



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 044

Le lundi 5 décembre 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le lundi 5 décembre 2022

• (1535)

[Français]

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

Je vous souhaite la bienvenue à la 44^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 81(5) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le lundi 21 novembre 2022, le Comité se réunit pour étudier le Budget supplémentaire des dépenses (B) 2022-2023.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en format hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le jeudi 23 juin 2022.

[Traduction]

Entre 15 h 30 et 17 h 30, le Comité entendra les témoignages de l'honorable Omar Alghabra, ministre des Transports. Le ministre est accompagné de collaborateurs du ministère des Transports, soit le sous-ministre, M. Michael Keenan; le dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint, M. Ryan Pilgrim; la sous-ministre adjointe, Programmes, Mme Stephanie Hébert, ainsi que le sous-ministre adjoint associé, Sûreté et sécurité, M. Nicholas Robinson.

De 16 h 30 à 17 h 30, nous accueillerons, également du ministère des Transports, M. Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques, et M. Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence.

Monsieur le ministre, au nom de tous les membres du Comité, je vous souhaite la bienvenue. Je vous cède la parole pour votre déclaration préliminaire.

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

Bonjour, distingués collègues. Je suis très heureux de rencontrer de nouveau le Comité.

Je vous remercie de m'avoir invité pour vous parler du Budget supplémentaire des dépenses (B) de Transports Canada et d'autres organismes et sociétés d'État du portefeuille fédéral des transports.

Je suis heureux de vous présenter les représentants de Transports Canada qui m'accompagnent aujourd'hui: le sous-ministre des Transports, M. Michael Keenan; le sous-ministre adjoint des Services généraux et dirigeant principal des finances, M. Ryan Pilgrim; le sous-ministre associé adjoint associé, Sûreté et sécurité, M. Nicholas Robinson, et la sous-ministre adjointe, Programmes, Mme Stephanie Hébert.

Monsieur le président, lors de mes dernières comparutions devant le Comité, j'ai parlé de la façon dont la pandémie de COVID-19, les événements météorologiques extrêmes et l'invasion

illégale de l'Ukraine par la Russie ont causé des perturbations mondiales dans la chaîne d'approvisionnement qui ont des répercussions sur la chaîne d'approvisionnement ici au Canada. Notre gouvernement comprend les conséquences que ces problèmes peuvent avoir pour les Canadiens, y compris la hausse du coût de la vie.

J'ai aussi insisté sur le fait que la sécurité et la sûreté du réseau de transport sont ma plus grande priorité.

[Français]

C'est pourquoi j'ai présenté le projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada.

[Traduction]

Le projet de loi porte sur ces deux priorités.

Le projet de loi C-33 permettrait de renforcer notre chaîne d'approvisionnement, de rendre le réseau de transport canadien plus compétitif et de veiller à ce que ses activités soient sécuritaires, sûres, efficaces et fiables. Je suis persuadé que les progrès législatifs permettront de maintenir la circulation des marchandises essentielles et rendront le coût de la vie plus abordable pour la population canadienne.

Je reconnais également la nécessité d'aider les gens à continuer de se déplacer. Vous remarquerez que le projet de train à grande fréquence, ou TGF, est mentionné à de nombreuses reprises dans le budget supplémentaire des dépenses, tant en ce qui concerne Transports Canada que VIA Rail.

Comme l'indique le budget 2022, après des années d'importants travaux, il est désormais le temps de faire de grands pas en avant pour réaliser cette initiative majeure. Le projet de train à grande fréquence viendrait créer un nouveau réseau ferroviaire voyageur interurbain réservé reliant Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Trois-Rivières et Québec. Il permettra de fournir des services ferroviaires plus rapides, plus fréquents, plus fiables sur un réseau de meilleure qualité qui s'étendra des grands carrefours à de nouvelles collectivités.

Le budget supplémentaire des dépenses comprend des fonds pour mener le processus d'approvisionnement et pour sélectionner un partenaire de développement privé afin de concrétiser le projet conjointement avec le gouvernement du Canada. Un partenariat collaboratif public-privé permettrait d'optimiser les avantages du projet pour la population canadienne.

Une nouvelle filiale de VIA Rail servira de bureau d'exécution du projet et sera un homologue solide du secteur public pour un partenaire du secteur privé.

Le financement viendrait également appuyer des activités importantes, comme le travail sur le processus d'évaluation de l'impact, les consultations auprès des Autochtones, la création d'avantages socioéconomiques, la participation des municipalités et du public, l'accès aux infrastructures ferroviaires et les mises à jour sur la sécurité ferroviaire. Le financement prévu dans le budget supplémentaire des dépenses aiderait aussi à évaluer les possibilités d'améliorer les services ferroviaires voyageurs dans le Sud-Ouest de l'Ontario.

[Français]

Le train à grande fréquence représente un investissement important.

[Traduction]

Le train à grande fréquence est le plus grand investissement dans le transport ferroviaire voyageur au Canada depuis une génération. VIA Rail et ses employés continueront d'être des partenaires clés dans ce projet et sont essentiels à sa réussite et à son avancement.

Nous demandons également des fonds dans le cadre du budget supplémentaire des dépenses de cette année pour améliorer le transport ferroviaire dans les collectivités autochtones éloignées du Nord du Manitoba. L'objectif est de maintenir des transports sécuritaires, fiables, viables et durables qui satisfont aux besoins particuliers des collectivités se trouvant entre Le Pas et Pukatawagan, ce qui appuiera le développement socioéconomique dans cette région. Beaucoup de ces collectivités sont seulement accessibles par train. Elles ont besoin de ce service pour avoir accès à des débouchés économiques et aux biens et services essentiels, notamment les soins de santé.

Il y a également une demande dans le Budget supplémentaire des dépenses (B) pour appuyer l'élargissement du Plan de protection des océans, comme il est énoncé dans le budget de 2022.

[Français]

Le Plan de protection des océans est le plus important investissement que le Canada a effectué pour protéger ses océans et ses côtes.

[Traduction]

Le nouveau financement demandé permettrait de protéger davantage nos littoraux et nos cours d'eau. Il s'articule autour des quatre secteurs essentiels suivants: poursuivre les efforts visant à instaurer un système de sécurité maritime de calibre mondial, notamment en améliorant la façon dont le Canada intervient en cas d'urgence maritime; renforcer la protection de nos espèces marines et de nos écosystèmes; créer des partenariats plus solides avec les collectivités autochtones et côtières, et renforcer la recherche et les sciences maritimes.

Ces travaux se poursuivraient pour aider à protéger nos océans et nos côtes, tout en favorisant la résilience de la chaîne d'approvisionnement et en appuyant la croissance économique. En renouvelant et en élargissant le Plan, nous voulons tirer parti des progrès que nous avons accomplis depuis son lancement en 2016.

Pour terminer, je souhaite dire quelques mots sur notre plan pour accélérer le déploiement de véhicules zéro émission légers, moyens et lourds, qui est présenté dans le budget 2022. Ce plan sera mis en œuvre au moyen de programmes de subventions existants.

Les Canadiens et les Canadiennes se sont prononcés clairement. Ils veulent de l'air pur, de bons emplois et des coûts moins élevés.

Le fait de rendre les véhicules zéro émission plus abordables permettra de réduire la pollution, de créer plus d'emplois bien rémunérés et de bâtir un monde plus propre pour les générations à venir.

• (1540)

[Français]

Je serai heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

Merci.

[Français]

Le président: Merci beaucoup de votre allocution d'ouverture, monsieur le ministre.

[Traduction]

La période de questions sera lancée par M. Strahl. Vous avez six minutes.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci, monsieur le président. Merci à vous, monsieur le ministre, d'être ici aujourd'hui.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez mentionné la nécessité d'aider les gens à se déplacer. L'été dernier, comme vous le savez, c'était le chaos dans nos aéroports, et la COVID-19 n'a pas arrangé les choses. Comme il a été expliqué au Comité, nous avons été les premiers à imposer des restrictions liées à la COVID-19 et les derniers à les lever. Ces décisions ont eu des incidences sur le personnel, comme on pu le constater les transporteurs aériens. Le climat d'incertitude a amené beaucoup d'employés à chercher du travail dans d'autres domaines.

L'application ArriveCAN, pour laquelle nous avons dépensé 54 millions de dollars, a aggravé les retards aux douanes. On a aussi dépensé 411 millions de dollars pour les tests de dépistage de la COVID-19 dans les aéroports au cours de la dernière année, alors que d'autres pays avaient déjà levé cette exigence. Cette mesure inefficace est venue s'ajouter à la facture des contribuables canadiens et a semé le chaos dans les aéroports. L'aéroport Pearson de Toronto s'est retrouvé au cinquième rang des pires aéroports dans le monde pour l'expérience client.

Je sais que vous avez réuni des représentants de l'industrie, des aéroports et des transporteurs pour discuter de cette question. Lors de vos réunions, avez-vous parlé des mesures qui seront prises pour améliorer les aspects qui relèvent du fédéral, y compris le temps d'attente aux zones d'inspection et aux douanes?

Tous les aéroports qui ont fait l'objet de cet examen étaient aux prises avec les mêmes enjeux. Pourquoi nos aéroports ont-ils fait aussi mauvaise figure, et qu'avez-vous prévu cet hiver, outre accuser les transporteurs et les facteurs mondiaux, pour éviter le fiasco de l'été dernier dans les domaines qui relèvent du gouvernement du Canada? J'aimerais vous entendre au sujet de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, et de l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC.

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

C'est une question à plusieurs volets, mais je pense comprendre la thématique générale.

Le fait est que la COVID-19 a fait vivre une période extraordinaire aux gouvernements du monde entier, et que les gouvernements provinciaux, les administrations municipales et le gouvernement fédéral ont fait des pieds et des mains pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens. Il a fallu prendre des moyens extraordinaires pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens. Et comme vous l'avez souligné à juste titre, le secteur aérien a été très durement touché par la pandémie.

La bonne nouvelle est que le secteur aérien reprend du poil de la bête beaucoup plus rapidement que ce à quoi nous nous attendions. C'est formidable. Bien entendu, cela ne s'est pas fait sans heurts et sans une bonne dose d'optimisme.

La semaine dernière, comme vous l'avez mentionné, j'ai animé un sommet auquel ont participé 50 leaders de l'industrie, y compris des présidents-directeurs généraux d'aéroports et de sociétés aériennes, ainsi que des dirigeants de l'ACSTA, de NAV CANADA, de l'ASFC, de gouvernements provinciaux et d'autres organismes gouvernementaux, dont l'Office des transports du Canada.

Nous avons tous convenu qu'il fallait tirer des leçons de cette période. Nous devons mettre l'accent sur les domaines de collaboration, entre autres pour trouver des moyens de moderniser les processus de contrôle de sûreté et de soutenir le secteur aérien.

Permettez-moi de conclure, monsieur le président, en rappelant que durant la pandémie de COVID-19, nous avons versé une aide qui a totalisé 11 milliards de dollars pour favoriser la relance du secteur. Bien entendu, nous avons des leçons à tirer. Nous sommes déterminés à collaborer et à tirer parti de ces leçons, notamment au sein des organismes fédéraux, pour nous assurer de ne jamais revivre les désagréments et les frustrations inacceptables de l'été dernier.

• (1545)

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le ministre.

Vous avez aussi parlé de la fiabilité et de la prévisibilité de la chaîne d'approvisionnement. Je crois que c'est primordial. Nous aurons le temps de discuter avec vous de l'efficacité du projet de loi C-33 pour assurer cette fiabilité et cette prévisibilité la prochaine fois que vous viendrez rencontrer le Comité.

Aujourd'hui, j'aimerais plutôt parler du contexte mondial, sur lequel s'est penché le groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Chaque fois que la fiabilité et la prévisibilité de la chaîne d'approvisionnement sont menacées, l'économie canadienne s'en ressent. Les effets sur la fiabilité et la prévisibilité de notre système se font sentir pendant des mois. Si mon calcul est bon, 18 conventions collectives qui relèvent du portefeuille fédéral du transport arriveront à échéance le 31 décembre, dont un bon nombre dans le secteur ferroviaire.

Pour l'instant, je n'ai rien vu qui donne à penser que le gouvernement prend cette situation au sérieux. Aux États-Unis, le président Biden et le Congrès ont pris des mesures très énergiques. Considérant qu'un aussi grand nombre de conventions de travail prendront fin dans quelques semaines, que faisons-nous pour garantir la fiabilité de notre système?

