



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 120 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 8 novembre 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 8 novembre 2018

• (0800)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est ouverte. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous étudions aujourd'hui l'objet des articles 688 à 747 — sections 22 et 23 — du projet de loi C-86.

Je remercie nos témoins de s'être déplacés d'aussi bon matin.

Je m'adresse particulièrement aux gens qui sont en Colombie-Britannique, car je sais qu'il est 5 heures du matin là-bas. Grand merci à vous d'être là pour nous exposer votre point de vue.

Avant de laisser la parole aux témoins, M. Jeneroux souhaite dire quelque chose.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Veuillez m'excuser, madame la présidente. Je tâcherai d'être bref.

En fait, j'aimerais discuter de l'ordre du jour. Le premier groupe de témoins viendra nous parler du projet de loi d'exécution du budget, après quoi nous passerons aux recommandations globales et au rapport.

Ce qui nous mène au bloc de 9 heures à 9 h 45, c'est-à-dire juste avant la comparution du directeur parlementaire du budget. Serait-il possible que cette partie-là de la séance soit publique au lieu d'être à huis clos?

La présidente: Il faudrait demander l'avis du Comité.

Normalement, les portions des séances qui portent sur les travaux du Comité se font à huis clos, comme nous le confirme la greffière. M. Jeneroux propose que la séance d'aujourd'hui soit publique.

Oui, monsieur Aubin?

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Je voulais simplement dire que j'appuie la proposition. Les discussions sur un sujet aussi important que celui dont nous débattons en si peu de temps sont tout à fait d'intérêt public.

[Traduction]

La présidente: Je vous remercie.

On vous écoute, monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Je tiens à préciser que, techniquement, il sera question de l'étude article par article et non des travaux du Comité. Qu'importe, j'espère seulement que nous pourrons tenir des séances publiques pour toute la durée de la préparation du rapport.

La présidente: Ce n'est pas nous qui faisons l'étude article par article, mais le comité des finances, plus tard.

M. Jeneroux propose que la partie de la discussion sur le projet de loi C-86 allant de 9 heures à 9 h 45 soit publique.

Qui est pour? Qui est contre?

Des députés: Non.

La présidente: La séance aura lieu à huis clos.

M. Matt Jeneroux: Pardonnez-moi d'insister, mais c'est que c'est vraiment important, comme rapport. Nous voulons être aussi ouverts et transparents que possible. C'est ce qu'on nous répète sans cesse, quel que soit le parti. Selon moi, le huis clos serait vraiment...

Je proposerai de nouveau ma motion, avant le début de la portion à huis clos. Espérons que nous saurons demeurer transparents. C'est notre devoir à titre de parlementaires. Il s'agit d'une loi extrêmement importante, et vu le nombre de témoins que nous avons entendus, je crois que le Comité a tout avantage à laisser la partisanerie de côté et à faire preuve d'ouverture, ce que le huis clos nous empêche de faire.

La présidente: Je vous remercie, monsieur Jeneroux.

Passons maintenant à nos témoins. Je propose que nous commençons par Mme Venton, d'Ecojustice Canada.

Nous vous saurions gré de ne pas dépasser cinq minutes afin que nous ayons le temps de vous poser nos questions.

Si vous m'entendez, madame Venton, veuillez patienter une petite minute. Nous éprouvons quelques problèmes techniques de ce côté-ci. Il n'y a pas de son.

Nous allons donc passer à vous, monsieur Burrows, pendant que nous tâchons de régler ce problème.

• (0805)

M. Bruce Burrows (président, Chambre de commerce maritime): Ce sera avec plaisir.

Je vous remercie.

[Français]

Bonjour, mesdames et messieurs.

[Traduction]

Madame la présidente, madame la greffière, mesdames et messieurs du Comité, merci de nous avoir invités aujourd'hui.

C'est un plaisir de vous rencontrer aussi peu de temps après la Journée maritime sur la Colline, qui avait lieu le 16 et qui, je l'espère, aura permis à bon nombre d'entre vous d'en apprendre plus sur le commerce maritime et sur ce que les membres de notre organisme font pour le Canada.

Je n'avais pas prévu que la rencontre d'aujourd'hui aurait lieu dans les circonstances actuelles. Pour ceux qui l'ignorent, je m'appelle Bruce Burrows et je suis le président de la Chambre de commerce maritime, ou CMC. Je suis accompagné de la directrice principale des Relations avec le gouvernement et les intervenants de la CMC, Sarah Douglas.

Je parlais à l'instant des circonstances dans lesquelles a lieu la discussion d'aujourd'hui et de son objet. Selon ce que je crois comprendre, les sections 22 et 23 du projet de loi C-86 modifieraient la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Or, ce n'est qu'à la mi-août que Transports Canada a pu entreprendre des consultations dignes de ce nom sur ces deux textes, qui font partie du Plan de protection des océans. Disons que la discussion ratissait large.

Lorsque les consultations ont pris fin, le 26 octobre, la CMC a suggéré divers moyens constructifs d'améliorer ces deux textes de loi, et j'espère que vous avez eu l'occasion de lire notre mémoire dans le détail. Vous pourrez alors mieux comprendre à quel point nous sommes préoccupés par le peu de temps qui s'est écoulé entre les consultations et la présentation du projet de loi, car c'est toute l'efficacité des consultations qui est remise en cause.

Je tiens tout d'abord à préciser que la CMC entretient de bonnes relations avec Transports Canada, même si je ne peux m'empêcher de remarquer que, dans sa grande sagesse, le gouvernement a choisi de dissimuler de nombreuses dispositions législatives touchant les transports dans un projet de loi omnibus. Comme si ce n'était pas suffisant, voilà qu'il veut maintenant les faire adopter à toute vitesse. C'est inacceptable, selon nous.

Avant de céder la parole à ma collègue, je tiens à rappeler qu'il n'y a pas plus sûr et plus respectueux de l'environnement que le transport maritime. Bon an, mal an, ce sont plus de 230 millions de tonnes métriques de marchandises qui transitent par la voie maritime des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. La priorité numéro un de l'industrie du transport maritime est de faire en sorte que ces marchandises arrivent à bon port en toute sécurité, tout en maximisant la protection de la population, de la propriété et de l'environnement. Surveillance attentive de la réglementation, investissements dans les technologies de navigation de pointe et pratiques de sécurité éprouvées: voilà la recette qui a permis à l'industrie de multiplier les réalisations et de poursuivre ses investissements.

Mme Sarah E. Douglas (directrice principale, Relations avec le gouvernement et les intervenants, Chambre de commerce maritime): L'expérience nous a appris que, en matière de règlements, de politiques et de lois, la collaboration est de mise si l'on veut bien cerner les enjeux prioritaires aux yeux des Canadiens. Le transport maritime est présent dans de nombreuses régions du Canada particulièrement vulnérables sur le plan environnemental, mais cela ne change rien au fait que les gens qui y habitent ont quand même besoin de services maritimes.

Si on commence par la Loi sur la marine marchande du Canada, trois éléments viendront selon nous bouleverser le monde du transport maritime: l'introduction des arrêtés d'urgence, les nouveaux pouvoirs réglementaires en matière de protection des milieux marins et la possibilité de modifier certains règlements au moyen d'ordonnances ou d'ordonnances de modification, pour reprendre

l'expression déjà entendue ici même. Ces trois dispositions nous inquiètent, car elles élargissent les pouvoirs du gouvernement.

Nous comprenons la raison d'être des arrêtés d'urgence, mais encore faut-il qu'ils servent uniquement en cas d'urgence, justement, ou d'imprévu et que les autorités s'engagent à consulter le plus grand nombre possible d'intervenants dans les circonstances. Ce processus doit reposer sur des politiques et des procédures rigoureuses afin que les arrêtés d'urgence ne servent pas à contourner le processus réglementaire ou à prendre des décisions non fondées et pour ne pas que l'esprit de collaboration qui règne actuellement entre le gouvernement et le secteur maritime en souffre.

Nous avons quelques recommandations bien précises à vous faire à ce sujet, et nous répondrons avec plaisir à toutes vos questions.

Selon nous, les mesures d'intervention rapide pourraient avoir des contrecoups importants et imprévus sur la planification des itinéraires, la sûreté, les horaires, les engagements contractuels, la planification de la flotte et sa compétitivité, ce qui se répercutera forcément sur les villes, les entreprises et les emplois qui dépendent du transport maritime pour prendre de l'expansion. Même si ces arrêtés sont, par définition, de courte durée, nous croyons qu'il y aurait lieu de consulter adéquatement l'industrie maritime et les autres secteurs concernés. L'industrie maritime peut très bien contribuer à la prise de décisions en trouvant des solutions concrètes, en soupesant le pour et le contre des différentes avenues envisagées et en évaluant leurs répercussions sur l'industrie.

