

Mme Brigitte Diogo (vice-présidente, Direction générale de l'infrastructure de sécurité sanitaire, Agence de la santé publique du Canada): Merci, monsieur le président, et bonjour.

J'aimerais remercier les membres du Comité et mes collègues de leur participation à la séance d'aujourd'hui et de me permettre de répondre à vos questions cet après-midi.

Je m'appelle Brigitte Diogo, et je suis vice-présidente de la Direction générale de l'infrastructure de sécurité sanitaire.

Je commencerai par dire que les mesures frontalières qui sont actuellement en vigueur en vue de soutenir la santé publique sont celles que nous avons jugées efficaces. Nous collaborons avec tous les intervenants et tous les autres ministères, comme Transports Canada, afin de continuer à étudier les possibilités d'assouplir les restrictions aux frontières à l'avenir. Les arguments que mes collègues ont fait valoir en ce qui concerne les tests sont ceux auxquels nous accordons beaucoup d'attention.

Étant donné le peu de temps dont vous disposez, monsieur le président, je propose de passer aux questions, si vous êtes d'accord.

Le président: Merci, madame Diogo. Je vous en suis reconnaissant.

Nous allons commencer par tenir notre première série d'interventions de six minutes.

Les intervenants seront Mme Kusie du Parti conservateur, Mme Jaczek du Parti libéral, M. Barsalou-Duval du Bloc québécois et M. Bachrach du NPD.

Madame Kusie, vous avez la parole.

Mme Stephanie Kusie: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie infiniment nos deux témoins de leur présence aujourd'hui.

Je vais revenir sur le projet pilote de l'aéroport international de Calgary, YYC, que Mme Frison a mentionné. J'ai essayé de demander plus d'informations à ce sujet aux témoins qui ont participé à la première partie de la séance, mais j'espère que Mme Frison sera en mesure de répondre à mes questions.

Madame Frison, pouvez-vous me dire combien de temps il a fallu à Transports Canada et aux autres ministères pour mettre en œuvre ce projet pilote?

Le président: Madame Frison, la parole est à vous.

Mme Monique Frison: L'Agence de la santé publique du Canada et Santé Canada ont travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement provincial pour lancer le projet pilote, qui a débuté le 2 novembre. Son lancement a nécessité beaucoup de travail.

Nous avons dû discuter et formuler les mesures visant à protéger la santé publique contre les voyageurs ayant été libérés de la quarantaine. Nous voulions tous veiller à ce que les participants au projet pilote disposent d'une capacité suffisante de dépistage et de recherche des contacts. Nous voulions aussi nous assurer que les directives destinées aux participants et aux agents frontaliers étaient très claires afin que la mise en œuvre se fasse sans heurts. Ensuite, il a fallu s'occuper des régimes juridiques qui existent à l'échelle fédérale et provinciale pour gérer la quarantaine.

Il a fallu déployer beaucoup d'efforts pour que les gouvernements fédéral et provincial lancent le projet pilote. Je ne sais pas exactement combien de temps cela a exigé, mais je pourrais vous donner plus tard une estimation du temps nécessaire.

Maintenant qu'un échantillon du projet pilote existe en Alberta, il sera un peu plus facile de discuter de modèles similaires avec d'autres administrations, car nous avons mis au point quelques-uns des détails, notamment la collecte de données et les renseignements que nous voulons tirer du projet pilote afin d'améliorer la base de données probantes disponibles pour prendre des décisions à l'avenir.

Mme Stephanie Kusie: Pouvez-vous confirmer que d'autres aéroports sont envisagés pour la mise en œuvre de ce programme, et, le cas échéant, quand pouvons-nous nous attendre à ce que d'autres administrations aéroportuaires mettent en œuvre ce programme?

Le président: Madame Frison, vous avez la parole.

Mme Monique Frison: Merci, monsieur le président.

Je peux confirmer que nous avons parlé aux provinces et aux territoires du projet pilote de l'Alberta, d'un cadre pour un projet pilote à venir et de la possibilité de conclure des accords similaires avec des provinces et d'autres administrations.