Le président: Vous avez 30 secondes pour répondre, monsieur le ministre.

L'hon. Omar Alhabra: Oh, oh!

Merci, monsieur le président.

Je remercie mon collègue de poser cette question.

Nous sommes très au fait de l'importance capitale de la chaîne d'approvisionnement. C'est pourquoi nous avons formé un groupe de travail. C'est aussi pourquoi je travaille, de concert avec mes collaborateurs, à l'élaboration d'une stratégie globale qui reposera sur le travail accompli jusqu'ici.

Pour répondre plus précisément à votre question, nous sommes fermement convaincus que pour préserver la résilience de la chaîne d'approvisionnement, le mieux est de laisser le processus de négociation collective suivre son cours. C'est la meilleure façon de garantir que les syndiqués et les employeurs trouvent un terrain d'entente et que toutes les parties soient satisfaites.

Jusqu'à maintenant, les résultats ont été concluants. Le Canadien Pacifique a trouvé un moyen de résoudre les points litigieux, et c'est la même chose pour Union Pearson Express et VIA Rail. Nous sommes de ceux qui pensent que le meilleur moyen de garantir la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement est de favoriser et d'appuyer la conclusion d'une convention collective.

Nous suivons la situation de près. Nous appuyons les deux parties à la table des négociations en leur offrant les services de médiateurs et nos encouragements. Je le répète, la conclusion d'une convention collective est la meilleure façon de préserver la résilience de nos chaînes d'approvisionnement.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Rogers maintenant.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour les six prochaines minutes.

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

Bienvenue, monsieur le ministre, et bienvenue à vos collaborateurs.

En prenant connaissance de votre budget supplémentaire des dépenses, la première chose qui m'a sauté aux yeux est la rubrique Marine Atlantique. Comme je viens de Terre-Neuve-et-Labrador, je n'ai pas le choix de commencer avec cette question.

Je sais qu'il y a des nouvelles encourageantes du côté des services de traversier de Marine Atlantique. Par exemple, nous attendons la livraison d'un nouveau traversier en 2024. Un nouveau bâtiment administratif sera construit à Port aux Basques. C'est très encourageant.

J'aimerais vous entendre au sujet de la proposition de nouveau financement pour Marine Atlantique. Pouvez-vous nous préciser le nombre de projets d'immobilisations qui seront soutenus grâce à ces fonds et de quelle manière ils aideront Marine Atlantique à remplir son mandat? Pouvez-vous nous donner des exemples?

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

Je remercie M. Rogers de poser cette question et de prendre fait et cause pour son coin de pays.

Lui et plusieurs de ses collègues terre-neuviens me rappellent sans cesse, même si ce n'est pas nécessaire, l'importance de Marine Atlantique. Je peux leur assurer que notre gouvernement va continuer de collaborer avec Marine Atlantique pour lui permettre d'offrir les services auxquels s'attendent les Canadiens et les Terre-Neuviens.

Le budget supplémentaire des dépenses comporte une demande de 4,7 millions de dollars pour Marine Atlantique Inc. Il s'agit de fonds qui n'ont pas été dépensés l'an passé et qui ont été reportés en 2022-2023 par la voie d'une demande de report. Les fonds n'ont pas pu être dépensés l'an passé en raison des retards pris dans divers projets à cause des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement et aux échéanciers.

Vous m'avez demandé un exemple de projets. Notamment, 1,9 million de dollars seront affectés à des projets côtiers comme le remplacement du toit du terminal de Port aux Basques, la réfection du revêtement d'un réservoir de carburant, des réparations à la rampe de chargement et certaines améliorations pour renforcer la sécurité. Une affectation de 1,7 million de dollars sera destinée à l'entretien du traversier, et une autre de 1,1 million de dollars permettra de payer des véhicules électriques qui ont été commandés en 2021-2022, mais dont la livraison n'ira pas avant la fin de 2022-2023.

Du financement est aussi requis pour remplir des obligations contractuelles et effectuer les travaux d'entretien nécessaires pour garder les infrastructures matérielles de Marine Atlantique en bon état. Le financement permettra à Marine Atlantique de continuer à remplir son mandat de fournisseur de services essentiels aux Canadiens.

• (1550)

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le ministre.

C'est formidable de constater que vous accordez autant d'attention à ce service. Il est essentiel pour notre province et pour la Nouvelle-Écosse, bien entendu, puisqu'il y a des traversées entre nos deux provinces.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous expliquer comment les nouveaux crédits pour le Plan de protection des océans favoriseront le partenariat avec les groupes autochtones et les collectivités côtières?

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

Le Plan de protection des océans a donné d'excellents résultats depuis sa mise en œuvre en 2016. Le gouvernement canadien est résolu à maintenir une collaboration efficace avec les Premières Nations, les Inuits, les Métis et les collectivités côtières pour le déploiement du Plan de protection des océans et la mise en œuvre de la Loi sur la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones.

Le financement servira à faire progresser ce travail et à offrir de nouvelles possibilités aux peuples autochtones et aux collectivités côtières de contribuer plus activement aux interventions d'urgence et à la gestion des voies d'eau; d'être associés à la prise de décisions, et de recevoir des formations sur la sécurité maritime, les missions de recherche et de sauvetage, la surveillance environnementale et l'intervention d'urgence en cas de déversement.

Récemment, j'ai annoncé un investissement de 50 millions de dollars pour le soutien direct des partenariats avec les peuples autochtones dans le cadre du Plan de protection des océans. Ce financement sera essentiel pour renforcer la capacité des collectivités et des organismes autochtones à contribuer de manière significative à la mise en œuvre du Plan.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le ministre.

Il y a trois ans, lors d'un passage en Colombie-Britannique, j'ai discuté avec des groupes qui m'ont expliqué pourquoi le financement du programme de formation était très important. Je suis content de voir que les choses se concrétisent.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner des détails sur la manière dont les fonds prévus dans le budget supplémentaire vont permettre l'amélioration des interventions du Canada en cas d'urgences maritimes dont vous venez de parler? Est-ce que le financement sera plutôt destiné aux opérations sur la côte Ouest ou est-ce que les autres régions côtières et les autres voies navigables en bénéficieront aussi?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, le financement du Fonds de protection des océans vise à améliorer la capacité d'intervention du Canada en cas d'urgence maritime par la voie d'une réforme de la loi sur la marine marchande. L'objectif sera de favoriser la gestion proactive des urgences maritimes et de couvrir d'autres types de pollution, tel qu'il est prévu dans le budget de 2022. Ces fonds aideront aussi à mettre en place un système national coordonné d'intervention environnementale qui pourra être déployé peu importe le lieu et la nature des matières déversées. L'objectif est d'établir un cadre durable de préparation et d'intervention en cas de rejets de substances nocives et potentiellement dangereuses pour lutter contre la pollution marine au Canada et, parallèlement, de protéger la santé et la sécurité du personnel et du public durant les interventions. Les fonds permettront également d'élargir le programme national de surveillance aérienne.

Des fonds seront également destinés aux partenaires et aux ministères associés au Plan de protection des océans afin de soutenir les activités d'intervention en cas d'urgence maritime par l'achat de nouveaux navires d'intervention environnementale, ainsi que d'instruments et de matériel de communication, notamment pour l'Arctique; la mise en place d'un réseau national d'intervenants d'urgence formés avec la collaboration de plusieurs ordres de gouvernement, des peuples autochtones et des collectivités côtières; le renforcement de l'apport scientifique pour protéger l'environnement durant les opérations de nettoyage et de remise en état après un déversement, et la croissance de la Garde côtière auxiliaire canadienne.

Comme je l'ai dit, ces crédits seront mis à profit du Pacifique à l'Atlantique en passant par l'Arctique.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Rogers.

[Français]

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

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

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants de prendre le temps de comparaître devant le Comité pour répondre à nos questions.

Vous savez assurément qu'au Comité, nous faisons des études et produisons des rapports. Nous avons notamment produit un rapport sur la sécurité ferroviaire, qui recommandait, entre autres, que le gouvernement crée un fonds pour financer des études de faisabilité pour le réaménagement ou le déplacement de voies ferrées traversant des milieux urbains. Je me demandais si vous comptiez mettre en œuvre cette recommandation.

• (1555)

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je vous en prie, monsieur le président.

Je remercie mon collègue d'avoir posé cette question.

Je suis très reconnaissant au Comité pour le travail accompli dans le dossier de la sécurité ferroviaire. J'ai lu le rapport avec grand intérêt et je crois même que nous y avons déjà répondu. Le rapport regorge de bonnes idées. Nous sommes d'accord avec les objectifs que vous avez établis et nous examinons actuellement comment certaines de vos recommandations, sinon la totalité, pourront être mises à exécution. Nous réfléchissons aussi à des partenariats avec d'autres ministères et d'autres gouvernements pour donner suite aux recommandations du Comité.

[Français]

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

Dans ma circonscription, les villes de Boucherville, Verchères, Varennes et Contrecoeur sont traversées de part en part par une voie ferrée. Je vais vous parler plus précisément de Boucherville, qui a mené une étude de préfaisabilité quant au déplacement éventuel de la voie ferrée. Toutefois, elle voudrait aller plus loin et faire une étude de faisabilité complète. Pour elle, la mise en place de cette recommandation faite par le Comité serait très importante, parce qu'elle cherche des fonds pour mener à bien cette étude.

D'une part, j'aimerais savoir si vous avez déjà entendu parler de ce projet. D'autre part, quel genre de soutien le gouvernement fédéral pourrait-il fournir pour faire avancer ce dossier?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, notre gouvernement a engagé des sommes historiques dans la construction d'infrastructures ferroviaires à l'échelle du pays, dans l'établissement de partenariats avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales, et dans le développement du transport en commun, y compris par train. Nous sommes toujours ouverts aux partenariats avec les gouvernements provinciaux. Comme vous le savez peut-être, les réseaux urbains de transport en commun sont de compétence provinciale.

Si la province souhaite établir un partenariat avec le gouvernement fédéral, nous examinerons la demande avec grand intérêt et nous réfléchirons à des façons de collaborer pour favoriser l'avancement du dossier. Je vous assure que nous sommes constamment à l'affût de projets pour promouvoir le transport en commun, y compris le transport ferroviaire, bien entendu.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Dans ce cas-ci, on parle vraiment du déplacement d'une voie ferrée dont la gestion relève présentement de la compétence du gouvernement fédéral.

Dans le même rapport, en fait, on ne parle pas juste de financer des études portant sur le déplacement de voies ferrées, mais on parle aussi de financer les projets de déplacement eux-mêmes, comme le gouvernement s'est engagé à le faire dans le cadre du projet de Lac-Mégantic. Dans les recommandations, on parlait d'envisager la possibilité de déplacer des voies ferrées ailleurs, à la suite du projet de Lac-Mégantic, et on se demandait aussi quel était l'appétit de votre gouvernement à l'égard de cette recommandation.

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Merci, monsieur Barsalou-Duval, de donner des exemples de collaboration entre le gouvernement fédéral et la province de Québec pour la mise en place d'une infrastructure ferroviaire.

Vous me demandez de répondre à une question concernant une proposition qui n'a pas encore été soumise. Si je peux vous aider, que ce soit pour vous dire où soumettre la demande ou qui doit l'examiner, je le ferai avec plaisir. Je ne peux pas vous parler d'une décision que le gouvernement n'a pas prise, mais je vous assure que nous sommes toujours ravis de travailler en partenariat avec la province de Québec, comme en fait foi notre engagement à Lac-Mégantic et dans les réseaux de transport en commun de Montréal et d'autres régions du Québec.

Je prendrai volontiers du temps pour discuter avec vous de la proposition dont vous parlez.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

J'aimerais maintenant parler du Règlement sur la protection des passagers aériens.

Les associations de consommateurs que nous avons reçues au Comité ont toutes dit, les unes après les autres, que le régime actuel était trop complexe. Quand les consommateurs sentent qu'ils ont subi une injustice et qu'ils présentent leurs doléances, le fardeau de la preuve repose entièrement sur leurs épaules. De plus, ils sont tributaires des informations qui leur sont transmises par les compagnies aériennes, ce qui rend la situation particulièrement difficile pour eux.

Les associations de consommateurs demandent qu'on renverse le fardeau de la preuve, de sorte que ce soit aux compagnies aériennes de montrer patte blanche, plutôt que ce soit aux consommateurs de fournir toutes les justifications et de faire tout le travail.

Pensez-vous que ce serait une bonne approche à adopter pour moderniser le Règlement sur la protection des passagers aériens?