• (0810)

M. Bruce Burrows: Pour ce qui est des pouvoirs réglementaires en matière de protection des milieux marins, nous ne dirons jamais assez que toutes les nouvelles mesures réglementaires doivent être fondées sur des données scientifiques et des faits pour être efficaces. J'ajouterais que l'industrie a déjà un grand nombre de mesures volontaires à son actif dans le domaine de la protection environnementale. Pour tout dire, ces mesures et lignes directrices volontaires, comme celles qui relèvent du programme Alliance verte, ont déjà fait leurs preuves dans de nombreux domaines du transport maritime. Quand elles reposent sur des faits et qu'elles sont élaborées conjointement avec l'industrie, les mesures volontaires constituent un outil efficace et offrent davantage de latitude que la réglementation.

En somme, nous avons quelques réserves au sujet des changements proposés, car il faut absolument que ces nouveaux pouvoirs soient balisés adéquatement. Il doivent aussi être exercés en collaboration avec l'industrie si l'on veut renforcer la sécurité et mieux protéger l'environnement.

Pour ce qui est des modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la portée de certaines d'entre elles est extrêmement vaste et, vu la complexité du régime en place, nous aurons besoin de plus de temps pour formuler des commentaires étoffés.

Nous répondrons avec plaisir à toutes vos questions.

Merci.

La présidente: Merci, monsieur Burrows.

Passons maintenant à Mme Venton.

Allez-y; vous disposez de cinq minutes.

Mme Margot Venton (directrice, Programme de la nature, Ecojustice Canada): Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie le Comité de m'avoir invitée à parler des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada et à la Loi sur la responsabilité en matière maritime qui se trouvent dans le projet de loi C-86. Je suis avocate et je travaille à Ecojustice Canada.

Ecojustice est le plus gros cabinet de droit environnemental du Canada, et il peut compter sur l'appui d'environ 20 000 donateurs un peu partout au pays. Avec des bureaux autant sur la côte Ouest que sur la côte Est, Ecojustice a fait de la protection juridique des océans canadiens sa mission. Personnellement, je m'occupe surtout des enjeux liés à la conservation marine. Aujourd'hui, je parlerai brièvement des modifications proposées à la Loi sur la marine marchande.

Ces changements reflètent la compréhension que nous avons désormais des effets environnementaux du transport maritime, y compris la pollution, les perturbations physiques et la pollution acoustique causées par les navires.

Les ports de la côte Ouest sont déjà très occupés, mais leur agrandissement est pourtant en cours, ou du moins dans les cartons. La Loi sur la marine marchande doit pouvoir contrer les menaces grandissantes qui vont de pair avec cette expansion. Les lacunes actuelles du régime réglementaire doivent être comblées avant de penser à de nouveaux agrandissements.

L'écosystème marin de la mer des Salish, par exemple, revêt une importance nationale. On y trouve toute une variété de plantes, de poissons et de mammifères marins sur lesquels ont toujours compté les peuples autochtones et sur lesquels comptent désormais les localités côtières. C'est aussi là qu'on trouve le port le plus achalandé du pays. La mer des Salish s'est dégradée, et de nombreuses espèces marines ont du mal à survivre. Je pense par exemple à l'épaulard résident du sud, dont la population est tombée à tout juste 74 individus cet été. La pollution et les perturbations causées par les navires de même que la raréfaction des proies constituent les principales causes du déclin de ce cétacé, mais aussi les principaux obstacles à son rétablissement. Le transport maritime nuit aussi au béluga du Saint-Laurent et à la baleine noire de l'Atlantique, quoique de manière légèrement différente.

Pour survivre, l'épaulard a besoin d'entendre les clics subtils qui sont produits par l'écholocation et les appels distincts des membres de leur famille. Or, le bruit des navires les en empêche. Même si on sait depuis près de 20 ans que les perturbations physiques et acoustiques causées par les navires constituent un danger pour l'épaulard, peu a été fait pour contrer cette menace. Entre autres parce que la Loi sur la marine marchande ne fait pas expressément mention des bruits océaniques et qu'elle n'autorise pas explicitement le ministère des Transports ou celui des Pêches et des Océans à prendre des mesures d'atténuation susceptibles de régler le problème. On parle par exemple de réduire la vitesse des navires, de modifier leurs itinéraires et, surtout, d'en plafonner le bruit, d'en modifier la conception et d'en ordonner la rénovation. Ces outils servent seulement à assurer la sécurité maritime et non à protéger les milieux marins. Par conséquent, peu a été fait pour éliminer les perturbations physiques et acoustiques causées par les navires, et le peu qui a été fait était de nature volontaire, ce qui n'a pas été suffisant pour contrer le déclin des baleines.

Pour modifier les comportements, il faut des règles claires et bien appliquées. Cette année, la Loi sur la marine marchande a été invoquée pour obliger les navires circulant sur la côte Atlantique à ralentir de manière à ne pas nuire à la baleine noire. Résultat: aucune baleine n'a été tuée à la suite d'une collision avec un navire. Nous avons besoin de règles et d'obligations semblables pour protéger

l'épaulard résident du sud et les autres espèces marines contre les navires et le bruit.

Les modifications proposées à la Loi sur la marine marchande comblent une lacune puisqu'elles prévoient que des règlements pourront être pris afin de protéger le milieu marin. C'est sans parler des arrêtés d'urgence, qui pourront s'avérer utiles pour intervenir rapidement en cas de besoin ou d'urgence, par exemple pour contrer le bruit causé par les navires. Il faut parfois des années pour rédiger un règlement, tandis que les arrêtés d'urgence permettront d'intervenir rapidement et de manière ciblée si un problème survient, sans pour autant empêcher les autorités d'élaborer des mesures réglementaires plus vastes et plus permanentes.

Nous recommandons donc de prolonger la durée des arrêtés d'urgence afin qu'elle corresponde au laps de temps généralement nécessaire pour élaborer un règlement, c'est-à-dire deux ou trois ans après au lieu d'un an, comme le prévoit actuellement le projet de loi. L'expérience nous montre que l'imposition de règlements a permis de réduire la pollution causée par le bruit des avions et les émissions d'échappement des véhicules. Nous devons faire la même chose pour réduire les répercussions environnementales du transport maritime.

Je vous remercie.

• (0815)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Lowry, qui est directeur des Communications. Il est avec nous par téléconférence.

M. Michael Lowry (directeur, Communications, Western Canada Marine Response Corporation): Merci à vous, madame la présidente, ainsi qu'à tous les membres du Comité.

J'aimerais commencer par expliquer brièvement où se situe la Western Canada Marine Response Corporation dans le contexte actuel, après quoi j'exposerai notre position par rapport aux modifications proposées.

La Western Canada Marine Response Corporation, ou WCMRC, est le seul organisme d'intervention en milieu marin de la côte Ouest reconnu par Transports Canada. En moyenne, nous répondons à une vingtaine de déversements par année, généralement de moindre ampleur. Nous sommes actifs depuis plus de 40 ans, le premier déversement sur les lieux duquel nous avons été appelés ayant eu lieu à Burrard Clean, en 1976. Nous avons été les premiers à être agréés aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, en 1995.

En vertu de la Loi, nous devons veiller à ce que tout soit prêt si jamais un déversement se produit en milieu marin et à en atténuer les répercussions sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique, y compris sur sa faune et sa flore, son économie et son environnement. Nous devons aussi assurer la sécurité des intervenants et du public. Notre territoire couvre 27 000 kilomètres de littoral et s'étend jusqu'à 200 miles nautiques du rivage. Bref, nous sommes souvent appelés à nous rendre dans des endroits extrêmement éloignés.

La WCMRC est agréée par Transports Canada comme organisme d'intervention dans le cadre du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Les normes sont établies par le ministère, et la WCMRC doit faire la preuve qu'elle les atteint pour conserver son agrément. Depuis plus de 10 ans, nous surpassons les normes de Transports Canada, notre temps d'intervention dans la vallée du bas Fraser étant d'environ 60 minutes.

Le régime canadien d'intervention en cas de déversement est de type « pollueur-payeur », et la WCMRC, qui compte plus de 2 300 membres, est financée par l'industrie. À partir d'un certain tonnage, les navires qui mouillent à un port canadien sont tenus d'être membres de notre organisation. Il en va de même pour les installations portuaires où transitent du pétrole. Les membres doivent acquitter des frais annuels dits « de préparation » s'ils veulent obtenir les services de la Corporation dans l'éventualité où ils pollueraient. Ces frais englobent l'équipement et les fournitures.