● (1710)

Bien que la situation ne soit pas nécessairement identique, il faudrait que nous travaillions en étroite collaboration avec chaque province ou territoire pour avoir une idée du genre de conditions que le projet pilote mettrait à l'épreuve.

Mme Stephanie Kusie: Vous ne seriez donc pas en mesure de fournir un échéancier pour chaque aéroport; ce que vous dites, c'est que chaque administration aéroportuaire mènerait un projet pilote indépendant.

Mme Monique Frison: Oui, c'est vrai. Là encore, nous travaillerions en étroite collaboration avec les provinces et les territoires pour déterminer un échéancier.

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie de votre réponse.

Vous avez mentionné les données de l'Université McMaster, et en examinant ces données et en ayant des conversations avec les chercheurs, j'ai constaté que les résultats montrent qu'après la période de quarantaine de sept jours, moins de 0,1 % des résultats sont positifs. Donc, selon ces données, environ une personne sur 10 000 obtiendrait un résultat positif après la quarantaine de sept jours.

Le ministère utilise-t-il ces données pour étudier la possibilité de réduire les périodes de quarantaine pour les voyageurs qui arrivent de l'étranger et qui ont été testés?

Mme Monique Frison: Dans le cadre de l'étude de McMaster HealthLabs (MHL), les participants ont été testés à leur arrivée, au septième jour, puis à nouveau au quatorzième jour. Ils obtenaient des résultats positifs ou négatifs à chacun de ces jours. Lorsque nous verrons le rapport final dans les prochaines semaines, nous pourrions examiner les données finales des tests effectués à chacune de ces étapes.

Oui, nous constatons certainement que l'étude qui a été menée à Toronto a été très instructive à propos de ce que pourraient être les taux de dépistage et les taux d'importation du virus attribuables aux voyageurs.

Mme Stephanie Kusie: Merci.

Il m'a semblé très intéressant de constater que le taux était de 0,7 % à l'arrivée, de 0,3 % au septième jour et inférieur à 0,1 %... Ils ont même pensé que le taux de 0,1 % pouvait être attribué à ceux qui ont observé la quarantaine. J'espère que le ministère tiendra compte de ces résultats dans ses efforts pour soulager le secteur du transport aérien.

Je vais maintenant passer à une autre question concernant le fait que le gouvernement considère les pilotes de ligne comme des travailleurs essentiels. Toutefois, en raison d'une restriction imposée par la définition du personnel navigant figurant dans le décret 2020-0175, qui minimise le risque d'exposition à la COVID-19 au Canada — ordonnance d'interdiction d'entrée au Canada en provenance des États-Unis —, les pilotes se rendant aux États-Unis et en revenant pour remplir les exigences de leur emploi, de leurs déplacements haut le pied ou de leur formation devaient faire une quarantaine de 14 jours à leur retour au Canada.

Votre ministère est-il au courant de ce problème, et s'efforce-t-il de le résoudre?

Le président: Vous avez la parole, madame Frison.

Mme Monique Frison: Je m'en remets à ma collègue, la vice-présidente Diogo, pour aborder cette question, car il s'agit d'une question de conformité et d'application de la loi.

Le président: Absolument.

Madame Diogo, la parole est à vous.

Mme Brigitte Diogo: Oui. Merci, monsieur le président.

Nous sommes conscients de ce problème. Nous l'examinons en effet, en travaillant avec Transports Canada à la détermination des options permettant de la résoudre à l'avenir.

Le président: Merci, mesdames Diogo, Frison et Kusie.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Jaczek pendant six minutes.

Madame Jaczek, vous avez la parole.

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

Je remercie infiniment nos témoins de leurs exposés et des témoignages qu'ils ont apportés à Mme Kusie. Bien sûr, je pense que nous sommes tous très conscients du rôle important que les pilotes vont jouer en ce qui concerne les tests rapides à l'arrivée.

Je soulignerais bien sûr que le deuxième test après l'arrivée de la personne est extrêmement important par rapport au potentiel de transmission pendant le vol lui-même. Nous savons bien que des maladies infectieuses ont été transmises par le passé au cours de longs vols. La tuberculose en est un exemple, et même pendant la crise du SRAS, il y a eu transmission dans les avions mêmes.