• (1600)

[Traduction]

Le président: Brièvement, s'il vous plaît, monsieur le ministre.

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, permettez-moi de commencer en disant que je suis très fier de l'adoption par notre gouvernement des premières règles canadiennes pour protéger les droits des passagers.

Je reconnais pleinement que les deux dernières années ont mis le système à rude épreuve et que les conséquences ont été assez désastreuses. De nombreuses leçons ont été tirées de cette situation. Je ne demande pas mieux que de revoir la réglementation — c'est d'ailleurs un exercice en cours — afin de la renforcer et d'en accroître l'efficacité et la transparence.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je vous remercie, monsieur le ministre, et je remercie également vos collaborateurs d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Je voudrais tout d'abord discuter avec vous du projet de loi C-33.

Je suis ravi de savoir que vous êtes reconnaissant au Comité pour le travail accompli. Cela dit, notre rapport contenait 20 recommandations sur la sécurité ferroviaire. Selon ce que j'y ai vu, le projet de loi C-33 ne propose absolument rien en lien avec ces recommandations.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

L'hon. Omar Alhabra: Merci, monsieur le président, et merci à mon collègue pour cette question.

Comme vous le savez sans doute, le Comité a présenté son rapport à peine quelques semaines avant le dépôt du projet de loi. Nous sommes en train d'examiner plusieurs de ces recommandations et nous sommes vraiment déterminés à y donner suite. Un bon nombre des recommandations sont très judicieuses et offrent une foule d'idées que nous allons étudier une à une, comme je l'ai dit. Nous prendrons les mesures qui s'imposent, mais je le répète, le projet de loi a été rédigé avant la présentation des recommandations. Entendez-moi bien: je sais que nous pouvons toujours en faire davantage. Le Comité peut examiner le projet de loi et formuler des recommandations. Je sais qu'il en a déjà présenté toute une série, dont une concernant un examen de la police ferroviaire.

Monsieur Bachrach, vous m'en avez déjà parlé personnellement et en comité, à maintes reprises. Nous nous sommes engagés à faire cet examen. Une fois ce travail terminé, nous donnerons suite aux recommandations et nous prendrons les mesures nécessaires.

M. Taylor Bachrach: Le problème lié aux services privés de police ferroviaire au Canada n'a rien de nouveau pour vous. Je crois que beaucoup de Canadiens ont pris conscience de cette réalité après la tragédie ferroviaire survenue près de Field, en Colombie-Britannique, en 2019.

Je suis curieux de savoir pourquoi, considérant l'inquiétude que soulève cette question depuis des années, on ne trouve rien dans le projet de loi pour remédier au conflit d'intérêts monumental qui découle du paragraphe (1) de l'article 44 dans la Loi sur la sécurité ferroviaire.

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur Bachrach, je prends très au sérieux tout ce qui touche la sécurité dans le secteur ferroviaire et dans les autres modes de transport. C'est pour cela que l'examen doit être mené correctement. Je crois que se précipiter...

La première chose est d'admettre qu'un examen est nécessaire. Avant de mettre au point ou de proposer des mesures concrètes, il faut examiner tous les angles de la question de concert avec les sociétés ferroviaires, les syndicats, les parties prenantes et les parlementaires. Nous voulons faire les choses correctement. Comme je l'ai dit, le ministère des Transports du Canada s'est engagé à faire un examen approfondi et rigoureux.

M. Taylor Bachrach: Mme Pam Fraser, qui a perdu son fils dans cette tragédie, a récemment déclaré ceci dans le cadre d'une conférence de presse:

Leurs corps gelés sont restés sur place. Dylan était dans la locomotive, Daniel dans l'eau et Andrew était hors de la locomotive, sur le sol. Ils sont restés au froid toute la nuit. Les gens qui sont venus les chercher le lendemain étaient des employés de CP Rail.

Pourquoi le Canada permet-il à des sociétés ferroviaires multi-milliardaires d'avoir leurs propres services policiers? Pourquoi le

gouvernement reste-t-il les bras croisés? Un examen est en cours, mais la situation perdure depuis 50 ou 100 ans. Pourquoi tolérons-nous une pratique aussi archaïque dans notre pays?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur Bachrach, je suis vraiment de tout cœur avec les familles, avec Mme Fraser et les proches des personnes qui ont perdu la vie.

Je le répète, à Transports Canada, nous nous sommes engagés à effectuer un examen approfondi de cette pratique. Actuellement, nous menons des consultations, nous recueillons de l'information et nous étudions les règles pour déterminer ce qui pourrait être fait à partir de... L'objectif est de renforcer la sécurité ferroviaire.

Vous, Mme Fraser et sa famille pouvez compter sur mon engagement personnel, mais pour l'instant, le travail est en cours. Nous voulons nous assurer de faire les choses correctement, en collaboration avec le secteur et les parlementaires.

• (1605)

M. Taylor Bachrach: Quand cet examen sera-t-il terminé, monsieur le ministre?

L'hon. Omar Alhabra: Nous prenons cet exercice très au sérieux. Le ministère des Transports du Canada s'engage à avoir terminé l'examen dans le courant de la prochaine année.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Au Royaume-Uni, la police ferroviaire rend des comptes au public par l'intermédiaire d'une commission indépendante. Pourquoi le Canada n'adopte-t-il pas un système aussi rigoureux de surveillance du secteur ferroviaire? Comment se fait-il que d'autres pays aient compris qu'il est insensé de permettre aux sociétés ferroviaires d'avoir leur propre police? En quoi le Canada est-il différent?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur Bachrach, le réseau ferroviaire canadien est l'un des plus sûrs dans le monde, ce qui ne veut pas dire que nous sommes sans reproches, j'en conviens. Le travail est en cours. Il faut toujours chercher à nous améliorer. Une vie perdue en est une de trop. Nous allons continuer de chercher des façons de renforcer la sécurité, comme nous le faisons actuellement, notamment en regardant ce qui se fait ailleurs dans le monde.

M. Taylor Bachrach: Est-ce qu'un autre réseau de transport canadien a sa propre police?

L'hon. Omar Alhabra: Je vais m'abstenir de répondre à cette question pour ne pas risquer de faire d'erreur.

Monsieur Bachrach, nous prenons cette question très au sérieux. Je vous suis reconnaissant des efforts que vous déployez, autant vous que tous les autres membres du Comité, et je trouve très louable de voir que vous défendez les intérêts de la population et des organismes communautaires. Nous sommes déterminés à faire un examen exhaustif de cette question, et nous avons déjà commencé ce travail.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Bachrach.

M. Muys maintenant.

Monsieur Muys, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir accepté de nouveau de répondre à nos questions. Nous vous en sommes reconnaissants.

La dernière fois que vous avez comparu devant le Comité, nous avons discuté de la situation des aéroports canadiens après un printemps et un été particulièrement éprouvants. Je sais que M. Strahl vous a posé la question et qu'il vous a donné des statistiques concernant notre classement mondial. À ce moment, vous avez déclaré sans équivoque qu'il fallait en faire davantage. Vous aviez donné des exemples d'améliorations, mais vous avez dit très clairement qu'il fallait aller plus loin.

Dans votre réponse à M. Strahl, vous vous en êtes tenu à des généralités, et je me demandais si vous pouviez être un peu plus précis. Depuis le 19 août, soit depuis trois mois et demi, quelles mesures ont été prises pour améliorer la situation des aéroports canadiens et régler les problèmes liés au temps d'attente, au chaos dans le traitement des bagages, les retards et les annulations?

L'hon. Omar Alghabra: Merci, monsieur le président, et merci, monsieur Muys, de poser cette question.

Des solutions à court terme ont été mises en place, et une planification à moyen et à long terme est en cours.

Une des mesures à court terme les plus évidentes a été d'accélérer les processus d'embauche — là encore, je vais m'en tenir à ce qui concerne le gouvernement — d'employés de l'ACSTA. Plus de 2 100 employés ont été embauchés dans un très court laps de temps, et ils ont suivi une formation sur les tâches à accomplir.

Un groupe de travail permanent formé de représentants des divers organismes associés au secteur aérien, soit les aéroports, NAV CANADA, l'ACSTA, l'ASFC, a été chargé de trouver des solutions immédiates aux problèmes opérationnels.

Nous avons collaboré avec les aéroports et les transporteurs aériens pour trouver des moyens d'accélérer le processus de filtrage de sécurité des nouveaux employés et de renouvellement automatique de l'habilitation des employés en poste.

Nous nous sommes assurés que NAV CANADA avait un plan pour remédier à la pénurie de personnel dans son organisme et pour former les futurs employés.

Pour ce qui est du long terme, nous travaillons en ce moment à la modernisation du processus de contrôle de sûreté.

Nous explorons des façons de renforcer la réglementation sur les droits des passagers aériens.

Je m'arrête ici, mais il y a d'autres exemples.

M. Dan Muys: D'accord, mais puis-je vous demander si toutes ces mesures ont permis d'améliorer la situation assez rapidement à votre goût?

L'hon. Omar Alghabra: C'est un processus continu, monsieur Muys.

Chose certaine, ce que j'ai vu le printemps et l'été derniers était loin de me plaire. C'était tout à fait inacceptable. Je pourrais essayer d'expliquer ou de comprendre ce qui s'est produit, mais peu importe. C'était inacceptable. Si, comme passager, vous avez dû attendre très longtemps dans un aéroport, si vous avez été obligé de dormir par terre ou si vous avez perdu vos bagages, c'est inacceptable.

M. Dan Muys: En août, vous aviez déjà donné cet exemple précis. Vous aviez dit que c'était scandaleux que des personnes soient obligées de dormir par terre dans un aéroport d'un pays du G7. Comme maintenant, vous aviez dit que c'était inacceptable. Pouvez-vous garantir aux Canadiens qui s'apprêtent à voyager en grand nombre pour les vacances d'hiver et des fêtes que les choses se passeront différemment? Des Canadiens devront-ils de nouveau dormir par terre? Pouvons-nous garantir aux Canadiens que cela ne se reproduira pas?

• (1610)

L'hon. Omar Alghabra: Tout d'abord, monsieur Muys, il est très important de rappeler aux Canadiens le haut degré d'interconnexion et la complexité de notre secteur.

Le gouvernement est directement responsable de l'ACSTA, qui est une société d'État.

Les aéroports et les transporteurs aériens sont des organismes indépendants. Toutefois, comme Transports Canada est l'organisme de réglementation, nous avons un droit de regard sur leurs activités et leur conduite. C'est pourquoi nous avons adopté les premières règles canadiennes qui visent à protéger les droits des voyageurs et à leur garantir que les transporteurs aériens respectent les engagements qu'ils ont pris à leur égard.

Nous avons travaillé directement avec les aéroports pour nous assurer que la situation de l'été dernier ne se reproduirait pas. Nous faisons en sorte, et je vous assure que j'en fais une affaire personnelle, que le secteur entend la voix des Canadiens.

M. Dan Muys: Puis-je vous demander... Le 30 mai dernier, le Comité a discuté avec vous de ces mêmes enjeux, et vous avez mentionné le groupe de travail auquel siègent les transporteurs aériens, l'ACSTA et l'ASFC. La recherche de solutions à tous ces ca-fouillages est certainement de votre compétence. Tout à l'heure, vous avez évoqué une réunion du groupe qui a eu lieu la semaine dernière.

Que s'est-il produit dans cet intervalle de six mois? Le groupe de travail a-t-il été actif depuis la fin de mai? Quels ont été ses constats, et quelles améliorations ont été mises en œuvre?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je vais répéter ce que j'ai dit précédemment. J'ai donné une liste de changements mis en place comme l'embauche de personnel et les correctifs pour désengorger les processus de filtrage de sécurité des anciens et des nouveaux employés, entre autres, la collaboration avec les transporteurs aériens pour remédier aux pénuries de pilotes, et la collaboration avec les aéroports pour leur assurer le financement suffisant.

Nous avons investi près de 2 milliards de dollars dans les aéroports dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports, du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et du soutien aux aéroports régionaux.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci beaucoup, monsieur Muys.

Monsieur Badaway, vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Je vais partager mon temps de parole avec M. Chahal. Nous allons avoir deux petites minutes et demie chacun, alors je vais être assez bref.

Monsieur le ministre, je vous souhaite de nouveau la bienvenue.