Ils couvrent aussi nos coûts de fonctionnement. Ils excluent toutefois les frais engendrés lorsque nous nous rendons sur les lieux d'un déversement, car la Loi sur la responsabilité en matière maritime prévoit que c'est alors au pollueur de les assumer. Les profits engrangés par la WCMRC à la suite d'un déversement sont soit réinvestis dans l'organisation, soit utilisés pour absorber les futurs coûts de fonctionnement et pour réduire les frais d'adhésion.

Pour mieux planifier ses interventions et se préparer aux déversements sur la côte Ouest, la Corporation s'est dotée d'un programme de modélisation côtière qui permet, à partir des données existantes, de recenser les secteurs à risque, notamment sur le plan écologique, culturel et économique. Après être allées vérifier l'exactitude des données sur place, nos équipes de terrain peuvent alors élaborer des stratégies adaptées aux risques décelés.

Ces stratégies, qu'on appelle « stratégies géographiques d'intervention », sont saisies dans l'application de modélisation, qui catalogue les données logistiques, environnementales et opérationnelles pour chacune d'elles. Dans les minutes et les heures qui suivent un déversement, cet outil permet à nos équipes d'intervention de géolocaliser la bonne stratégie géographique d'intervention et d'obtenir les données dont elles ont besoin pour les mettre à exécution. Cette façon de faire permet d'optimiser le déploiement des ressources d'intervention, de maximiser la protection côtière, de diminuer les temps d'intervention et de réduire les risques au minimum.

Le programme de modélisation côtière a été créé en partenariat avec les localités côtières. La population et les Premières Nations peuvent ainsi participer de toutes sortes de façons à la planification des interventions en cas de déversement, par exemple en fournissant des données ou en hébergeant de l'équipement.

Juste pour la mer des Salish, la WCMRC a élaboré plus de 400 stratégies géographiques d'intervention.

Nous appuyons le Plan fédéral de protection des océans, et nous partageons l'engagement du gouvernement envers le renforcement de la sûreté maritime, le transport maritime responsable et la protection des milieux marins du Canada. Nous sommes aussi conscients que tout ceci doit se faire en partenariat avec les peuples autochtones.

Les changements proposés à la Loi sur la marine marchande du Canada permettraient de mieux définir les pouvoirs dont dispose la Garde côtière canadienne pour prémunir les côtes du pays contre les dommages environnementaux. Nous appuyons ces changements, car à notre avis, le leadership de la Garde côtière est essentiel en cas d'incident.

Les modifications proposées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime sont dans le droit fil des changements recommandés par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, en 2013. En supprimant les limites par incident et en aidant la Garde côtière à obtenir du financement, ces modifications rendront le fonds plus efficace.

Je vous remercie.

● (0820)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Lowry.

Encore une fois grand merci à nos deux témoins de la Colombie-Britannique d'avoir accepté de se lever aussi tôt pour venir témoigner.

Monsieur Jeneroux, vous disposez de six minutes.

M. Matt Jeneroux: Je vous remercie, madame la présidente.

Je vais tâcher d'être bref, parce que j'ai déjà pris un peu de temps au début de la séance.

Merci à vous tous de vous être déplacés aujourd'hui.

Je remarque que, même si nous leur en avions fait la demande, les représentants de Transports Canada ne sont pas restés sur place pour discuter avec les témoins après leur témoignage. Ils n'étaient pas là non plus après le deuxième groupe de témoins. C'est frustrant, parce que je sais que beaucoup d'intervenants sont préoccupés, comme M. Burrows, par le fait que ces changements soient enfouis dans un projet de loi omnibus.

Monsieur Burrows, vous avez insisté, au début de votre intervention, sur le fait que les consultations doivent être efficaces. Comme nous avons affaire à un projet de loi omnibus, l'opposition officielle a l'impression que, dans ce cas-ci, elles ont été plutôt bâclées.

J'aimerais simplement vous donner l'occasion de nous en dire un peu plus là-dessus et de nous exposer votre opinion avant d'aller plus loin avec les questions.

Je vous remercie.

M. Bruce Burrows: Bien sûr, avec plaisir.

Je tiens à ce qu'on se comprenne bien: nous voulons nous aussi que les interventions aient lieu rapidement en cas de pollution des milieux marins. Personne ne dit le contraire. Voilà pourquoi, selon nous, elles ne devraient être déclenchées qu'en cas d'urgence.

Or, de la manière dont le projet de loi est écrit, ce n'est pas clair que c'est ce qui va arriver. Nous devons éviter les abus et éviter surtout que les arrêtés d'urgence ne servent à contourner un processus réglementaire réfléchi et bien étayé. Il s'agit, je crois, d'une de nos principales préoccupations.

Nous avons d'ailleurs trois ou quatre pistes de solution à proposer. Sarah pourra sans doute vous en dire plus.

Mme Sarah E. Douglas: Absolument.

Pour la partie de notre mémoire sur les arrêtés d'urgence dans le secteur du transport maritime, nous nous sommes inspirés de la Loi sur l'aéronautique, car l'article 6.41 de la partie I de cette loi les balise très bien.

Selon les changements proposés à la Loi sur la marine marchande du Canada, le ministre peut agir dès qu'une intervention immédiate est requise, que les risques pour la sûreté maritime ou l'environnement soient directs ou indirects. De son côté, la Loi sur l'aéronautique comprend trois dispositions que nous trouvons particulièrement intéressantes, mais qui ne se trouvent pas dans le projet de loi.

On peut notamment y lire ceci au sujet des arrêtés d'urgence:

Le ministre [...] consulte au préalable les personnes ou organismes qu'il estime opportun de consulter.

Selon moi, il est absolument essentiel de consulter toutes les parties touchées avant qu'un arrêté d'urgence soit pris, d'autant que cela ne retarderait en rien le début de l'intervention.

Passons maintenant à la durée des arrêtés d'urgence.

La Loi sur l'aéronautique précise que les arrêtés d'urgence durent au maximum 14 jours, à moins qu'ils soient prolongés par le gouverneur en conseil, auquel cas ils durent au plus un an. Selon moi, c'est tout à fait justifié, car on empêche ainsi que le processus réglementaire soit court-circuité ou utilisé à mauvais escient.

Selon le projet de loi, les arrêtés d'urgence pris en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada peuvent être prolongés pour une durée d'au plus deux ans, ce qui signifie que, dans les faits, ils peuvent avoir une durée de vie de trois ans.

M. Matt Jeneroux: Très bien.

Mardi, lorsque nous avons entendu notre premier groupe de témoins — vous étiez là vous aussi, prêts à témoigner —, M. Lewis-Manning a relevé un problème avec la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et l'article 721 du projet de loi. Selon lui, les changements proposés pourraient donner lieu à des demandes d'indemnisation non fondées en cas de pertes économiques pures et augmenter les risques auxquels s'expose le fonds.

Êtes-vous du même avis?

M. Bruce Burrows: Je ne sais pas.

C'est certainement une possibilité, et par souci de clarté, ce serait sans doute une bonne idée de reformuler cette disposition, au cas où.

M. Matt Jeneroux: Tout à l'heure, vous vous êtes aussi dit préoccupé par certains des changements proposés à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Assez pour réclamer des amendements au projet de loi C-86? Ou, pour le dire autrement, croyez-vous que la disposition sur les arrêtés d'urgence devrait être amendée afin d'y inclure les paramètres que vous jugez nécessaires?

• (0825)

M. Bruce Burrows: Absolument, et je crois que nous avons bien illustré les cas où ce processus doit être resserré.

Il y a beaucoup d'autres exemples dans cette mesure législative où le manque de cohérence est flagrant, par exemple avec la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et les processus connexes. J'ai aussi constaté des incohérences relativement au transport de matières dangereuses par rail.

Dans ces secteurs aussi, le ministre concerné peut prendre des arrêtés d'urgence, et ils sont toujours très restrictifs, avec raison.

La présidente: Je vous remercie.

On vous écoute, monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être ici ce matin de même que ceux qui témoignent par vidéoconférence.

J'aimerais répondre à mon collègue d'en face au sujet de l'absence de représentants de Transports Canada. Même s'ils ne sont pas physiquement présents dans cette salle, il y a une personne qui prend des notes pour eux. Il y a toujours quelqu'un qui écoute ce qui se passe à ce comité. Soyez assuré que l'organisme est tout de même présent, en quelque sorte.

Ma première question s'adresse au représentant de la Western Canada Marine Response Corporation.

Comme les gens de la Garde côtière canadienne, vous êtes des superhéros lorsque vient le temps de s'occuper des dégâts causés par les différents types de déversements.

Pouvez-vous nous parler un peu plus de votre rôle lorsque se produit un déversement d'hydrocarbures? Quelles sont les similarités et les différences entre le rôle que vous jouez et celui de la Garde côtière canadienne?