Je me demande — il est peut-être plus approprié d'adresser cette question à Mme Diogo — ce que nous savons à propos de la transmission pendant les premiers jours de l'épidémie de COVID-19, quant au nombre de cas d'infection potentiellement contractée dans l'avion même. La recherche des contacts dans les cas positifs a-t-elle fourni des renseignements que vous pourriez nous communiquer?

Mme Brigitte Diogo: Nous disposons de quelques données sur les cas de COVID-19 chez les voyageurs qui se sont déplacés par avion. Il existe actuellement une obligation de signaler ces cas. C'est pourquoi nous obtenons des renseignements auprès des responsables de la santé publique. Ces informations sont publiées sur notre site Web. Je serais heureuse de fournir au Comité quelques statistiques relatives à la transmission.

Dans l'ensemble, les mesures aux frontières sont en place depuis le mois de mars. Les premiers cas de COVID étaient liés à des personnes ayant contracté la maladie pendant un vol. Nous avons constaté qu'à la suite de l'imposition de mesures frontalières, les taux de transmission liés aux déplacements ont considérablement diminué. Il est certain que nous pouvons fournir quelques données au Comité pour appuyer son étude.

● (1715)

Mme Helena Jaczek: Je pense que ce serait très utile. Il serait peut-être bon de voir que, comme vous le dites, une fois ces mesures frontalières mises en place, il y a eu moins de transmission pendant les vols. Je pense qu'à ce stade, il est important que le public voyageur le sache. Il est clair qu'ils sont très méfiants à l'égard des voyages aériens.

Le ministère des Transports nous a fait part de certaines des mesures qui ont été prises pour assurer, espérons-le, la sécurité pendant le vol. Pourriez-vous, en tant que représentante de l'Agence de la santé publique du Canada, nous confirmer que ces mesures fonctionnent et sont importantes?

Je vais vous dire qu'au cours des séances du Comité de la santé de cet été, nous avons entendu les compagnies aériennes. C'était à l'époque où WestJet, en particulier, avait cessé de vendre les sièges du milieu des avions. Ils allaient revenir en arrière et rétablir la possibilité d'avoir trois personnes côte à côte, ce qui, bien sûr, ne permet pas la distanciation physique.

Pourriez-vous nous rassurer ou nous assurer, au nom de votre agence, que vous êtes convaincue que les mesures qui sont prises contribuent grandement à la sécurité des passagers?

Mme Brigitte Diogo: Je dirais que la réponse rapide à cette question est oui. À notre avis, le risque reste faible. Compte tenu de certains des protocoles qui ont été mis en place, notamment le

contrôle des passagers avant l'embarquement et de certaines des mesures qui ont été prises relativement au port de masques, au contrôle de la température des voyageurs et à la ventilation, je pense que les études ont démontré que ces mesures contribuent toutes à réduire le risque.

Dre Tam a récemment mentionné dans le cadre de ses points de presse que, selon l'Agence de la santé publique, le risque d'infection dans les avions est faible.

Mme Helena Jaczek: Je pourrais peut-être aborder la question de la sécurité dans les aéroports eux-mêmes. Peut-être que Mme Frison, de Santé Canada, s'est penchée sur la question. Il est évident qu'il y a beaucoup moins de personnes qui prennent l'avion; cependant, les aéroports sont en général des endroits assez fréquentés.

Du point de vue de Santé Canada, des dispositions particulières ont-elles été prises ou des conseils ont-ils été donnés aux responsables des aéroports afin de réduire la possibilité de propagation de la COVID-19?

Mme Monique Frison: Je ne suis pas au courant de conseils particuliers qui ont été donnés aux responsables des aéroports.

Je crois savoir que les responsables des aéroports suivent les mesures de santé publique mises en place par les gouvernements provinciaux et territoriaux. En ce qui concerne les recommandations du gouvernement fédéral, elles sont liées à l'hygiène, à la distanciation sociale, aux masques et aux niveaux de soutien pour assurer une protection contre la transmission.