Monsieur le ministre, pour ce qui concerne le projet de loi C-33... Comme vous le savez, grâce à votre appui précieux au début de certaines initiatives proposées pour la région de Niagara... Votre appui nous a aidés à établir un partenariat entre les villes de Port Colborne, de Welland et de Thorold, ainsi qu'avec l'administration portuaire Hamilton-Oshawa afin d'établir le corridor commercial multimodal des ports de la région de Niagara.

Monsieur le ministre, là encore avec votre appui, nous avons réussi à élaborer et à mettre en œuvre une stratégie pour dynamiser l'économie dans l'ensemble de la région de Niagara, qui vise notamment à renforcer notre chaîne d'approvisionnement. Cette stratégie permettra de créer plus de 10 000 emplois au cours des 10 prochaines années. Ces nouveaux emplois s'ajouteront à ceux qui existent déjà dans la région. Je peux affirmer que cette croissance a déjà commencé à se matérialiser dans les secteurs d'activités de tous les partenaires, dans la région de Niagara et, à vrai dire, de manière très nette dans tout le Sud-Ouest de l'Ontario.

Monsieur le ministre, de quelle manière le projet de loi C-33 contribuera-t-il à l'essor économique de ce corridor commercial?

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

Monsieur Badaway, je voudrais tout d'abord vous féliciter pour votre vision et vos efforts soutenus depuis plusieurs années pour mettre à profit les possibilités offertes près de chez vous et dans votre région pour accroître le rôle des Grands Lacs dans le développement économique et la création d'emplois dans la région. Je serai ravi de collaborer de nouveau avec vous pour continuer de donner corps à cette vision.

Les difficultés que nous avons connues avec les chaînes d'approvisionnement touchaient pour une bonne partie les ports, notamment en raison de la congestion et des anciennes façons de faire. J'aimerais souligner quelque chose qui sera assurément très bénéfique pour les Grands Lacs et le port d'Hamilton, et c'est la possibilité pour les administrations portuaires d'établir des ports intérieurs, de coopérer et de collaborer, et de mettre en place un cadre beaucoup plus stable et plus attrayant pour les investisseurs.

À mon avis, ce sera extrêmement bénéfique pour favoriser l'avancement des plans régionaux de développer le corridor commercial des Grands Lacs, de tirer profit des terminaux portuaires et de promouvoir l'essor économique de la région.

• (1615)

M. Vance Badaway: Merci, monsieur le ministre.

Je cède le restant de mon temps à M. Chahal.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Merci, monsieur le ministre, de vous joindre à nous aujourd'hui.

Monsieur le ministre, je représente une circonscription où la population est très diversifiée et où se trouve l'aéroport international de Calgary. Dernièrement, vous avez annoncé l'élargissement de l'accord de transport aérien entre le Canada et l'Inde. C'est une excellente nouvelle pour les Canadiens qui veulent aller en Inde. Toutefois, on a pu voir dans certains médias que cet accord permettrait un nombre illimité de vols entre les deux pays. Ces reportages don-

naient à penser que tout serait possible, y compris des vols directs entre des villes comme Calgary et New Delhi, Chandigarh ou Amritsar.

Ce n'est pas tout à fait vrai, n'est-ce pas?

Et comme suite à cette question, j'aimerais vous demander de nous expliquer ce que cet accord élargi de transport aérien autorisera exactement et la différence avec celui qui a été conclu par le gouvernement conservateur en 2011.

L'hon. Omar Alghabra: Vous et plusieurs de vos collègues me parlez de cette question depuis un certain temps. Les Canadiens qui doivent ou qui souhaitent se rendre en Inde demandent depuis très longtemps que l'offre soit améliorée, y compris par l'ajout de vols directs vers Amritsar. J'étais moi-même très favorable à cette amélioration.

Le printemps dernier, j'ai rencontré le ministre indien responsable du secteur de l'aviation civile à Ottawa. J'ai abordé ce sujet avec lui et je lui ai fait part de notre souhait d'élargir l'accord de transport aérien avec l'Inde afin d'autoriser les exploitants aériens à atterrir partout et de conclure une entente Ciel ouvert, qui comprendrait notamment des vols directs vers Amritsar.

Le gouvernement indien n'était pas prêt à aller aussi loin, et nous nous sommes donc entendus sur l'élargissement provisoire de l'accord en place afin qu'il autorise un nombre illimité de vols par semaine au lieu de les limiter à 35. En revanche, la liste des aéroports pouvant accueillir des vols est restée la même que dans l'accord précédent.

Je vais faire tout ce qui est en mon pouvoir pour que l'objectif initial soit atteint. J'aimerais que des vols directs vers Amritsar soient offerts. Pour cela, nous avons besoin de l'approbation du gouvernement indien, et nous allons continuer de négocier avec lui pour que ce rêve se réalise.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Chahal.

[Français]

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

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

J'aimerais revenir sur la question du Règlement sur la protection des passagers aériens.

Des représentants de l'Office des transports du Canada ont témoigné devant le Comité et nous ont dit que l'arriéré était actuellement de plus de 30 000 plaintes non traitées. Cette situation perdure depuis plusieurs années. L'OTC n'arrive pas à s'en sortir, tellement il reçoit de plaintes. Il faut des années avant de voir sa plainte être traitée. En ce moment, le temps d'attente moyen est d'un an et demi à deux ans, ce qui est complètement inacceptable. On a l'impression que l'OTC ne s'en sortira jamais.

Qui plus est, nous avons un régime de protection des passagers aériens qui fait que le fardeau de la preuve repose sur les épaules des consommateurs, alors qu'ils n'ont pas toute l'information et qu'ils ne peuvent pas faire une enquête pour savoir quelle pièce était défectueuse. Ils n'ont pas les compétences pour juger de l'état d'un avion et ne connaissent pas toute la réalité de ce qui se passe dans l'aéroport. Alors, ils sont complètement démunis lorsque vient le temps de faire valoir leurs droits.

Ne devrait-on pas simplifier le régime et tout simplement s'assurer que, lorsque leur vol est annulé, les passagers ont toujours l'option de se faire rembourser? Évidemment, ce n'est pas toujours l'option qu'ils préfèrent. D'un autre côté, il faut comprendre que la décision qui a été prise conformément au mandat que vous avez donné à l'OTC, c'est-à-dire celle qui exige qu'on fournisse une réservation pour un nouveau vol dans un délai de 48 heures, ne convient pas à tout le monde non plus. Il y a bien des gens qui ne peuvent pas attendre jusqu'à 48 heures, sinon ils vont rater le mariage, le congrès ou la réunion d'affaires qui les amenait à prendre l'avion. Ce n'est pas toujours une solution viable. On doit considérer la réalité de la personne. Tout simplement, on devrait offrir automatiquement un remboursement, si l'arrangement ne convient pas au consommateur.

N'êtes-vous pas d'accord avec moi sur cela?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je sais que je me répète, mais les années que nous venons de vivre ont été très inhabituelles et les perturbations ont atteint des niveaux jamais vus. Cette situation extraordinaire a donné lieu à un nombre de plaintes que personne ne pouvait prévoir.

Je sais que l'Office des transports du Canada met les bouchées doubles pour gérer ce volume sans précédent de plaintes, et nous lui offrons notre pleine collaboration. Par « nous », j'entends le gouvernement du Canada, Transports Canada et moi-même. Nous lui fournissons les ressources nécessaires et nous cherchons ensemble des solutions pour améliorer l'efficacité du système.

C'est une période qui a mis à rude épreuve la capacité du système et qui a mis en évidence ses zones de vulnérabilité. Comme je viens de le dire, à vous et au Comité, j'examine très sérieusement les leçons tirées de cette période et je vous assure que nous allons tenir compte de toutes les recommandations visant à améliorer et à renforcer la Déclaration des droits des passagers aériens.

• (1620)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Traduction]

Le prochain intervenant sera M. Bachrach.

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, il y a une année et demie, la société Greyhound a cessé ses activités au Canada. Elle avait déjà cessé de desservir l'Ouest canadien il y a quatre ans. Actuellement, les Canadiens, et surtout les moins bien nantis d'entre eux, se retrouvent avec l'offre de services voyageurs la plus famélique depuis des décennies.

Vous avez déjà dit que si les provinces prenaient les choses en main et faisaient des propositions, le gouvernement fédéral serait prêt à fournir des ressources. Or, selon ce que le comité des transports a entendu dans le cadre de l'étude sur le transport par autobus, le leadership fédéral ferait cruellement défaut.

J'aimerais savoir ce qui arrive quand les provinces ne prennent pas les choses en main et ne proposent rien pour combler le vide laissé par Greyhound. À une certaine époque, Greyhound offrait un réseau interprovincial et interconnecté de transport par autobus à la

grandeur du pays. Aujourd'hui, ce réseau n'est plus que l'ombre de lui-même.

Que se passe-t-il quand les provinces ne proposent rien parce que, dans les faits, la mise en place d'un réseau national de transport de passagers par autobus n'a aucun intérêt pour elles? Comment, à titre de ministre des Transports, entendez-vous faire preuve de leadership pour que les Canadiens aient accès à un réseau de transport par autobus digne de ce nom, ce qui semble aller de soi dans bon nombre de pays?

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

Je sais que c'est un autre dossier dont vous vous faites le champion depuis un moment. Nous en avons discuté ensemble, et vous m'avez déjà posé la question, à juste titre.

Je suis d'accord avec vous que certaines des collectivités sont très mal desservies. Beaucoup de Canadiens qui sont tributaires des services d'autobus interurbains pour se déplacer se retrouvent aujourd'hui avec une offre beaucoup plus limitée. C'est quelque chose qui me préoccupe beaucoup.

Pour répondre à votre question sur le leadership du gouvernement fédéral, je vous répondrai que j'ai personnellement écrit à tous les ministres provinciaux. Permettez-moi de revenir en arrière. Je sais que ce n'est pas du tout plaisant d'entendre cela, mais comme vous le savez, le transport interurbain par autobus relève des provinces. Malgré cela, j'ai écrit aux provinces et je leur ai fait part de la volonté du gouvernement fédéral de collaborer avec elles pour appuyer des initiatives ou des projets destinés à élargir l'offre. La Colombie-Britannique a proposé un projet. Nous avons collaboré avec la province et nous lui avons offert notre appui pour améliorer l'offre.

Je le répète, cette responsabilité constitutionnelle incombe aux provinces, mais nous sommes tout à fait ouverts à travailler en partenariat et à collaborer avec elles pour remédier au problème. J'attends que les ministres provinciaux m'arrivent avec des idées.

Je vais continuer de travailler avec vous. Je sais que vous discutez avec vos homologues provinciaux. Je crois que les Canadiens de partout au pays devraient écrire à leurs députés provinciaux ou territoriaux pour leur faire part de leurs besoins.

Je répète que le gouvernement fédéral est disposé à collaborer et à travailler en partenariat avec les provinces pour les aider à combler ces besoins.

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

Nous passons maintenant à M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, dans son rapport final, le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement recommande de rouvrir les bureaux du programme Expéditions rapides et sécuritaires, EXPRES, au Canada. Actuellement, 11 000 demandes sont en attente de traitement. Ce programme permet d'accélérer le passage à la frontière des cargaisons et des conducteurs à faible risque entre le Canada, les États-Unis et le Mexique.

Je souligne que le programme NEXUS est aussi touché. Des centaines de milliers de demandes sont en attente. De nombreux Canadiens qui vont souvent aux États-Unis par affaires ont très hâte qu'il se passe quelque chose. On nous a dit qu'il fallait absolument rouvrir les centres d'inscription au Canada.

Pouvez-vous indiquer au Comité quand les centres reprendront leurs activités?

• (1625)

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

Monsieur Strahl, je partage votre inquiétude au sujet des perturbations que nous avons constatées dans les services EXPRES ou NEXUS. Je sais que de nombreux Canadiens, y compris de nombreux camionneurs, comptent sur ce service pour pouvoir traverser la frontière efficacement. Nous avons eu des discussions actives avec nos amis américains sur l'ouverture de ces bureaux. Je crois savoir que nous avons fait des progrès en ce qui concerne FAST. Nous avons fait quelques progrès sur NEXUS pour renouveler automatiquement certaines des demandes expirées. Mais il y a encore du travail à faire; nous avons besoin des États-Unis pour faire avancer cet objectif. Je sais que nous sommes en discussions actives. J'ai hâte de voir des résultats le plus rapidement possible.

M. Mark Strahl: Je reviens sur le règlement relatif à la protection des passagers aériens.

J'ai noté — j'imagine que ce n'était pas dans votre lettre de mandat, mais dans celle de votre prédécesseur — qu'il y avait un désir de mettre en œuvre des normes de service pour les organismes sous réglementation fédérale comme l'ACSTA, l'ASFC, etc. Où en sommes-nous à cet égard?