[Traduction]

M. Michael Lowry: Je vous donne un exemple. Le régime d'intervention en cas de déversement compte sur plusieurs partenaires, dont les gouvernements fédéral et provinciaux, les municipalités et les Premières Nations. Les interventions mobilisent beaucoup de monde.

En gros, le processus est supervisé par Transports Canada, qui établit les normes de planification et agréé les organismes d'intervention. Cette semaine, par exemple, nous nous prêterons à un exercice d'agrément supervisé par le ministère. Du côté opérationnel, c'est la Garde côtière qui est l'autorité compétente. Nous intervenons uniquement si un de nos membres ou la Garde côtière nous le demande. Une fois le processus enclenché, ce sont généralement nos navires qui se rendent sur place, qui procèdent au nettoyage, qui en assurent la supervision, qui protègent les ressources vulnérables et qui nettoient les berges au besoin.

Tout passe par ce qu'on appelle le Système de commandement des interventions, qui ressemble beaucoup à celui qu'utilisent les pompiers ou les secours en cas de catastrophe naturelle. Ce système est bien implanté et il permet de gérer très efficacement les nombreux partenaires sollicités. Notre rôle premier à nous, ce sont les opérations de nettoyage sur l'eau et l'atténuation des répercussions des déversements.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Pouvez-vous nous dire de quelle façon le projet de loi C-86 va permettre d'améliorer votre travail sur le terrain en cas de déversement?

[Traduction]

M. Michael Lowry: Aucune des modifications législatives prévues dans le projet de loi n'a une incidence directe sur les organismes d'intervention. Nous souhaiterions que des modifications soient apportées à la Loi sur la marine marchande, mais elles n'ont pas été incluses dans le projet de loi. Nous espérons en particulier que des changements seront apportés aux normes de planification, et on nous dit que ce sera le cas prochainement.

Comme je l'ai dit dans mon allocution liminaire, nous sommes d'avis de manière générale qu'il serait bon d'essayer de préciser davantage les pouvoirs de la Garde côtière... Disons sans détour que la version actuelle de la Loi sur la marine marchande confère à la Garde côtière de très vastes pouvoirs. Nous pensons que le système d'intervention serait certainement amélioré globalement si la loi précisait sans ambiguïté que la Garde côtière agit comme organisme responsable de diriger les interventions.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Ma prochaine question s'adresse aux représentants de la Chambre de commerce maritime.

Dans le mémoire fourni par la Fédération maritime du Canada, il est mentionné que l'industrie met en place des mesures volontaires afin d'assurer un transport maritime durable dans les eaux canadiennes.

Pouvez-vous nous parler des mesures volontaires prises par les acteurs que vous représentez dans le but d'assurer un transport maritime durable et sécuritaire?

• (0830)

[Traduction]

M. Bruce Burrows: Certainement.

[Français]

Si vous me le permettez, je vais répondre en anglais.

[Traduction]

Je pense pouvoir vous donner deux bons exemples récents.

Concernant la situation des baleines sur la côte Est, nous avons établi un système où diverses mesures volontaires sont appliquées, notamment les observations de baleines que le capitaine de chaque navire envoie aux autorités gouvernementales. Jusqu'à ce qu'il devienne obligatoire de ralentir, les navires circulaient déjà volontairement à vitesse réduite. C'était efficace sur la côte Est, et cela s'est révélé très efficace vers l'intérieur de la baie de Fundy, où nous avons également établi un système de modifications volontaires des trajets. Les données recueillies tendent à montrer que cette mesure a été en fait plus efficace que les ralentissements.

De plus, dans le fjord du Saguenay et dans l'estuaire du Saint-Laurent, les navires ont réduit volontairement leur vitesse lorsqu'ils passent dans les aires d'alimentation des baleines. De plus, ils évitent fréquemment les secteurs sensibles où les troupeaux de bélugas sont composés de femelles et de baleineaux. Les réductions volontaires de vitesse de 2013 à 2016 ont eu pour effet de diminuer de 40 % le risque de collision des navires avec les baleines.

Je pourrais donner encore d'autres exemples qui montrent la grande efficacité des mesures volontaires.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Burrows.

Monsieur Aubin, vous avez six minutes.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

Je déteste prendre du temps de témoignage à d'autres fins, mais je n'ai pas le choix, je suis un peu coincé ce matin.

J'aimerais pouvoir déposer une motion, et que nous passions au vote sur celle-ci, invitant la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou BST, à venir rencontrer le Comité.

J'aimerais que nous votions sur cette motion ce matin, parce qu'un forum sur le transport ferroviaire, parrainé par l'Union des municipalités du Québec, se tiendra demain, à Trois-Rivières. J'y participerai, tout comme les ministres Garneau et Champagne.

Plusieurs maires sont fortement préoccupés par le retrait des matières inflammables de la Liste de surveillance. Ils ont écrit au ministre et, à ce jour, la lettre est demeurée sans réponse. J'imagine que cela viendra.

J'aimerais pouvoir, au nom de ce comité, apporter la nouvelle que nous nous préoccupons de ces inquiétudes, que nous les partageons et que nous allons tenter de trouver des réponses.

Voici la motion que je propose, si tant est que les membres du Comité soient d'accord:

Que la présidente du Bureau de la sécurité des transports soit invitée à comparaître devant le Comité afin d'expliquer sa décision de retirer le transport de produits inflammables de la Liste de surveillance 5 ans après la catastrophe de Lac-Mégantic.

J'ai tenté d'aller au plus court.

[Traduction]

La présidente: Nous avons reçu un avis de motion en bonne et due forme, et votre motion nous est maintenant officiellement soumise, monsieur Aubin.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Vous dites en anglais « inflammable ». Pardonnez-moi, mais j'ai un peu oublié mes cours d'anglais de 10^e année. Vous voulez parler de matières qui peuvent prendre en feu, alors le mot à employer devrait-il plutôt être « flammable » en anglais? À moins que les mots « inflammable » et « flammable » veuillent dire la même chose. Je suis désolé, mais nous devrions être précis.

[Français]

M. Robert Aubin: Je dirais que votre lacune en français est équivalente à la mienne en anglais. Je ne saurais donc trancher.

Nous pouvons peut-être parler de « matières dangereuses », si vous préférez.

[Traduction]

La présidente: Je pense que le mot à employer en anglais serait « flammable ».

M. Ken Hardie: Oui, « flammable ».

La présidente: C'est ce que l'on veut dire dans le texte de la motion.

M. Matt Jeneroux: C'est un amendement amical.

La présidente: C'est un amendement amical, mais nous devons nous assurer que la formulation est exacte.

Y en a-t-il qui veulent discuter de la motion de M. Aubin ou faire des observations?

(La motion est adoptée.)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je vais poser ma première question à la représentante d'Ecojustice Canada, Mme Venton.

La section 22 donne au ministre le pouvoir d'élaborer divers règlements dans le but de mieux protéger le milieu marin. Personne n'est contre la vertu ni contre la tarte aux pommes.

Dans cet article, rien ne précise où le ministre devrait obtenir des conseils pour clarifier sa réglementation. Croyez-vous que le ministre des Transports soit vraiment le mieux placé pour prendre des décisions concernant des mesures de protection de l'environnement?

[Traduction]

Mme Margot Venton: Je suis d'accord — à l'instar de tous les témoins, je pense — pour dire qu'il est important que les décisions concernant l'environnement reposent sur les meilleures données scientifiques disponibles, et il serait très probablement utile que, dans ces situations, le ministre consulte Environnement Canada ou, la plupart du temps, le ministère des Pêches et des Océans, selon le sujet. Il est certain que, s'il faut adopter des dispositions réglementaires pour protéger l'environnement, il serait tout à fait approprié d'inclure une telle consultation dans la démarche.

En ce qui concerne les arrêtés d'urgence, l'idée de devoir consulter m'inquiète un peu. Je pense qu'il est important que, dans ce cas, les décisions puissent être prises en se fiant aux meilleures données scientifiques du moment. Étant donné qu'un arrêté de ce type est pris parce qu'il y a urgence, nous devons trouver le juste équilibre entre la nécessité de réfléchir et celle d'agir rapidement. Je ne suis pas certaine de pouvoir vous dire où doit se trouver cet équilibre, mais il est certain qu'il est extrêmement important de prendre ces décisions à partir de données scientifiques.

• (0835)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Il y a un autre sujet sur lequel l'un ou l'autre des témoins peut peut-être m'éclairer. En effet, j'avoue ne pas avoir trouvé, je dirais, la philosophie derrière ce qui suit. L'article 689 de la section 22 autorise le ministre à dispenser tout navire de recherche de se soumettre à la présente réglementation.

Quelles sont la justification et l'utilité de cet article dans la Loi? Elle commence par vous, madame Venton, mais si les autres témoins souhaitent répondre, ils sont les bienvenus.