Mme Helena Jaczek: Madame Diogo, pourriez-vous nous éclairer sur la situation dans les aéroports? Qui, au juste, a la responsabilité d'assurer la protection de la santé publique dans les aéroports?

● (1720)

Mme Brigitte Diogo: L'Agence de la santé publique a en effet publié des directives par l'intermédiaire du secteur de l'aviation canadien. Nous avons travaillé avec les responsables des aéroports, en envisageant des mesures accrues, telles que l'éloignement social et les exigences en matière de masques non chirurgicaux. Ces directives sont disponibles sur notre site Web. Nous travaillons en étroite collaboration avec Air Canada, et nous continuons de prêter attention à ce qui se passe dans les aéroports.

Actuellement, le nombre de voyageurs est très faible. Si ce nombre devait passer à un niveau plus élevé qu'il ne l'est actuellement, il est certain que certaines de ces mesures deviendraient plus difficiles, comme le maintien en permanence de la distanciation sociale. Le fait que le port du masque soit obligatoire contribue à réduire le risque de propagation.

L'Agence de la santé publique du Canada a également accru sa présence dans les aéroports et aux postes frontaliers.

Le président: Merci, mesdames Diogo et Jaczek.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Barsalou-Duval pendant six minutes.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Il y a plusieurs mois, en mai 2020, nous avons appris que les tests de dépistage rapide produits par Spartan Bioscience, qui avaient d'abord été homologués par Santé Canada et qui ont coûté des millions de dollars, se sont avérés inefficaces et non fiables. Transports Canada a dû procéder à un rappel de ces tests.

Pourquoi est-ce que Santé Canada a homologué des tests inefficaces?

[Traduction]

Mme Brigitte Diogo: Je ne suis pas au courant de ce problème, mais nous pouvons certainement assurer un suivi si Monique n'a pas de réponse à cette question.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie. J'aimerais beaucoup avoir cette réponse.

Il s'agit de tests de dépistage rapide qu'on pourrait vouloir utiliser dans le secteur de l'aviation dans le but de réduire la durée des quarantaines. Il est donc important que ces tests soient efficaces. Quand Santé Canada homologue des tests qui s'avèrent inefficaces, cela affaiblit la confiance de la population dans le système. Il devient alors plus difficile pour l'industrie de recourir à ce genre de tests, qui sont pourtant très souhaitables.

Je pense que c'est une question très pertinente et j'aimerais obtenir une réponse.

Par ailleurs, quand pensez-vous que nous pourrions avoir accès à des tests fiables, du moins dans le secteur de l'aviation, de manière à réduire la durée des quarantaines?

Mme Brigitte Diogo: Merci de votre question.

Pour le moment, il n'y a pas de date fixe ou de date butoir pour ce qui est de réduire la durée de la quarantaine. Nous examinons les résultats des projets pilotes, comme celui en Alberta. Nous analysons les données qui ressortent de ces projets pilotes. Nous allons ensuite considérer les manières possibles de réduire la durée de la quarantaine.

C'est certainement une option en ce moment, mais nous sommes à l'étape de rassembler les données afin de prendre des décisions. Cela doit se faire après consultation des provinces et des territoires.

M. Xavier Barsalou-Duval: En effet, dans ce contexte, il est bien important de respecter les compétences du Québec, notamment en matière de santé.

Le projet pilote est en cours depuis plusieurs mois. N'avez-vous pas de données préliminaires?

Mme Brigitte Diogo: Le projet pilote est en vigueur depuis le début de novembre. Nous n'avons pas encore tous les résultats liés à ce projet. Il y a différents éléments à considérer relativement aux données dont on aurait besoin. Par exemple, il faut considérer non seulement le type de test, mais aussi la durée. Comme vous le savez, ce n'est pas toujours évident. Les symptômes du virus n'apparaissent pas forcément au début de la maladie. Nous devons donc examiner différents scénarios avec les provinces et les territoires.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends. C'est un facteur qui rend cela difficile. On teste les gens, mais, en l'absence de symptômes, comment fait-on pour s'assurer que les choses n'évoluent pas différemment par la suite? Au bout du compte, il peut y avoir de faux résultats négatifs qui ne sont pas attribuables au test lui-même, mais plutôt à la réalité de la maladie.