Êtes-vous d'accord avec les compagnies aériennes qui se sont présentées ici au sujet de l'APPR et qui croient que si des organisations comme NAV Canada, l'ACSTA, l'ASFC et les aéroports eux-mêmes ne respectent pas cette norme et que cela affecte les passagers dans leurs déplacements, ils devraient, je suppose, faire partie du programme d'indemnisation des passagers touchés? Ou pensez-vous qu'il devrait encore incomber entièrement aux compagnies aériennes de gérer l'indemnisation des passagers touchés?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président et monsieur Strahl, permettez-moi de dire que des organismes comme l'ACSTA ont déjà une norme de service. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas l'améliorer ou la revoir. C'est ce que nous faisons en ce moment. Comme je l'ai dit plus tôt, nous sommes en train de revoir — cela faisait partie de la discussion que nous avons eue au sommet la semaine dernière — les normes de fonctionnement et les normes de qualité de service pour tous les organismes, y compris les organismes gouvernementaux.

Je veux juste souligner, cependant, que c'est la compagnie aérienne qui a le contrat d'achat avec le client. Ce sont elles qui sont payées par le client. Cela dit, je reconnais que d'autres agences ont un impact. Le secteur est tellement lié et interdépendant qu'ils auraient, ou pourraient avoir, un impact sur la capacité de la compagnie aérienne à fournir son service.

M. Mark Strahl: D'accord.

Je vais essayer de poser une autre question. Vous avez parlé des véhicules électriques. Nous avons entendu parler de mandats à cet égard. J'ai trouvé intéressant de noter que certains rapports indiquent que le remplacement d'une station-service ONroute nécessiterait la quantité d'électricité actuellement nécessaire pour alimen-

ter la ville de Belleville, par exemple. Nous avons vu en Californie et maintenant en Suisse que leur réseau électrique n'a pas été en mesure de le gérer. Ils ont demandé aux gens de ne pas charger leurs véhicules électriques.

Qu'est-ce que le gouvernement a fait pour s'assurer qu'il ne se contente pas d'annoncer l'extrémité du consommateur où vous branchez votre véhicule électrique? Qu'a-t-il fait pour examiner l'énergie de base nécessaire au passage aux véhicules électriques? Est-ce que nous allons voir, comme en Californie et en Suisse, des gens à qui on dit de ne pas brancher leur voiture pour que nous puissions continuer à alimenter nos maisons en électricité?

La présidente: Vous avez 20 secondes pour répondre, s'il vous plaît, monsieur le ministre.

L'hon. Omar Alghabra: Écoutez, tout d'abord, c'est une période passionnante pour le secteur de l'automobile, car nous entrons dans une période de transformation pour réduire les émissions. En plus d'offrir des incitatifs aux consommateurs, le gouvernement investit un demi-milliard de dollars pour construire des stations de recharge en partenariat avec les collectivités.

De plus, le budget prévoit 250 millions de dollars pour travailler avec les provinces à la modernisation et à l'amélioration de leur réseau. Je sais que beaucoup de gens intelligents dans les services publics locaux et les systèmes d'exploitation provinciaux y travaillent. Le gouvernement fédéral a mis de côté 250 millions de dollars pour soutenir toute initiative susceptible de faire progresser cet objectif.

• (1630)

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Strahl.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie le ministre d'être ici aujourd'hui, de même que les fonctionnaires qui l'accompagnent.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous en dire un peu plus sur la façon dont la nouvelle filiale de VIA Rail contribuera à faire avancer le projet de train à grande fréquence?

Pourquoi une nouvelle filiale est-elle nécessaire? Quelles sont les tâches précises qui lui seront confiées grâce à ce nouveau financement?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Merci, M. Iacono, pour cette question.

Le train à haute fréquence, dont j'ai parlé dans mes remarques préliminaires, est un projet de transformation. Il ne s'agira pas seulement du plus grand projet d'infrastructure de l'histoire du Canada. Il transformera également ce corridor en créant un service sûr, fiable, rapide et fréquent pour les Canadiens qui vivent le long du corridor ferroviaire le plus fréquenté au Canada.

Comme je l'ai dit, ce projet est vaste. Il est compliqué. Nous voulions nous assurer d'avoir un processus de surveillance rigoureux pour que l'exécution du projet se fasse dans les délais, dans le respect du budget et selon des normes élevées de responsabilité et de transparence. Le modèle sur lequel nous avons atterri est la création d'une filiale de VIA Rail, appelée VIA HFR, qui relèvera directement du Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, et dont le conseil d'administration veillera à ce que le projet soit administré et mis en œuvre de façon responsable et prudente.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le ministre.

Quels sont les prochains jalons importants à surveiller dans la réalisation du projet de train à grande fréquence?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, nous avons pris des mesures importantes jusqu'à présent, et nous sommes maintenant aussi à un moment historique pour ce projet.

Plus tôt cette année, nous avons demandé à des partenaires du secteur privé de manifester leur intérêt. Plus de 50 organisations ont participé en proposant des questions et en exprimant leur intérêt.

Il y a six semaines, nous avons publié le résumé de ce que nous avons entendu des partenaires potentiels du secteur privé. La prochaine étape consistera à émettre une demande de qualification pour susciter l'intérêt des entreprises ou d'un consortium d'entreprises pour un partenariat avec nous.

Transports Canada, avec l'aide de VIA HFR et d'experts, évaluera ces propositions et, en fonction de la demande de qualification, nous lancerons ensuite une demande de propositions.

[Français]

M. Angelo Iacono: Pouvez-vous nous rappeler comment le train à grande fréquence améliorera la connectivité au Canada le long du principal corridor ferroviaire pour passagers?

• (1635)

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, je sais que les Canadiens parlent de ce service depuis des décennies. En particulier, ceux qui vivent dans le corridor qui relie la ville de Québec à Toronto et à Windsor, et ceux qui vivent dans les communautés intermédiaires, aspirent à un service ferroviaire rapide, efficace et fiable.

Depuis que VIA existe, il n'y a pas eu de voie réservée à VIA pour lui permettre d'offrir un service spécialisé. Ce projet permettra de créer une voie dédiée qui sera verte, électrique et rapide. Elle reliera les communautés et offrira non seulement la commodité aux passagers mais aussi le développement économique. J'insiste sur le fait qu'il s'agit d'un excellent exercice de construction nationale qui rapprochera nos communautés.

[Français]

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

[Traduction]

Monsieur le ministre, c'est toujours un plaisir de vous accueillir ici au Comité. Au nom de tous les membres, je tiens à vous remer-

cier de nous avoir accordé votre temps et d'avoir répondu à toutes nos questions et préoccupations.

Sur ce, je vais suspendre la séance pour deux minutes afin de permettre au ministre de partir et d'accueillir deux autres témoins du ministère des Transports.

La séance est suspendue.

• (1635)

(Pause)

• (1635)

Le président: Je déclare la séance de nouveau ouverte.

Nous allons commencer notre tour de questions pour le deuxième groupe de témoins avec M. Muys.

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

M. Dan Muys: Merci à tous les représentants des ministères d'être encore ici aujourd'hui. Je sais que certains d'entre vous reviennent.

Je ne sais pas trop à qui adresser ma question. Nous allons peut-être commencer par le sous-ministre, ou vous pouvez la renvoyer à quelqu'un d'autre s'il est l'expert en la matière.

En août, lorsque nous avons eu la réunion sur le chaos dans les aéroports, le ministre a cité les chiffres concernant les retards et les annulations de vols de cette semaine-là et de la semaine précédente, et a montré qu'il y avait eu une amélioration progressive d'une semaine à l'autre.

Savons-nous où nous en sommes aujourd'hui dans les aéroports du Canada, en termes de retards et d'annulations de vols, et comment ces chiffres se comparent à ceux d'autres juridictions?

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Je vous remercie de cette question.

J'apprécie l'invitation à me référer à des collègues au besoin.

Monsieur le président, le député a tout à fait raison. Il y a eu des progrès importants. À partir de la troisième semaine de juillet, les chiffres ont commencé à changer. Il y avait des taux très élevés d'annulations et de retards à ce moment-là. Nous avons constaté des améliorations importantes.

Je vais vous donner un exemple. Le taux d'annulation de l'aéroport Pearson de Toronto est tombé à 2 % la semaine dernière. Vancouver est à 1,5 %. Montréal-Trudeau est à 2,7 % et Calgary à 0,6 %.

C'est un peu plus, mais c'est à peu près le taux d'annulations que nous connaissions avant la COVID. Les taux d'annulation de vols, qui étaient à un moment donné bien supérieurs à 10 %, ont été ramenés à des taux normaux, ou légèrement supérieurs.

En termes de ponctualité, des améliorations significatives ont été constatées dans l'ensemble du système depuis l'été. Le taux de retard a baissé de manière significative. Il reste encore un peu plus élevé qu'avant 2019. Cela fait partie du système qui continue à s'équilibrer.

À un moment donné au cours de l'été, les aéroports canadiens étaient dans une position difficile par rapport aux autres aéroports. Leur performance relative s'est améliorée à l'approche de l'automne. En général, le système permet aux passagers de vivre une meilleure expérience, où ils ont beaucoup plus de chances d'arriver à destination et beaucoup moins de chances d'être retardés dans le processus.

• (1640)

M. Dan Muys: Comment cela se compare-t-il à d'autres juridictions, comme aux États-Unis, par exemple, ou en Europe?

M. Michael Keenan: Si vous prenez les annulations, vous verrez que New York est à 0,5 %, Newark à 0,5 % et Chicago à 0,5 %. Ces aéroports américains sont encore légèrement en avance sur les aéroports canadiens. Francfort, Beijing et d'autres endroits du genre sont généralement un peu plus élevés.

M. Dan Muys: Vous citez des chiffres de 2019, de l'été dernier et peut-être de la semaine ou du mois dernier, en comparaison avec d'autres juridictions.

Je me demande si vous seriez prêt à les déposer également auprès du Comité, afin que nous les ayons sous les yeux comme référence pour l'avenir.

M. Michael Keenan: Nous serions heureux de les envoyer.

M. Dan Muys: Une autre chose que nous avons étudiée en tant que comité — et je sais que tous les ministères fédéraux sont saisis de cette question — est la pénurie de main-d'œuvre qui touche ce secteur.

Le Comité a entendu parler d'une pénurie de 30 000 camionneurs dans l'industrie du camionnage, de 50 000 dans l'industrie maritime et de 50 000 autres dans le secteur aérien, selon les prévisions. Ce sont des chiffres importants.

Cela vous préoccupe-t-il? Que faisons-nous pour accélérer le rythme auquel nous comblons ces lacunes?

Le président: Veuillez donner une réponse très rapide.

M. Michael Keenan: Très rapidement, il s'agit d'un domaine de préoccupation majeure pour le ministre, pour Transports Canada et pour tous nos collègues provinciaux du secteur des transports.

Les responsables du secteur des transports et leurs homologues de l'immigration, de l'emploi, de la formation et des compétences travaillent ensemble pour que les gens puissent suivre les programmes de formation et acquérir les qualifications nécessaires à la croissance future de l'industrie dans tous les secteurs mentionnés par le député.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

Merci, monsieur Muys.

Nous accueillons maintenant M. Chahal.

La parole est à vous. Vous avez six minutes.

M. George Chahal: Merci, monsieur le président.

Je vais également partager mon temps avec M. Badawey.

Merci de vous joindre à nous aujourd'hui.

Pour faire suite aux questions que j'ai posées au ministre, les responsables des transports peuvent-ils préciser ce qui doit se produire avant que des vols directs puissent être offerts entre Calgary et New Delhi ou Amritsar? Le Canada est-il prêt à accepter cela?

Si le blocage est du côté indien, quelles sont les raisons de leur réticence, à votre avis?

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

Tout cela concerne l'accord de transport aérien entre le Canada et l'Inde. Le Canada et l'Inde ont tous deux intérêt à accroître les liaisons aériennes directes. Les deux pays ont été heureux de voir une augmentation des liaisons aériennes directes entre nos deux pays, de sorte que les gens qui ont des correspondances puissent aller et venir beaucoup plus facilement. C'est très positif.

Une étape très importante a été franchie récemment lorsque M. Alghabra a signé le nouvel accord de transport aérien avec son homologue indien. Cet accord a supprimé une limite quantitative sur le nombre de vols. Cela permet à Air India, Air Canada, WestJet ou n'importe quel autre transporteur aérien d'augmenter la fréquence des vols autant qu'ils le souhaitent sur le marché.