[Traduction]

Mme Margot Venton: Je voudrais être certaine de bien comprendre votre question. De quel article parlez-vous?

[Français]

M. Robert Aubin: Je parle de l'article 689 de la section 22, qui autorise le ministre à dispenser tout navire de recherche de se soumettre à la présente réglementation. Je cherche la justification qui sous-tend cet article. Pourquoi ces navires seraient-ils exemptés?

[Traduction]

Mme Margot Venton: Comme on n'a pas eu d'explication du point de vue du ministre, je ne sais pas vraiment, mais je suppose que cela ressemble beaucoup aux exemptions prévues dans la Loi sur les espèces en péril et la Loi sur les pêches du Canada. Les activités de recherche n'y sont pas visées par certaines restrictions. Il se peut qu'un bateau se rende dans une zone dans laquelle il ne devrait pas aller à des fins de recherche. Ce n'est pas rare que des exemptions de la sorte existent, mais je ne sais pas ce qui motive la plupart de ces dispositions.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Voulez-vous ajouter un commentaire, monsieur Burrows?

[Traduction]

M. Bruce Burrows: D'après ce que je comprends, je viens de relire l'article, il se pourrait que ce soit pour permettre aux navires autonomes d'être testés à différents endroits. Il se pourrait que ce soit l'une des raisons qui motivent tout cela. Malheureusement, Transports Canada n'est pas ici aujourd'hui, mais je crois qu'il est possible que ce soit l'une des raisons qui motivent ce choix.

[Français]

M. Robert Aubin: J'aimerais revenir à vous, madame Douglas.

Dans vos propos préliminaires, vous avez dit qu'il ne faudrait pas contourner le processus réglementaire par des ordonnances à court terme, et vous en avez reparlé un peu plus tard.

Pourriez-vous me donner un ou deux exemples précis de situations que vous ne voudriez pas voir arriver en raison d'une telle procédure?

[Traduction]

Mme Sarah E. Douglas: En ce qui concerne le transport maritime, puisque le fait de pouvoir prendre des arrêtés d'urgence est totalement nouveau, et que spéculatif jusqu'à présent, la question de gouvernance et de processus réglementaire nous inquiète. Le gouvernement a différents outils pour faire appliquer les règlements, les lois et les arrêtés. Le processus d'élaboration des règlements est un des outils législatifs qu'ont à leur disposition les gouvernements. Je tiens à veiller à ce que prendre un arrêté d'urgence ne remplace pas le processus d'élaboration des règlements.

La présidente: Merci beaucoup.

M. Hardie a la parole.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Merci à tous ceux qui sont ici d'être là.

Si j'ai bien compris la réponse à la question que j'ai posée à la dernière réunion, le projet de loi C-86 vise relativement précisément des dispositions financières dans certaines des lois dans le projet de loi. En fait, les lois qui se trouvent dans ce projet de loi ont déjà été étudiées de près par d'autres comités. Nous avons entendu des témoins ici et au comité des pêches. Les gens ont eu beaucoup de temps pour donner leur avis, surtout en ce qui concerne certains des pouvoirs discrétionnaires qui sont prévus dans ce projet de loi.

De manière générale, le gouvernement est convaincu que nous pouvons établir un équilibre entre l'économie et l'environnement. Nous ne pouvons pas mettre fin au commerce, mais en même temps, nous ne pouvons pas permettre au commerce de prendre le dessus sur les espèces à risque. Ce n'est pas forcément d'un équilibre délicat dont il est question. Nous cherchons plutôt à favoriser les deux et à prospérer.

En ce qui concerne les pêches, on entend souvent parler de l'application de ce qu'on appelle le principe de précaution. Il y a des moments où on n'a pas encore tous les faits, mais où on sait que quelque chose ne fonctionne pas. On doit agir et on doit agir rapidement. D'après ce que j'ai entendu, les réserves ou les craintes qu'ont les gens ne sont pas liées aux mesures que nous tentons de prendre, mais à la façon dont nous tentons de les prendre.

On a été témoins d'arrêtés qui ont été bien trop vastes ou bien trop brutaux, qui auraient pu être raffinés avant ou après qu'ils soient mis en oeuvre. Je crois qu'il faut que l'on mette un processus en place pour les raffiner. On peut prendre un arrêté vaste de façon provisoire, mais il faut pouvoir l'améliorer afin de ne pas causer de dommages injustifiés de l'un et de l'autre côté.

On entend également beaucoup parler au comité des pêches de l'utilisation et de la compréhension des connaissances locales. Dans l'industrie marine, les connaissances locales, surtout sur la côte Ouest, portent notamment sur les propriétés de chaque navire et la vitesse à laquelle il va émettre le moins de bruit. Prendre un arrêté sévère voulant que tous les navires respectent une certaine limite de vitesse crée plus de difficultés que celles qu'il tente de régler.

On entend également parler des connaissances locales des gens qui vivent dans ces régions-là, surtout celles des Autochtones.

Monsieur Lowry, c'est là où je voulais vous parler du *Nathan E. Stewart* à Bella Bella. On a vu des gens qui n'étaient pas de la région dire aux habitants locaux comment ils devaient s'occuper du remorqueur qui s'était échoué dans les rochers, mais qui n'était pas cassé. Les habitants croyaient fermement qu'ils auraient pu empêcher un déversement s'ils avaient pu agir, mais on leur a interdit d'agir. Les connaissances locales ont été ignorées et c'est ainsi que nous nous sommes retrouvés aux prises avec une catastrophe qui a un impact concret sur la vie de ces gens.

Monsieur Lowry, je sais que vous n'êtes pas responsables de la façon dont les choses se sont passées, mais j'aimerais savoir ce que vous pensez de l'inclusion des connaissances locales et autochtones pour répondre plus efficacement aux problèmes lorsqu'ils surviennent.

● (0840)

M. Michael Lowry: Quand on pense à la participation des Autochtones et aux connaissances qu'ils ont, surtout dans les cas de déversement, il y a deux choses sur lesquelles se pencher. La première est la planification. La Western Canada Marine Response Corporation et d'autres organismes ont travaillé très fort pour tenir compte des connaissances autochtones dans la planification des interventions en cas de déversement.

J'ai parlé d'un programme sur lequel nous travaillons — un projet de cartographie côtière. Une fois qu'une zone a été désignée, nous consultons les communautés autochtones afin d'être certains qu'il n'y ait pas de lacunes dans nos connaissances de cette zone et de ses vulnérabilités. En général, ces consultations se font à l'oral. Nous sommes très clairs sur le fait que nous tenons compte de ces connaissances dans nos stratégies de planification et de protection de la côte de la Colombie-Britannique.

En ce qui concerne le *Nathan E. Stewart*, je ne peux pas me prononcer sur les mesures de prévention précoce et sur ce qui s'est passé. Notre organisme ne se penche pas là-dessus. Toutefois, lors d'un déversement, nous devons mettre en oeuvre un système de commandement en cas d'incident, comme je l'ai dit plus tôt. La structure unifiée de commandement est très importante. Toutes les décisions sont approuvées par le commandement unifié. D'habitude, il est composé d'un représentant fédéral, soit la Garde côtière, d'un représentant provincial du ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, d'un représentant des Premières Nations, d'un représentant de la partie responsable ou du pollueur et d'un représentant des municipalités. Les Premières Nations participent au processus de prise de décisions et font partie du commandement unifié.

● (0845)

M. Ken Hardie: Je dirais toutefois que...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Hardie, votre temps de parole est écoulé.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente. Je veux simplement dire deux choses avant de poser des questions. Je tiens à remercier le comité des finances de nous avoir renvoyé la section 22 sur la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et la section 23 sur la Loi sur la responsabilité en matière maritime simplement parce qu'elles sont pertinentes pour ce comité et que nous tentons d'avoir le plus d'information possible. L'objectif législatif, que nous connaissons tous, est de mieux protéger les environnements marins tout en favorisant les économies qui se servent des environnements marins. Puis, c'est de mettre l'accent sur l'action de prévention, la responsabilité et l'indemnisation.

J'ai une question pour M. Burrows.

Nous nous connaissons depuis un bon bout de temps comme nous avons évolué au sein du gouvernement, mais également de Transports Canada. La relation que vous avez avec Transports Canada est vraiment solide. Trouvez-vous que le dialogue entre la Chambre de commerce maritime et Transports Canada sur une base continue est constructif?

M. Bruce Burrows: Je crois que oui. J'y ai fait allusion en quelque sorte dans mon mot d'ouverture. Ce qui m'inquiète, c'est que le gouvernement ait inséré ce projet de loi dans un projet de loi omnibus. Je crois que nous avons une bonne relation. Il y a toujours quelque chose à améliorer, bien sûr. Il pourrait toujours y avoir plus de consultations, mais en tout et pour tout, les choses se passent vraiment bien.