Je vous invite à revenir au début de la pandémie, au mois de mars dernier. L'Agence de la santé publique du Canada n'a diffusé aucun message sur l'importance de fermer la frontière. Par la suite, nous avons connu une augmentation extrêmement rapide du nombre de cas au Canada. Pourtant, c'est arrivé beaucoup plus tôt ailleurs dans le monde.

L'Agence de la santé publique du Canada avait-elle déjà recommandé au gouvernement de fermer la frontière, avant le moment où cela a été fait?

Mme Brigitte Diogo: L'Agence de la santé publique du Canada a réagi assez vite, dès le mois de décembre, quand elle a eu vent de la situation. C'est sûr que, de façon rétrospective, on pourrait se demander pourquoi certaines choses n'ont pas été faites. Je peux vous dire que les mesures mises en place ont permis de gérer le risque. C'est pourquoi ces mesures continuent d'être renouvelées depuis ce temps.

• (1725)

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous ne pouvez donc pas me dire si, dans la mesure où l'on avait réagi plus tôt, la COVID-19 aurait été moins virulente au Québec, par exemple.

Ma prochaine question porte également sur les actions du gouvernement.

Reculons un peu dans le temps. Des fonctionnaires de la Ville de Montréal allaient à l'aéroport accompagnés de gens du gouvernement du Québec pour distribuer des documents d'information sur la COVID-19, parce que rien ne se faisait du côté fédéral. Trouvez-vous normal ce laxisme?

Mme Brigitte Diogo: J'aimerais bien avoir plus de précisions sur la situation que vous décrivez.

Une partie importante de nos actions réside dans la communication avec les Canadiens. Dès le début des mesures que nous avons instaurées, nous avons distribué des feuillets d'information et des affiches dans les aéroports.

Bien sûr, il n'y a pas que le gouvernement fédéral qui doit agir. Les provinces et les territoires ont pris des mesures supplémentaires en fonction de leur propre contexte. Le plus on en fait, le mieux c'est.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Diogo.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Bachrach du NPD pendant six minutes.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président. Je remercie également nos témoins de leur présence parmi nous aujourd'hui. Une comparaison devant nous n'est peut-être pas aussi passionnante que le jeu Fortnite auquel participe le fils de Mme Frison, mais nous allons essayer de rendre cette séance aussi intéressante que possible.

Je voudrais revenir sur un sujet que Mme Jaczek a commencé à aborder, à savoir la vente du siège du milieu et la distanciation physique dans les avions.

Je me remémorais la situation en juin. Nous avons demandé au ministre Garneau de comparaître devant notre comité, et nous avons parlé précisément de l'éloignement physique. Si je me souviens bien, il a déclaré au cours de ses observations que la distanciation physique était la chose la plus importante. Il a vraiment souligné son importance en matière de protection des personnes contre la transmission dans les avions. Puis, quelque temps après, nous avons entendu l'industrie aérienne internationale qui a plaidé pour un assouplissement de cette restriction. Finalement, Transports Canada a accepté, et les compagnies aériennes ont recommencé à vendre les sièges du milieu.

Je me demande si cela a été fait en consultation avec l'ASPC, si cela était fondé sur les conseils de l'agence et si c'est une mesure qui a augmenté ou diminué la sécurité des passagers dans ces avions. Compte tenu des observations antérieures du ministre, il semble que cela ait été noté au moment où cela s'est produit et qu'ils aient commencé à vendre les sièges du milieu.

Pourriez-vous nous parler de ce processus? Votre agence a-t-elle convenu que c'était une mesure qui pouvait être prise en toute sécurité?