Malgré cette avancée significative, l'accord sur le transport aérien prévoit des restrictions quant aux aéroports qu'ils peuvent desservir. Le Canada est prêt et a clairement fait savoir à nos collègues et partenaires indiens que nous serions heureux de modifier à nouveau l'accord de transport aérien afin de supprimer ou d'atténuer ces restrictions.

Nous continuerons d'engager nos bons partenaires, et nous avons bon espoir qu'à un moment donné, nous parviendrons à un accord et que les Indiens seront prêts à travailler avec nous sur une nouvelle modification de l'ATA afin de renforcer nos relations en matière de transport aérien pour permettre davantage de paires de villes, y compris celles que vous avez mentionnées.

• (1645)

M. George Chahal: Je vous remercie pour cette réponse.

Je cède la parole à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Chahal.

Merci aux témoins de leur présence.

Le ministre a parlé plus tôt des investissements faits dans les collectivités autochtones et qui, je suppose, sont liés au transport. Cela dit, l'une des choses sur lesquelles nous essayons de travailler en ce moment, c'est qu'un grand nombre des investissements en immobilisations nécessaires dans bon nombre de ces collectivités doivent s'inscrire davantage dans une approche pangouvernementale. Il ne s'agit pas d'un ministère plutôt qu'un autre: ce sont en fait tous les ministères qui seraient concernés et l'approche serait donc pangouvernementale.

M. Keenan, j'aimerais que vous nous en parliez, de l'adoption progressive d'une approche pangouvernementale pour tous les investissements en immobilisations, quel que soit la province ou le territoire dans lequel ils peuvent être faits à la grandeur du pays. Deuxièmement, pouvez-vous être plus précis au sujet de certaines de ces collectivités autochtones et des investissements en immobilisations dans les transports qui pourraient être prévus pour ces collectivités?

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

Le député soulève une question très importante. L'une des grandes priorités du ministre et de Transports Canada a été de renforcer les partenariats avec les peuples autochtones. De nombreuses nations se trouvent dans une situation où elles sont des partenaires vraiment importants dans le système de transport, et nous nous sommes employés à trouver des solutions pour les inclure en tant que partenaires dans la gestion des systèmes, par exemple, en faisant participer des partenaires autochtones au système d'intervention d'urgence en cas de déversement en milieu marin et à la construction du réseau de transport.

Nous l'avons vu avec le FNTI, l'école de formation au pilotage du First Nations Technical Institute, qui se trouve dans les environs de Belleville, je crois. Nous l'avons vu avec les partenariats avec l'Arctic Gateway Group, le partenariat dirigé par des Autochtones qui administre le chemin de fer dans le Nord du Manitoba.

Nous faisons face exactement au même problème que celui que vous avez décrit, alors nous essayons de le résoudre, non pas au cas par cas, mais projet par projet, en réunissant les partenaires fédéraux, car il peut être un peu compliqué de traiter avec nous pour les contreparties. Je pense que nous l'avons fait avec PrairiesCan, où Services aux Autochtones Canada et Transports Canada ont collaboré dans le Nord du Manitoba.

Nous devons trouver une meilleure façon de procéder. Je pense que le député a raison. Nous continuerons à chercher la façon de créer ce guichet unique où un partenaire autochtone peut venir nous voir et où nous pouvons trouver les bonnes conditions pour construire ensemble le système de transport.

M. Vance Badawey: Cela dit, et ce qui me semble tout aussi important, avec l'harmonisation des investissements en immobilisations initiaux, quelle importance le ministère accorde-t-il — encore une fois, dans une approche pangouvernementale — au suivi de ces investissements avec un plan de gestion des actifs approprié? Ainsi, le cycle de vie de ces biens, les réparations et l'entretien au fil du temps sont gérés de façon durable et, lorsque le bien doit être remplacé dans 10, 20 ou 30 ans, selon le bien, le financement sera disponible pour le remplacer.

M. Michael Keenan: Encore une fois, je pense que vous soulevez un très bon point, et c'en est un où, dans nos programmes de financement et de partenariat, nous ne prévoyons pas toujours ou nous ne tenons pas pleinement compte de ces éléments liés au cycle de vie. Nous essayons certainement d'être davantage des partenaires des groupes autochtones dans le cadre de plans d'affaires durables, car nous sommes souvent là pour l'agrandissement de l'immobilisation, mais pas pour le maintien ou l'exploitation de l'immobilisation. Nous essayons de trouver un meilleur équilibre. Il y a encore du travail à faire à cet égard.

• (1650)

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Keenan.

Le président: Merci, monsieur Keenan.

Merci, monsieur Badawey.

[Français]

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

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

Tout à l'heure, dans son allocution d'ouverture, le ministre Alghabra a parlé de l'importance que revêtait pour lui le fameux train à grande fréquence et du fait qu'il s'engageait fermement dans ce pro-

jet. C'est évidemment une initiative que nous soutenons aussi, de notre côté.

Cependant, j'ai eu l'occasion de rencontrer plusieurs personnes qui se disaient inquiètes de ne voir, à ce jour, aucune indication ou volonté de la part du gouvernement qu'une partie de cela soit fabriquée au pays. En fait, j'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants d'entreprises qui disaient craindre qu'un géant chinois obtienne le contrat, étant donné qu'on a une extrêmement grande entreprise de construction de trains qui est active notamment en Chine. On parle quand même ici d'une infrastructure essentielle. Il y a chez nous des emplois qui dépendent de la fabrication de ces systèmes de contrôle et des entreprises locales qui pourraient faire le travail.

Comment le gouvernement envisage-t-il le déroulement de ce projet? Que prévoit-il pour l'avenir?

M. Michael Keenan: Nous faisons progresser le projet, une étape à la fois. Nous commençons par la communication avec l'industrie. Nous avons un bon taux de réponse. Comme l'a mentionné le ministre, une cinquantaine d'entreprises ont répondu à l'appel.

Pour assurer le succès du projet, nous avons besoin de nous appuyer sur l'expérience à l'échelle mondiale, mais aussi sur les bonnes compétences canadiennes. Nous croyons que le processus d'approvisionnement nous permettra d'obtenir les deux.

Monsieur Robitaille, pourriez-vous fournir plus de détails sur ces questions?

M. Vincent Robitaille (sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence, ministère des Transports): Oui, merci.

La nature du projet exige qu'il y ait un partenariat entre l'expertise canadienne et l'expertise internationale. Cela dit, je tiens à vous rassurer quant à la sécurité. En effet, les investisseurs étrangers seront assujettis à des normes de sécurité ainsi qu'aux révisions nécessaires. Ils feront l'objet de vérifications. Des cotes de sécurité et des ententes bilatérales en matière de sécurité seront requises. Dans ce contexte, des fournisseurs de certains pays ne pourront pas nécessairement être admissibles.

Dans le cas de ce projet, on parle d'une infrastructure qui s'étend sur 1 000 kilomètres, qui sera construite au Canada par des travailleurs canadiens et qui, par la suite, sera exploitée et gérée par des travailleurs canadiens. Les retombées économiques seront importantes à tous les niveaux, qu'il s'agisse de la construction du projet, de l'exploitation du train ou de l'utilisation du service par les Canadiens au cours des prochaines années.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci. Je trouve cela important. Si des milliards de dollars sont investis dans un projet, nous voulons qu'il y ait des retombées chez nous, notamment en matière de création d'emplois. Il ne faut pas oublier que nous avons une expertise chez nous, alors il faut pouvoir continuer à bâtir cette expertise, plutôt que de l'exporter et de finir par la perdre, si on laisse d'autres pays aux pratiques commerciales différentes et très agressives miner notre capacité de réaliser d'autres projets de ce genre dans l'avenir.

Je ne sais pas si vous avez entendu parler du projet de tramway à Gatineau. Nous avons rencontré des gens, dont des représentants de la coalition S'allier pour le tramway, qui défendent l'idée d'avoir un tramway qui partirait de Gatineau et qui se rendrait jusqu'au centre-ville d'Ottawa. Malheureusement, il semble y avoir un problème relié aux programmes fédéraux existants. Selon eux, il semble y avoir une absence de flexibilité ou de volonté de trouver des solutions.

Je me disais que vous aviez peut-être, de votre côté, la volonté que ce projet se réalise. En effet, un projet structurant comme celui-là, qui relierait le Québec à Ottawa, serait profitable au Parlement et à la capitale du Canada. Les fonctionnaires pourraient utiliser le transport en commun plutôt que leur voiture. Malheureusement, comme c'est un projet interprovincial, il faut une participation de l'autre côté du pont, et pas uniquement du côté québécois.

Est-ce que des gens étudient cette possibilité, ou est-ce que vous allez vous contenter de dire que c'est un projet du Québec et que, par conséquent, c'est au Québec de financer tout le projet? Puisqu'une portion du projet n'est pas au Québec, il serait normal qu'il y ait un investissement proportionnel aux bénéfices que chacun en retirerait.

• (1655)

M. Michael Keenan: Je suis au courant de ce projet. Je peux vous dire que le ministère des Transports, de façon générale, soutient et favorise les projets de transport en commun. Cependant, ce dossier est géré par nos collègues d'Infrastructure Canada. Je m'excuse, mais je n'en connais pas tous les détails. Je serai heureux de demander à mon collègue de vous faire parvenir une réponse détaillée.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous en saurais gré, merci.

J'aimerais également aborder avec vous la question du bruit près des aéroports.

Plusieurs citoyens appellent à mon bureau et à celui de mes collègues à ce sujet. Ils voient des hélicoptères voler à basse altitude, atterrir dans les champs et passer au-dessus des maisons. Si cela arrivait une fois par mois ou par semaine, personne ne déchirerait sa chemise. Par contre, quand les avions qui survolent quotidiennement leur maison les empêchent de profiter de l'extérieur pour faire un barbecue, par exemple, ou les réveillent en pleine nuit, cela devient particulièrement frustrant pour eux. Les citoyens ont l'impression qu'ils n'ont pas de recours pour régler le problème. Ils appellent à l'aéroport, mais tombent sur une boîte vocale. Nous, les députés, essayons de vous en parler, mais il est difficile d'arriver à des résultats concrets.

Est-il possible de trouver des solutions à ce problème ou, tout au moins, d'avoir un registre des plaintes et d'augmenter les seuils d'altitude? En ce moment, on demande aux hélicoptères de voler à 1 000 pieds, mais les gens les entendent très bien dans leur cour. Donc, les...

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval. Il vous faudra attendre au prochain tour de questions pour obtenir des réponses.

[Traduction]

Nous passons à M. Bachrach.

La parole est à vous, pour six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je remercie les fonctionnaires d'être ici.

J'aimerais revenir sur un point que j'ai soulevé il y a plusieurs mois lors de votre dernière visite, monsieur Keenan, et qui concerne l'utilisation de remorqueurs de moins de 15 tonnes sur la côte de la Colombie-Britannique.

Évidemment, par suite du naufrage de l'*Ingenika* en 2021 près de Kitimat, qui a coûté la vie à deux hommes, beaucoup d'attention a été portée au manque de réglementation dans ce secteur, surtout pour ces petits bâtiments.

Je sais qu'un processus d'examen réglementaire est en cours, mais je ne comprends toujours pas pourquoi certaines règles n'ont pas été mises en œuvre. En commençant par la certification des navires commerciaux, je viens de lire sur le site Web de Transports Canada que tous les petits navires commerciaux de 15 à 150 tonnes de jauge brute doivent être certifiés par Transports Canada. Tout petit navire qui transporte plus de 12 passagers doit aussi être inspecté et certifié, et pourtant, nous avons ces navires commerciaux de moins de 15 tonnes qui naviguent dans toutes sortes de conditions météorologiques en remorquant des charges géantes et ils n'ont pas à être certifiés à titre de navires commerciaux.

Ne serait-il pas possible d'apporter un simple changement de sorte que Transports Canada puisse exiger des entreprises qui exploitent ces petits remorqueurs d'être inspectées et certifiées?

M. Michael Keenan: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord souligner l'engagement indéfectible du député et le temps qu'il consacre à la sécurité des transports, à la sécurité ferroviaire et à la sécurité des remorqueurs en particulier, et je me souviens de sa question très pointue sur la capacité de remorquage des remorqueurs.