M. Vance Badawey: Merci, Bruce. Je tiens également à vous remercier, car le processus de consultation, dans l'ensemble, mène à des recommandations dont nous tenons compte dans nos projets de loi. Ce n'est pas comme si nous buvons du thé et des cocktails ensemble et que nous parlons simplement de la partie de hockey du soir d'avant. Nous parlons de bien des enjeux sur une base continue. Encore une fois, une grande partie du projet de loi, ainsi que des questions dont nous discutons au comité, au sein de notre caucus, d'autres caucus et du gouvernement, vient de ces conversations et de ces consultations. Je tiens à profiter de l'occasion pour vous remercier, car une grande partie de ce que nous étudions provient de ces conversations. Je vous remercie de cette communication constante.

Par ailleurs, je veux parler de la protection civile. Je veux me concentrer sur la réponse, le fait d'être préparé et proactif, mais également sur l'intervention lorsque ces situations surviennent. Je vais faire appel à M. Lowry. Je vais lui poser la question d'abord, puis je la poserai à M. Burrows.

Monsieur Lowry, je suppose que dans votre relation avec la Garde côtière, comme dans notre relation avec le secteur maritime, en ce qui concerne la protection civile et les secteurs d'intervention et les responsables, les communautés locales doivent avoir des protocoles en place et être préparées, et que les protocoles sont testés régulièrement.

M. Michael Lowry: C'est exact. En fait, je suis à Sydney en ce moment pour participer à l'un des exercices annuels. C'est une simulation d'un déversement de 10 000 tonnes et la Garde côtière participe toujours à nos exercices. Comme je l'ai dit, ils font partie du commandement unifié, mais leur personnel y participe également dans différentes sections du poste de commandement, et bien sûr, sur l'eau. La Garde côtière a ses propres capacités d'intervention en cas de déversement. On les forme pour qu'ils puissent faire des opérations d'écumage. Cela s'applique à l'ensemble de la côte de la Colombie-Britannique. Je dirais que la relation, la formation et le partenariat entre la Western Canada Marine Response Corporation et la Garde côtière sur la côte Ouest sont très solides.

M. Vance Badawey: Monsieur Burrows, pour être préparés, bien sûr, on compte sur les services d'urgence, mais à quel point l'industrie respecte-t-elle les protocoles, la préparation et la collaboration avec des organismes comme la Western Canada Marine Response Corporation, les services d'urgence et les administrations municipales? Y a-t-il un protocole régulier à suivre au sein de l'industrie maritime en matière de préparation?

M. Bruce Burrows: Je crois que nous sommes bien préparés. Je pense que ce qui nous préoccupe, monsieur Badawey, ce n'est pas le degré de coordination avec la Garde côtière et les autres autorités responsables des interventions. C'est plutôt, entre autres, la possibilité que les modalités ne soient pas clairement établies le long de la chaîne de commandement lorsqu'il s'agit de coordonner les opérations des divers intervenants, par exemple, le ministère des Pêches et des Océans et le ministère des Transports. En situation d'urgence, les responsabilités et la chaîne de commandement et de contrôle doivent être clairement établies. Encore une fois, je crois que le libellé doit être clarifié à cet égard, afin que les capitaines de navire sachent clairement qui est responsable lorsqu'ils sont au large. Je crois que cela peut poser problème.

•(0850)

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Burrows.

Monsieur Lowry, pourrais-je seulement vous poser une dernière question?

La présidente: Je suis désolée, monsieur Badawey, mais votre temps est écoulé.

M. Liepert a la parole.

M. Vance Badawey: J'ai bien essayé.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): S'il est gentil, je vais peut-être lui donner une minute de mon temps.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Liepert.

M. Ron Liepert: Monsieur Lowry, si j'ai bien entendu, vous avez dit, dans votre exposé, qu'il n'y a pas vraiment eu de problème depuis quelque 40 ans, et que vous avez mené toutes les interventions nécessaires. Il y a une question sur laquelle j'aimerais avoir votre avis. Nous sommes en présence d'un gouvernement qui se targue de se fonder sur les faits et les données probantes plutôt que sur une idéologie. Or, y a-t-il des données qui démontrent que ces changements sont nécessaires sur la côte Ouest, ou sommes-nous juste en train de nous plier aux demandes de groupes internationaux de protection de l'environnement bien financés?

M. Michael Lowry: Le régime actuel a été mis en place à la suite du déversement de pétrole causé par l'*Exxon Valdez*, en 1989. C'est un régime très fiable et très rigoureux qui s'est avéré fort efficace pour prévenir des déversements catastrophiques comme celui de l'*Exxon Valdez*, qui pourraient menacer la côte.

Il est vrai que nous n'avons pas eu à composer avec un déversement important au large de cette côte. Nous sommes formés et préparés pour répondre à un déversement d'une ampleur pouvant aller jusqu'à 10 000 tonnes. Or, pendant cette période de 40 ans, le plus grand déversement auquel nous avons dû répondre n'était que de 100 tonnes. Nous ne voyons pas ce genre de déversements à grande échelle. En ce qui concerne les déversements causés par des pétroliers ou des navires qui transportent du pétrole, nous n'avons jamais eu à répondre à un seul déversement causé par ces types de navires.

M. Ron Liepert: Les données ne semblent pas justifier ces mesures.

M. Michael Lowry: Non, je dirais que nous pouvons toujours améliorer le régime. Nous sommes généralement en faveur d'une transition vers une stratégie fondée sur les risques. Ce genre de modèle tient compte non seulement des probabilités, mais aussi des conséquences. Évidemment, sur la côte Ouest, la question des conséquences est extrêmement importante. Une stratégie fondée sur les risques doit tenir compte de ces deux aspects.

M. Ron Liepert: Merci.

Je crois que M. Burrows aimerait aussi répondre.

M. Bruce Burrows: Depuis les années 1970, le volume de pétrole qui est transporté a doublé, mais le nombre et l'ampleur des déversements de pétrole sont 10 fois moins importants. Nos problèmes sont beaucoup moins graves.

Selon une étude récente, depuis le milieu des années 1990, il n'y a eu aucun déversement majeur causé par un pétrolier ou par d'autres navires dans les eaux canadiennes. De plus, on a constaté que le transport par pétrolier a entraîné moins d'accidents que le transport par oléoduc et par rail.

M. Ron Liepert: Vous convenez donc, monsieur Burrows, qu'il n'y a pas vraiment de données qui justifient des changements substantiels. Ces changements sont plutôt motivés par une idéologie.

M. Bruce Burrows: Je ne peux certainement pas dire le contraire.

M. Ron Liepert: Par ailleurs, on dit sans cesse que le gouvernement essaie de trouver l'équilibre entre l'environnement et l'économie. Or, il semble que, chaque fois que l'on envisage de mettre en place de nouvelles mesures législatives, cela implique d'imposer plus de règlements dont les entreprises devront tenir compte dans leurs activités quotidiennes. Est-ce là un autre exemple de cette tendance à constamment imposer de nouveaux règlements qui étouffent les entreprises?

M. Bruce Burrows: Si vous me posez la question, ma réponse est oui. Comme je l'ai dit plus tôt, il y a tant de mesures que nous pouvons prendre de façon volontaire et qui sont souvent plus efficaces et plus réfléchies. Je suis donc d'accord avec vous.

M. Ron Liepert: Maintenant que j'ai la réponse que je voulais, je vais donner ma dernière minute à M. Badawey.

M. Vance Badawey: C'est très aimable de votre part.

Je n'ai besoin que de quelques secondes. Pour revenir sur les observations de M. Burrows, j'aimerais seulement poser une dernière question sur la définition des responsabilités et la collaboration avec les fournisseurs de services d'urgences et les autres intervenants. À mon avis, c'est là le véritable objectif de ce projet de loi. Je ne suis pas un spécialiste de ce domaine. J'essaie seulement de participer à la gouvernance et au processus législatif. Je vais donc demander l'avis du spécialiste qui est avec nous, M. Lowry.

Monsieur Lowry, voyez-vous ce projet de loi comme un mécanisme ou un outil qui vous aide à travailler beaucoup plus efficacement?

• (0855)

M. Michael Lowry: Comme je l'ai dit plus tôt, les modifications ne touchent pas directement la Western Canada Marine Response Corporation, mais nous estimons qu'elles apportent des précisions et qu'elles aident la Garde côtière à mieux assumer ses responsabilités et à faire preuve de leadership lors de ses interventions en cas d'incident sur la côte.

M. Vance Badawey: Très bien. Merci, monsieur Liepert.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Nous allons passer à M. Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, madame la présidente. Je souhaite la bienvenue aux témoins.