• (1730)

Mme Brigitte Diogo: Nous travaillons en étroite collaboration avec Transports Canada et d'autres organismes. La conversation est constante. Je n'irai pas jusqu'à dire que l'Agence de la santé publique a approuvé le changement en ce qui concerne la vente des sièges du milieu. Ces décisions ont été prises par des entreprises. Je ne sais pas quel rôle Transports Canada a joué à cet égard, mais comme vous le savez, il est certain que, lorsque les risques sont discutés, l'Agence de la santé publique recommande notamment le port de masques non chirurgicaux lorsque la distanciation sociale n'est pas possible.

Je dirais aussi qu'au cours des conversations et des échanges que nous avons eus avec Transports Canada, la communauté internationale nous a transmis des renseignements en ce qui concerne les avions et la façon dont ils sont construits, etc. Toutefois, l'Agence de santé publique ne prévoit pas de sanction. Il n'y a pas de sanction imposée dans ce genre de décisions.

M. Taylor Bachrach: Compte tenu de votre réponse, est-il juste de dire que l'ASPC n'a pas été consultée par Transports Canada ou par les compagnies aériennes avant l'assouplissement des mesures de distanciation sociale?

Le président: Madame Diogo, la parole est à vous.

Mme Brigitte Diogo: Merci, monsieur le président.

Je peux dire avec assurance que l'Agence de la santé publique a été consultée et a participé aux discussions, mais elle n'a pas été en mesure d'approuver les décisions finales qui ont été prises. Il est certain que nous nous entretenons avec Transports Canada, et que ce ministère communique avec nous régulièrement au sujet de ce type de questions.

M. Taylor Bachrach: D'accord. Merci.

Si j'ai bien compris les réponses précédentes, les compagnies aériennes sont exemptées de l'application des mesures de distanciation sociale en raison des systèmes de ventilation des avions. Est-ce exact?

Mme Brigitte Diogo: Les compagnies aériennes ne sont pas exemptées de la distanciation sociale. Ce que je dirais, c'est qu'il y a un certain nombre de raisons pour lesquelles le transport aérien reste une exigence majeure pour les Canadiens et pour lesquelles il est important de maintenir certains déplacements. Dans un avion, il est très difficile d'assurer la distanciation sociale, mais si l'on tient compte des pratiques actuelles que nous avons observées et de la série de mesures prises dans les aéroports — lors de l'embarquement et du débarquement —, toutes ces mesures réunies rendent les risques faibles, à notre avis.

Le président: Monsieur Bachrach, la parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je vais passer à la question des tests rapides, qui, je le sais, intéressent bon nombre de membres du Comité. Ces tests rapides ont-ils le même taux d'exactitude que les tests PCR standard qui sont utilisés au Canada?

Le président: Madame Diogo, vous avez la parole.

Mme Brigitte Diogo: Merci.

Monique Frison répondra à cette question.

Le président: Merci.

Madame Frison, la parole est à vous.

Mme Monique Frison: Merci, monsieur le président.

Cela dépend du test, tant pour le test rapide que pour le test PCR. Un test PCR en laboratoire peut avoir un taux de rendement très élevé en matière de sensibilité et de spécificité. Les tests d'antigènes le peuvent également. Santé Canada a publié des directives selon lesquelles le ministère n'envisagerait pas d'utiliser ou d'approuver des tests rapides s'ils n'ont pas un taux de sensibilité d'au moins 80 %, par exemple.

En général, les tests rapides n'ont pas nécessairement un aussi bon rendement, en moyenne, que les tests de référence en laboratoire, mais leurs autres caractéristiques en matière de rendement, notamment leur facilité d'utilisation, peuvent parfois compenser leurs lacunes.

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, tout dépend de la situation que vous souhaitez tester ou dépister. Tout dépend de l'utilisation que vous faites de ce résultat.

• (1735)

Le président: Merci, mesdames Frison et Diogo. Merci, monsieur Bachrach.

Chers membres du Comité, il est 17 h 35, et nous devons mettre fin à la réunion, car d'autres comités se réuniront et auront besoin de ressources pour leurs séances.

Cela dit, je tiens à vous remercier et aussi à vous féliciter. C'était une excellente réunion. Vous avez posé un grand nombre de bonnes questions à tous les témoins.

Chers témoins, je vous remercie de votre participation.

Cela dit, la séance d'aujourd'hui 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>