Le député soulève un bon point dans le contexte du système de sécurité maritime. Le niveau de réglementation et de surveillance réglementaire est moindre pour les petits bâtiments de moins de 15 tonnes. L'ensemble de la Loi sur la marine marchande du Canada et le régime international de sécurité maritime prévoient une surveillance beaucoup plus étroite des gros navires. Le député a soulevé des enjeux concernant la certification de ces derniers, car ils exploitent des navires commerciaux, et la côte ouest de la Colombie-Britannique compte un grand nombre de remorqueurs de moins de 15 tonnes.

Une mesure que nous avons prise en réaction à cet incident et à d'autres est de faire beaucoup de sensibilisation auprès du secteur. Nous avons réuni une trousse complète pour expliquer ce qu'ils doivent faire, et nous avons pris nos ressources de surveillance et les avons ciblées davantage sur ce secteur de l'industrie afin qu'ils aient l'impression d'être inspectés, et nous constatons certains progrès sous ce rapport.

Pour ce qui est de la question précise que vous avez posée, je ne suis pas certain, mais je vais céder la parole à mon collègue Nick Robinson, de Sûreté et Sécurité.

Monsieur Robinson, connaissez-vous la réponse exacte à la question du député ?

• (1700)

M. Nicholas Robinson (sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sécurité, ministère des Transports): Des normes de certification s'appliquent aux navires de moins de 15 tonnes brutes. Nous avons des exigences en matière de certification de la coque pour ces types de remorqueurs, et nous pourrions fournir ces règlements ainsi que les lignes directrices et le document renfermant les chiffres — un document qui fournit des lignes directrices sur la construction, la certification et l'inspection de ces remorqueurs de moins de 15 tonnes brutes.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

M. Michael Keenan: Si vous me permettez d'intervenir, je pense que vous soulevez un bon point. On a l'impression dans le secteur qu'il n'y a pas d'exigences réglementaires. Ce que Nick Robinson décrivait, c'est le travail que nous avons fait récemment pour faire comprendre au secteur qu'il existe des normes réglementaires à respecter. Le niveau d'inspection n'est pas aussi détaillé que celui des grands navires, mais nous avons affecté certaines ressources à ce secteur en raison de certains des risques pour la sécurité et que le député a si bien mis en lumière.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le sous-ministre, vous avez mentionné qu'un grand nombre de ces bâtiments d'un peu moins de 15 tonnes sont exploités sur la côte de la Colombie-Britannique, et il me semble que le gouvernement a fixé un seuil pour la certification et l'inspection commerciales qui engendrent des coûts pour le secteur, mais n'exagérons rien. Par conséquent, beaucoup de navires se situent juste en dessous de ce seuil de certification. Nous avons beaucoup d'incidents sur la côte de la Colombie-Britannique rapportés par les médias et par le syndicat qui représente les travailleurs de remorqueurs. Beaucoup d'incidents liés à la sécurité. J'entends aussi des histoires d'entreprises qui modifient leurs navires pour passer sous le seuil des 15 tonnes.

Il me semble que nous devrions pécher par excès de prudence, par excès de sécurité pour les travailleurs, et que nous devrions simplement exiger que ces navires soient soumis à la même norme d'inspection et de certification commerciales qu'un navire d'observation des baleines transportant 12 touristes. Cela ne vous semble-t-il pas équitable? Lorsqu'il est question de la sécurité des travailleurs et de situations où des hommes sont morts sur notre côte, il semble que la solution soit simple: changeons le seuil.

Pourquoi Transports Canada ne l'a-t-il pas fait?

M. Michael Keenan: Nous sommes d'accord que les petits remorqueurs causent un problème de sécurité et nous avons pris une série de mesures et d'interventions pour y remédier par la sensibilisation, la surveillance et l'application de la loi.

Supprimer la distinction entre les grands et les petits navires n'est pas... Nous avons certainement relevé la barre pour les remorqueurs de moins de 15 tonnes, et nous cherchons toujours ce que nous pouvons faire de plus à cet égard. Cependant, réécrire la Loi sur la marine marchande du Canada pour éliminer la distinction entre les petits et les grands navires serait incompatible avec le système international de sécurité maritime.

Nous continuons à examiner la question. Je suis d'accord avec le député pour dire que le taux d'incidents et le taux de risque sont plus élevés pour les petits navires, qu'il s'agisse de navires de passagers — ces navires de moins de 12 passagers ne sont pas soumis aux mêmes exigences que les grands traversiers et les grands navires de croisière — nous essayons en fait de renforcer la réglemen-

tation parce que c'est là que se trouve le risque, et la question est judicieuse.

Le président: Merci, messieurs Keenan et Bachrach. Je sais que vous aviez une autre question, monsieur Bachrach. Il semble que nous serons en mesure de vous redonner la parole pour poursuivre.

Nous avons maintenant M. Strahl.

Monsieur Strahl, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président.

Monsieur Keenan, j'espère que vous pourrez me dire quel est le pourcentage d'employés de Transports Canada qui ont repris le travail au bureau?

M. Michael Keenan: Tout d'abord, je peux vous dire que le retour au travail au bureau n'est pas une bonne façon de... Nous mesurons ce facteur. Je vous donnerai un chiffre dans une seconde quand M. Pilgrim me le rappellera, mais pour en revenir au travail, nous avons été très prudents parce que de nombreux employés de Transports Canada ne travaillent jamais dans un bureau. Nous avons des milliers de personnes dont le travail est...

• (1705)

M. Mark Strahl: D'accord. Sans entrer dans les détails, je voulais savoir à quel point nous sommes proches de la normale pré-pandémique, si nous pouvons le dire ainsi.

M. Michael Keenan: Nous en avons fait le suivi et en tenant compte de ce que je viens de dire, nous sommes actuellement à environ 40 % des habitudes que nous avions avant la pandémie en ce qui concerne la présence d'employés au bureau.

M. Mark Strahl: Dans des témoignages sur les pénuries de main-d'œuvre, etc., et dans certaines études que nous avons réalisées, nous avons entendu parler de l'augmentation des délais pour obtenir... De toute évidence, il y avait un problème médical chez les pilotes, et je crois savoir qu'il a été résolu, mais pour ce qui est des laissez-passer autorisant l'accès aux zones réglementées et de toutes les choses que Transports Canada doit approuver pour des raisons de sécurité, il y a des retards.

Dans quelle mesure êtes-vous sur le point de revenir à votre norme de service pré-pandémique en matière d'autorisations, si je ne puis m'exprimer ainsi?

M. Michael Keenan: Il y a trois parties à cette question.

J'ai entendu la même suggestion, à savoir que parce que nos employés font du télétravail, nous sommes moins productifs. Je peux vous affirmer, sans équivoque, que le contraire est vrai. Au cours des deux dernières années, Transports Canada, dont je suis le sous-ministre depuis sept ans, a fait beaucoup plus que ce qu'il n'a jamais fait. Pendant la majeure partie de cette période, la plupart de nos employés étaient en télétravail. Si vous prenez n'importe quelle mesure du travail réglementaire, du travail d'orientation, nous avons fait plus avec le même nombre de personnes. Elles sont un peu fatiguées en ce moment parce que beaucoup d'entre elles ont fait beaucoup d'heures supplémentaires, mais nous avons été plus productifs comme organisation.

Dans le cadre de notre politique de travail hybride, nous encourageons toujours les gens à venir sur le lieu de travail pour passer du temps ensemble. Ce n'est pas pour la productivité, mais pour d'autres raisons.

En ce qui concerne la norme de service, sur des choses comme l'AIPRP, par exemple, nous avons maintenu tous nos services d'AIPRP tout au long. Nous n'avons pas ralenti la cadence dans ce genre de choses.

En ce qui concerne les habilitations de sécurité dans les transports, nous avons respecté la norme de service. Nous avons pris un peu de retard au printemps lorsque nous avons eu une avalanche de nouvelles demandes. L'un des défis dans le secteur aérien a été l'augmentation de 280 % de l'achalandage. Les aéroports et les compagnies aériennes ont embauché une tonne de personnes et nous ont envoyé un raz-de-marée de demandes. Nous avons ramené les délais à un niveau proche du niveau prépandémie.

Nous avons eu un problème similaire avec les examens médicaux dans le mode aérien. Pour 70 % des demandes, nous avons considérablement réduit le temps nécessaire parce que nous sommes passés aux approbations instantanées. Nous avons pu le faire parce que nous avions un système numérique, que nous avons mis en place parce que tout le monde télétravaillait.

Nous avons donc été en mesure d'être plus productifs, et nous avons pu revenir au niveau antérieur. Là où nous avons un problème, je dois l'admettre, et nous y travaillons encore, c'est avec les cas médicaux complexes. Il y a là un arriéré qui ne correspond pas à ce que nous souhaitons, et nous continuons à y travailler.

M. Mark Strahl: Une dernière question qui a été soulevée à maintes reprises dans les médias, ainsi que dans des réunions avec des parties prenantes, concerne l'incapacité à charger des céréales à Vancouver sous la pluie. En tant que résidant de la côte Ouest, je peux vous dire que cela représente beaucoup de jours. De toute évidence, le secteur reconnaît qu'il existe des préoccupations légitimes en matière de sécurité, mais les propositions sont si onéreuses. L'aménagement d'un système de garde-corps qui prend quatre ou cinq heures n'est simplement pas rentable. Cependant, on souligne aussi que nous sommes la seule administration qui éprouve ce problème sur la côte Ouest.

Que pouvez-vous nous dire des efforts déployés par le ministère pour collaborer avec le secteur et les syndicats afin de trouver une solution à ce problème?

M. Michael Keenan: C'est un enjeu vraiment important. Il est plus facile de compter les jours en hiver où il ne pleut pas à Vancouver par rapport à ceux où il pleut.

Dans le contexte des défis liés à la chaîne d'approvisionnement, nous travaillons avec le secteur partout où nous voyons une possibilité de faire des progrès. Il y a eu une décision d'arbitrage en matière de sécurité qui remonte à 2017 ou 2018, je pense, et certains règlements qui en découlent ont restreint, comme l'a dit le député, les règles relatives au chargement de céréales. Cela a une incidence sur un certain nombre de jours à Vancouver.

Nous venons de faire un certain travail de sensibilisation, de parler à l'industrie céréalière, aux dirigeants syndicaux et aux exploitants de terminaux à Vancouver. Nous essayons de faciliter une discussion pour tenter de trouver une solution à ce problème. Nous avons bon espoir qu'en faisant preuve de créativité et en tenant compte de l'importance de nourrir un monde affamé, il sera possible de trouver une solution qui permettra de charger les navires céréalières en toute sécurité les jours de pluie. La discussion est en cours.

• (1710)

Le président: Je suis désolé, monsieur Keenan. Malheureusement, il ne reste plus de temps pour une réponse.

[Français]

Nous poursuivons avec M. El-Khoury pour cinq minutes.

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

Je remercie les témoins d'être ici pour nous faire part de leurs points de vue et répondre aux questions des membres du Comité.

Les grands projets d'infrastructure comme ceux-ci sont notoirement difficiles à respecter sur le plan du budget. Quelles précautions Transports Canada prend-il à cet égard?

M. Michael Keenan: Je m'excuse, mais je n'ai pas compris la question. De quelles précautions parlez-vous?

M. Fayçal El-Khoury: Je répète ma question.

Dans le cas des grands projets d'infrastructure comme ceux-ci, il est difficile de respecter le budget. Quelles précautions Transports Canada prend-il à cet égard?

M. Michael Keenan: Je comprends.

Vous avez tout à fait raison de dire qu'il est très difficile de respecter le budget et l'échéancier dans le cas des grands projets.

[Traduction]

Transports Canada se concentre sur un très grand projet, soit le projet de train à haute fréquence. Comme mon collègue, M. Robitaille, l'a dit, nous travaillons de façon très systématique avec des experts du secteur dont nous avons besoin pour établir des relations et des partenariats.

Nous nous dotons d'une capacité interne grâce à l'incorporation du projet de train à haute fréquence de VIA, afin de mettre à la disposition du gouvernement du Canada le meilleur savoir-faire en matière de gestion de projet pour gérer le projet et assurer la plus grande transparence possible.

En cas de problème, nous voulons nous assurer qu'il soit connu de tous et que les partenaires du projet s'efforcent de trouver une solution. La stratégie clé est d'éviter que les problèmes soient enfouis et cachés, qu'ils ne cessent de prendre de l'ampleur et qu'ils explosent en de terribles dépassements de coûts ou en de terribles retards.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Pourquoi a-t-on décidé d'investir dans l'amélioration du service ferroviaire dans le Nord du Manitoba, à ce moment-ci?