J'ai une question pour Ecojustice qui porte plus particulièrement sur la côte Est du pays et sur la baleine noire. Je suis aussi membre du comité des pêches. Nombre de témoins des secteurs des pêches, de l'expédition, du tourisme et de l'observation des baleines, entre autres, nous ont parlé des mesures législatives ou des mesures du ministère des Pêches et des Océans qui visent à protéger les baleines noires au large de la côte Est. Elles ont eu effet assez important. Elles se sont avérées très efficaces pour la protection des baleines. Je crois que nous n'avons observé aucun déclin de la population de baleines en 2018, après le résultat désastreux de 2017.

J'aimerais que vous me disiez, en tant que représentante d'Ecojustice, si vous croyez que les mesures mises en place étaient suffisamment strictes? Devrions-nous appliquer les mêmes procédures en 2019? Selon vous, l'effet cumulatif de toutes ces mesures législatives ou des mesures mises en place permettra-t-il de protéger les baleines noires à l'avenir?

Mme Margot Venton: Selon moi, les données et les résultats sont éloquentes, car, avec les mesures mises en place à la suite des cas de collision avec des navires et d'enchevêtrement dans des engins de pêches observés en 2017, on est passé d'une situation où un très grand pourcentage de la population de baleines avait péri dans les eaux canadiennes à une situation où aucune baleine n'est morte. Je crois comprendre que des discussions se poursuivent afin de déterminer comment on peut modifier les arrêtés pris à l'égard des activités de pêche et d'expédition afin de les adapter selon l'évolution de l'information et des connaissances. C'est pourquoi j'estime qu'il est très important d'inscrire dans la Loi sur la marine marchande le pouvoir de prendre des arrêtés d'urgence à des fins environnementales. On peut comprendre que cela permet d'adapter et de modifier les mesures beaucoup plus facilement que dans le cadre du processus de réglementation.

Pour ce qui est de savoir s'il faudra appliquer les arrêtés exactement de la même façon qu'en 2018, je crois qu'on devra le déterminer dans le cadre d'une discussion et d'une consultation très détaillées auprès des divers intervenants de la côte Est. Je ne vais pas me prononcer sur l'approche à privilégier. Je crois que cela démontre bien que les avis à la navigation et les arrêtés visant les pêches, mais aussi les mesures de protection réglementaires, contribuent à un processus décisionnel équilibré qui aide à prendre les décisions difficiles qui s'imposent. Nous constatons que ces mesures ont permis de prévenir la mort des baleines en 2018.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

Du point de vue de l'industrie de l'expédition, que pensez-vous des mesures qui ont été prises sur la côte Est du pays?

M. Bruce Burrows: C'est une très bonne question, et j'aurais bien des observations à faire à ce sujet, mais je serai très bref. Je vais revenir sur les observations que M. Hardie a faites plus tôt. Il a tout à fait raison de dire que nous devons faire preuve de prudence à l'égard des arrêtés d'urgence et des autres mesures. Une application trop vaste des mesures d'intervention d'urgence pourrait avoir des effets nuisibles. D'ailleurs, c'est ce qui s'est produit dans le cas des mesures visant les baleines. Dans sa hâte, le gouvernement a dû faire toutes sortes d'acrobaties dignes du Cirque du Soleil pour trouver des mesures conformes à certains règlements, et elles ont été appliquées de manière trop vaste, car il n'y a pas eu de véritable consultation fondée sur les données scientifiques.

Au début, toutes les voies ont été visées de manière fort inappropriée, ce qui a nui à nombre de collectivités côtières du Nord, où nous avons dû changer les horaires. Nous offrons beaucoup de services à la collectivité, pour le transport de personnes et de marchandises, afin de maintenir des liaisons, car c'est une région très éloignée du pays, et les mesures n'ont pas été appliquées de manière appropriée. C'est un bon exemple de ce qu'il ne faut pas faire.

Nous avons finalement obtenu des résultats qui étaient manifestement positifs. Après mûre réflexion, je maintiens que l'application d'un arrêté ou d'un avis n'est pas une mesure appropriée pour l'année prochaine. J'espère que d'autres modifications seront apportées.

• (0900)

La présidente: Vous avez 30 secondes.

Merci beaucoup.

M. Churence Rogers: Très bien, madame la présidente.

Pour l'instant, je voulais seulement me concentrer sur la côte Est et sur les effets de la réglementation.

La présidente: Monsieur Jeneroux, aviez-vous des observations à faire devant le Comité?

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente. Je serai bref.

Aujourd'hui, nous venons d'entendre des témoignages sur la rapidité ou l'insuffisance des consultations ainsi que sur la portée du projet de loi omnibus. J'ai calculé le temps que nous avons passé à étudier cette question. Il y a eu une heure de témoignages avec des fonctionnaires, puis 20 minutes de questions avec des intervenants, ainsi que l'heure que nous venons de passer avec ces intervenants. Nous avons donc passé 1 heure et 20 minutes à consulter des intervenants au sujet de ce projet de loi important.

Faisons comme lorsque le comité des finances fait comparaître des fonctionnaires. Il fait cela publiquement. Les nombreux échanges se font ainsi de façon transparente. C'est l'approche habituelle du comité des finances, et nous devrions faire de même ici, au comité des transports et de l'infrastructure.

Il nous reste 45 minutes. Au lieu de tenir les délibérations à huis clos, je propose qu'elles se poursuivent en public. Je soumetts cette motion au Comité.

Je demande un vote par appel nominal cette fois-ci.

Merci.

La présidente: M. Jeneroux a demandé à ce que les délibérations sur le projet de loi C-86 se poursuivent en public plutôt qu'à huis clos. Nous allons procéder à un vote par appel nominal.

(La motion est rejetée par 5 voix contre 4.)

La présidente: Merci, monsieur Jeneroux.

Encore une fois, je remercie les témoins de la Colombie-Britannique de s'être levés aussi tôt ce matin, et je leur souhaite une excellente journée.

Nous allons suspendre la séance brièvement, le temps que les témoins quittent la salle.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

• (0940)

La présidente: Nous reprenons nos travaux. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons tenir une séance d'information sur le rapport d'étape de la phase 1 du nouveau plan en matière d'infrastructure.

Nos témoins pour la prochaine heure sont du Bureau du directeur parlementaire du budget. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Nous accueillons Yves Giroux, directeur parlementaire du budget. Nous sommes très heureux que vous soyez avec nous aujourd'hui.

Jason Jacques est dirigeant principal des finances et directeur principal de l'Analyse budgétaire et des coûts. C'est un long titre. Diarra Sourang est analyste financière. Nous vous remercions infiniment d'être des nôtres aujourd'hui.

Je vais d'abord céder la parole à M. Giroux. Le Comité a bien des questions à lui poser. Merci beaucoup.

M. Yves Giroux (directeur parlementaire du budget, Bureau du directeur parlementaire du budget): Bonjour, madame la présidente, monsieur le vice-président et membres du Comité.

J'aimerais d'abord m'excuser de mon intrusion pendant vos délibérations à huis clos. Il n'y avait aucune affiche à l'extérieur, et comme je ne voulais pas être en retard, je suis entré dans la salle. J'en suis désolé. Je n'avais pas l'intention d'entendre ce dont vous discutiez en secret.

• (0945)

La présidente: C'était extrêmement confidentiel.

Des voix: Oh, oh!

M. Ron Liepert: Vous auriez été très déçu.

Des voix: Oh, oh!

M. Yves Giroux: Ce n'est pas une bonne façon d'amorcer mon mandat de sept ans.

Je vous remercie d'avoir invité le Bureau du directeur parlementaire du budget à comparaître devant vous aujourd'hui afin de discuter du dernier rapport sur la phase 1 du plan en matière d'infrastructure, publié en août, et de faire le point à la suite du rapport de mars 2018.

Je suis accompagné aujourd'hui de Jason Jacques, dirigeant principal, et de Diarra Sourang, analyste financière à mon bureau.

En mai 2018, le DPB a soumis des demandes d'information aux 11 ministères et organismes fédéraux chargés de la mise en oeuvre de la phase 1 du plan Investir dans le Canada, aussi désigné par l'acronyme IC, dont la valeur s'élève à 14,4 milliards de dollars. Ces organisations fédérales ont répondu en juin et juillet 2018 en fournissant des détails sur des dépenses totalisant 13,7 milliards concernant ce budget établi sur huit ans. L'écart de 700 millions de dollars entre le budget initial et les dépenses prévues actuelles est partiellement attribuable à une décision récente du gouvernement fédéral de transférer des dépenses d'un montant de 200 millions de dollars de la phase 1 à la phase 2 du plan IC. Il est également attribuable à une réponse incomplète de la part de certains ministères fédéraux, soit Services aux Autochtones Canada et Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada.