M. Michael Keenan: Si vous me le permettez, je vais demander à ma collègue Stephanie Hébert de vous répondre, car c'est elle qui gère ce projet.

Mme Stephanie Hébert (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports): Transports Canada a travaillé en étroite collaboration avec PrairiesCan et Services aux Autochtones Canada. Nous avons mené plusieurs études et cela nous a permis de comprendre que, sans un certain niveau de financement de la part du gouvernement du Canada, il ne serait pas possible de garder l'accès ferroviaire à Churchill.

[Traduction]

Des fonds ont été annoncés dans le budget. Ces fonds ont aussi été annoncés récemment par PrairiesCan, en collaboration avec la province du Manitoba, pour entreprendre un investissement visant à financer des réparations d'immobilisations et des infrastructures essentielles. Cela contribuera à maintenir le service ferroviaire dans le nord du Manitoba et dans les 14 collectivités qui dépendent vraiment de ce service pour la connectivité du transport et la sécurité alimentaire. Cela permettra de réduire les coûts liés aux déplacements et au transport de biens et services essentiels.

• (1715)

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Y avait-il une situation d'urgence qui demandait qu'on agisse comme vous l'avez fait?

Mme Stephanie Hébert: Ce sont plutôt les études réalisées qui nous ont indiqué que, sans intervention du gouvernement, il pourrait y avoir un bris de service. Nous avons voulu éviter ce bris de service, parce que nous reconnaissons l'importance de ce chemin ferroviaire pour ces communautés.

C'est pour cette raison que le gouvernement du Canada a annoncé, en collaboration avec le gouvernement du Manitoba, qu'il allait faire des investissements pour maintenir ce service.

Entretemps, Transports Canada examine différentes options pour assurer ce service à long terme.

M. Fayçal El-Khoury: Êtes-vous satisfaits de toutes les mesures prises par Transports Canada concernant le transport par voie aérienne, terrestre et maritime ainsi que des recommandations qui ont été faites? Sinon, avez-vous d'autres recommandations à faire en vue d'améliorer le système?

M. Michael Keenan: Il est toujours possible d'améliorer le système, et c'est ce que nous faisons au quotidien.

En ce qui concerne les recommandations, nous sommes toujours ouverts aux suggestions de ce comité pour faire avancer les dossiers prioritaires.

Le président: Merci beaucoup, monsieur El-Khoury.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Keenan.

[Français]

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

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

Monsieur Keenan, comme M. le président me l'a suggéré, je vais vous permettre de répondre à la question que je vous ai posée tout à l'heure au sujet des citoyens qui sont excédés par le bruit des avions ou des hélicoptères et qui portent plainte.

Comment ces citoyens peuvent-ils arriver à avoir un peu de quiétude dans leur vie quotidienne? Comment peut-on faire en sorte qu'ils obtiennent justice ou, à tout le moins, qu'ils soient entendus?

M. Michael Keenan: C'est une bonne question. D'ailleurs, elle est souvent soulevée et cela concerne presque tous les aéroports.

Premièrement, nous avons des politiques qui exigent que les aéroports aient un bon système afin de répondre aux préoccupations des citoyens, surtout ceux des quartiers avoisinants.

M. Robinson peut vous fournir plus de détails.

M. Nicholas Robinson: Oui, merci.

[Traduction]

Il y a deux ou trois façons d'encourager les gens à se pencher sur ce genre de préoccupations, surtout en ce qui concerne les petits aéroports.

La première consiste à s'assurer que les aéroports des petites collectivités entretiennent des relations solides avec les collectivités voisines et sont encouragés à les entretenir. Les aéroports doivent exister avec l'appui des collectivités qui les entourent, donc dans notre réglementation, lorsqu'ils envisagent l'expansion des services ou une expansion majeure de l'infrastructure d'un aéroport, il y a des possibilités et des exigences pour ces aéroports de consulter leurs collectivités afin d'entendre leurs préoccupations et de fournir des études sur la façon dont le bruit risque d'augmenter dans la collectivité et quelles sont les autres incidences potentielles pour la faune dans la collectivité et les environs afin que les collectivités puissent participer aux décisions et les alimenter et déterminer comment ces projets peuvent être exécutés.

En ce qui concerne une plainte précise cependant, il existe bien sûr un mécanisme permettant de communiquer avec Transports Canada. Nous recevons des plaintes assez fréquemment, comme le sous-ministre l'a mentionné. Lorsque nous constatons des infractions aux règles ou aux heures de vol, ou encore des vols à des altitudes dangereuses, nous n'hésitons pas à examiner la situation et à nous assurer que l'aéroport et les exploitants aériens de l'aéroport sont en conformité et qu'ils suivent les règles que nous avons établies.

• (1720)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci beaucoup, M. Robinson.

M. Bachrach est le prochain intervenant.

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai tellement de questions et si peu de temps.

J'ai envie de poursuivre mes questions sur la sécurité des remorqueurs, mais je tiens à préciser que, dans ma dernière série de questions, je suggérais non pas d'exiger la certification de tous les petits navires commerciaux, mais seulement de ceux qui font du remorquage commercial, ce qui, vous en conviendrez, comporte des risques particuliers, semblables aux risques particuliers que comporte le transport de plus de 12 passagers.

J'aimerais parler un peu de l'une des autres préoccupations que j'ai entendues de la part de gens de l'industrie des remorqueurs, à savoir l'absence de réglementation concernant la taille de la charge qu'un remorqueur d'une certaine taille peut tirer.

Jason Woods, président de la section 400 de l'ILWU, aurait déclaré qu'à l'heure actuelle, nous avons une culture de normes laxistes... Vous pouvez remorquer une barge pleine de matériel d'exploitation forestière avec un câble fait pour le saut à l'élastique si vous le souhaitez.

Voici ma question: Y a-t-il une limite réglementaire à la charge qui peut être remorquée commercialement par une barge de moins de 15 tonnes?

M. Michael Keenan: Monsieur le président, le député...

M. Taylor Bachrach: Désolé, je veux dire par un remorqueur de moins de 15 tonnes. Vous n'allez pas remorquer quoi que ce soit avec une barge.

M. Michael Keenan: Je n'allais pas en faire mention.

M. Taylor Bachrach: Ce serait une bonne façon d'utiliser les deux minutes et demie.

M. Michael Keenan: C'est une très bonne question.

Je crois qu'il y a des limites de charge. Je ne connais pas les détails.

Monsieur Robinson, connaissez-vous les détails?

M. Nicholas Robinson: Une partie de transport, ce qu'ils peuvent charger, est intégrée dans les systèmes de gestion de la sécurité de certaines entreprises.

Une entreprise donnée aura un système de gestion de sécurité et elle devra s'y conformer, mais il n'y a pas...

M. Taylor Bachrach: Ce sont les règles propres à l'entreprise, cependant. Si vous avez un remorqueur de moins de 15 tonnes, le gouvernement a-t-il des règles concernant la taille de la charge que vous pouvez remorquer avec ce remorqueur?

M. Nicholas Robinson: Je devrai vérifier pour vous répondre plus tard.

M. Michael Keenan: Puis-je m'engager à ce que nous vous répondions plus tard?

Je crois qu'un cadre s'applique en ce qui concerne les limites de remorquage pour les remorqueurs. Je reconnais que c'est un domaine dans lequel nous continuons à travailler.

C'est une très bonne question. Nous vous reviendrons avec une réponse à ce sujet.

Nous restons ouverts à la recherche de moyens de renforcer le rendement en matière de sécurité dans les domaines clés où nous voyons des possibilités d'amélioration, et c'en est un. Nous vous reviendrons sur ce point.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Pour conclure aujourd'hui, nous avons M. Muys.

La parole est à vous pour cinq minutes.

M. Dan Muys: Merci.

Je tiens à revenir sur une question que mon collègue, M. Chahal, a posée au ministre à la fin. Bien sûr, le temps était écoulé.

Elle portait sur l'augmentation d'une électrification des véhicules. De toute évidence, nous assistons à cette augmentation. En fait, dans ma province, l'Ontario, le gouvernement provincial a fait une annonce aujourd'hui à ce sujet.

La question était de savoir si le réseau pouvait supporter cette augmentation. Je sais que cela relève de la compétence des provinces, mais le ministre a parlé d'une contribution fédérale pour aider les provinces à le faire. Il est certain que Transports Canada et le gouvernement fédéral cherchent à accroître l'utilisation et la pro-

duction de véhicules électriques au Canada et qu'ils ont intérêt à ce que la capacité du réseau soit suffisante pour le permettre.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Michael Keenan: C'est une très bonne question. Le ministre a dit qu'il y a deux parties à cette question. Il y a le fait d'avoir les installations d'avitaillement ou de recharge, dont il a parlé. Il y a beaucoup de travail pour mettre en place ces installations. Cette partie du travail à faire est couverte.

L'évolution vers les véhicules électriques et leurs besoins de recharge, que ce soit à la maison, au travail ou sur la route, s'inscrit dans une dynamique de changement autour du réseau électrique et de l'utilisation croissante des énergies renouvelables et de la production. Il y a beaucoup d'éléments de changement dans le réseau.

Transports Canada travaille en étroite collaboration avec Ressources naturelles Canada en ce qui concerne la préparation du réseau à l'évolution des véhicules à émission zéro sur la route, mais aussi dans les ports, etc. Ressources naturelles Canada et ses homologues provinciaux du secteur de l'énergie travaillent beaucoup sur la préparation du réseau en vue de l'évolution plus large vers la carboneutralité en 2050.

Les véhicules personnels sont une partie de l'équation, mais il y a aussi les énergies renouvelables. C'est un grand enjeu. Beaucoup de travaux sont en cours et il faut que tout se passe bien.

● (1725)

M. Dan Muys: En fait-on assez? Franchement, 250 millions de dollars, c'est une goutte d'eau dans l'océan. Je comprends quand vous dites qu'il ne s'agit pas seulement des voitures, mais aussi du secteur maritime et d'autres secteurs.

En fait-on assez? Que faisons-nous pour accélérer les choses?

M. Michael Keenan: Beaucoup de travail est fait et il y a beaucoup de projets, comme la boucle de l'Atlantique à l'est et le réseau du nord-ouest... Il y a beaucoup de projets pour faire évoluer le réseau et les connexions. La plupart d'entre eux sont de compétence fédérale, mais il y a beaucoup de discussions fédérales-provinciales et de partenariats d'investissement pour garantir que nous sommes sur la voie de la préparation. C'est un domaine qui va nécessiter un travail constant dans les années à venir.

Sommes-nous sur la voie de résoudre le problème? En parlant à mes collègues de Ressources naturelles Canada et des provinces, j'ai l'impression que les discussions et le travail sont en cours, mais qu'il faut continuer.

M. Dan Muys: Si nous tournons notre attention sur le train à haute fréquence, j'ai une question.

Aidez-moi à comprendre ce qui a motivé la création d'une filiale de VIA Rail plutôt que de...

N'avions-nous pas le savoir-faire nécessaire au sein de VIA Rail pour le faire? Pourquoi cette structure a-t-elle été mise sur pied? Est-ce efficace et donne-t-elle au train à haute fréquence la possibilité de réussir?

M. Michael Keenan: D'abord et avant tout, VIA Rail est un exploitant de réseau ferroviaire de premier ordre. Elle possède un savoir-faire essentiel à la réussite du projet, mais nous devons acquérir et développer beaucoup de savoir-faire, de compétences et de capacités pour bien gérer ce projet complexe. Ce n'est pas le cas actuellement à VIA, ni au sein du gouvernement du Canada. Nous sommes donc en train de créer une société spécialisée qui agira comme bureau de projet pour rassembler ces compétences et faire en sorte que cette entité se concentre sur une seule chose, à savoir l'élaboration et l'exécution de ce projet.

Le projet sera réalisé en partenariat avec VIA, mais nous pensons que nous avons besoin d'un développement très ciblé de cette capacité de projet.

Une partie de ce qui nous anime, c'est que nous avons examiné de manière systématique les dures leçons tirées d'autres projets. Vous pouvez les voir maintenant dans le train léger sur rail d'Ottawa et le rapport qui a été publié. Nous étudions le dossier avec beaucoup d'intérêt et nous nous assurons d'établir une voie qui évite les terribles nids-de-poule dans lesquels d'autres se sont enfoncés.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Merci, monsieur Keenan.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier nos témoins du ministère de s'être joints à nous.

Sur ce, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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