[*Français*]

Comme nos rapports précédents l'ont indiqué, les dépenses fédérales dans le secteur de l'infrastructure continuent d'accuser un retard par rapport au calendrier énoncé à l'origine dans le budget de 2016.

En mars 2018, mon prédécesseur estimait que les dépenses prévues pour les deux premières années de la phase 1 du plan Investir dans le Canada totaliseraient 6,2 milliards de dollars. Le chiffre actuel a été révisé à 6,5 milliards de dollars, mais cela se compare défavorablement aux 10,2 milliards de dollars prévus initialement dans le budget de 2016.

Le retard quant au versement des fonds est dans une grande mesure attribuable aux retards que connaît le processus de mise en oeuvre dans les provinces et les municipalités. Le gouvernement fédéral ne peut en effet dépenser ses fonds qu'au rythme où les gouvernements provinciaux et les administrations municipales les investissent.

Le suivi qu'effectue le Bureau du directeur parlementaire du budget des dépenses d'immobilisations des provinces révèle que celles-ci ont dépensé, dans les faits, considérablement moins que ce qu'elles avaient annoncé à l'origine. Cette révision à la baisse donne à penser que les fonds fédéraux, au lieu de s'ajouter simplement au financement provincial et municipal de l'infrastructure, le remplaceront au moins en partie.

Les dernières données de suivi de mon bureau nous permettent d'estimer que les investissements dans l'infrastructure faits au terme de la phase 1 en 2017-2018 se sont traduits par une hausse du produit intérieur brut de l'ordre de 0,13 % à 0,16 % et par la création de 9 700 à 11 600 emplois.

[*Traduction*]

Mes collègues et moi seront heureux de répondre à vos questions au sujet de notre rapport et de toute autre analyse du DPB.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Merci à vous trois de votre présence et de votre récent témoignage devant le Comité sénatorial du transport et de l'infrastructure. Nous avons examiné ce témoignage en grande partie, et nous aimerions qu'il soit aussi partiellement consigné à la Chambre des communes.

J'ai seulement deux brèves questions à vous poser avant que nous nous penchions sur des questions plus importantes. Selon votre rapport et vos témoignages précédents, 9 700 à 11 600 emplois auraient été créés. Pouvez-vous me dire s'il s'agissaient d'emplois à temps partiel, à temps plein ou temporaires?

M. Yves Giroux: Ce sont des équivalents temps plein. Ces chiffres peuvent comprendre des emplois à temps partiel, mais nous avons converti les données en équivalents temps plein; il s'agit donc d'emplois à temps plein. Évidemment, s'il y a des données liées à des emplois à temps partiel, elles ont été converties en équivalents temps plein.

M. Matt Jeneroux: D'accord, ce sont des données établies sur une base horaire. Merci.

Par ailleurs, ce rapport porte sur la phase 1, la phase 2 étant l'approche à plus long terme, soit le plan de 10 ans. Votre bureau prévoit-il faire un compte rendu annuel, plutôt que de devoir analyser une foule de projets d'un seul coup au bout de 10 ans? J'aimerais savoir, en quelque sorte, quels sont les renseignements qui vous ont été communiqués et comment vous comptez vous y prendre pour analyser la phase 2.

• (0950)

M. Yves Giroux: Étant donné les montants en jeu, je prévois faire le point régulièrement. Je n'ai pas encore déterminé si je ferai rapport sur une base semestrielle ou annuelle. Je suis ouvert aux suggestions, selon la volonté des parlementaires, mais, en raison des montants qui sont en jeu, nous allons faire rapport au moins tous les ans.

On parle d'un investissement qui dépasse largement les 100 milliards de dollars sur une période de 10 ans. Étant donné qu'il s'agit de montants fort considérables, j'estime personnellement que cela mérite au moins des rapports annuels, mais, encore une fois, selon la volonté des parlementaires, ces rapports pourraient être plus fréquents. Selon moi, les Canadiens — et bien évidemment les parlementaires — méritent d'être informés régulièrement au sujet de ce plan.

M. Matt Jeneroux: Je crois que c'est tout à fait justifié. Je me permets de vous dire, monsieur Giroux, que, selon moi, il faudrait le faire au moins chaque année.

Dans votre analyse critique ainsi que votre déclaration préliminaire devant le Sénat au sujet de la phase 1 du plan actuel, vous avez parlé des modalités de dépense des administrations provinciales et municipales... Pouvez-vous expliquer en détail pourquoi l'argent n'est pas encore investi par ces administrations? On entend souvent dire, en particulier de la part de nos homologues municipaux, que les projets d'infrastructure sont à la traîne au pays. Je suis curieux de savoir si votre étude vous a permis d'en déterminer la raison.

M. Yves Giroux: Les raisons varient selon les endroits. Dans certains cas, des pénuries de main-d'oeuvre font en sorte qu'il est plus difficile d'investir rapidement et sans délai. Dans d'autres, c'est probablement à cause de l'absence de projets bien définis pour lesquels on est prêt à faire la première pelletée de terre, comme on le dit souvent. Il y a aussi des administrations qui doivent composer avec des contraintes financières et qui ne sont pas toujours en mesure de verser une contrepartie équivalente à l'investissement fédéral, surtout lorsqu'on...

M. Matt Jeneroux: Pardonnez-moi, j'aimerais m'attarder un peu sur cette question. Le gouvernement fédéral a établi cinq catégories. Lorsque vous parlez de la difficulté à verser une contrepartie équivalente, est-ce parce que, de façon générale, ces catégories ne correspondent pas nécessairement aux projets que les municipalités aimeraient mettre en oeuvre? Est-ce parce que les projets ne correspondent pas à ces catégories d'investissement dans les infrastructures?

M. Yves Giroux: Je ne m'aventurerai pas sur cette voie, car il existe plusieurs programmes. Je vais probablement m'en tenir à des observations générales, et je dirai qu'il s'agit probablement d'un manque de financement. C'est ce que nous avons déduit notamment de l'absence de données indiquant une hausse du financement fédéral. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, les données que nous avons examinées jusqu'à présent indiquent que le financement fédéral a, dans une large mesure, remplacé le financement provincial et municipal au lieu de générer des investissements supplémentaires. Selon moi, c'est un signe de contraintes financières à l'échelle des municipalités et des provinces.

M. Matt Jeneroux: Je dirais que nous n'avons pas entendu beaucoup de critiques au sujet du Fonds de la taxe sur l'essence, qui comprend 18 catégories d'investissement. Si le programme avait une structure et des catégories semblables, serait-il plus utile pour ces municipalités et ces provinces?

M. Yves Giroux: Il serait certainement plus facile pour les municipalités et les provinces de recevoir des transferts semblables à ceux du Fonds de la taxe sur l'essence, car elles n'auraient pas à verser une contribution de contrepartie. Ce serait essentiellement une contribution qui ne leur coûterait rien. Il est évident que, moins il y a de conditions — surtout lorsqu'il est question des contributions de contrepartie —, plus il est facile pour les autres ordres de gouvernement de dépenser.

La présidente: Je suis désolé, monsieur Jeneroux, votre temps est écoulé.

La parole est à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci madame la présidente.

Pour 2017-2018, vous avez noté une hausse du PIB de 0,13 % à 0,16 %. Pourriez-vous m'aider à calculer la valeur en dollars de cette hausse dans une économie de 2 billions de dollars?

• (0955)

M. Yves Giroux: Serait-ce 20 milliards de dollars?

M. Jason Jacques (dirigeant principal des finances et directeur principal, Analyse budgétaire et des coûts, Bureau du directeur parlementaire du budget): Non, ce serait environ 3,5 milliards de dollars.

M. Ken Hardie: Est-ce que ce chiffre tient compte de l'effet multiplicateur des investissements?

M. Yves Giroux: Oui, et cet effet multiplicateur est relativement modeste, puisque l'économie est à son plein potentiel ou le dépasse légèrement. Comme il n'y a pas suffisamment de marge de manoeuvre dans l'économie pour relancer ces investissements, l'effet multiplicateur est très modeste dans ce contexte.

M. Ken Hardie: C'est intéressant. Du point de vue macro-économique, même s'il y a un énorme déficit d'infrastructures au Canada, il semble que le pays n'était pas prêt à faire des investissements d'une telle ampleur.

M. Yves Giroux: Puisque les dépenses provinciales et municipales n'augmentent pas et que, dans une large mesure, on remplace du financement provincial et municipal au lieu de verser des contributions de contrepartie, cela laisse entendre qu'il n'y a pas suffisamment de projets prêts à démarrer. L'hypothèse la plus plausible est que des contraintes financières à l'échelle des municipalités et du gouvernement fédéral empêchent le versement d'une contribution de contrepartie ou l'augmentation des dépenses qui seraient engagées dans d'autres circonstances. Jusqu'à présent, les données tendent à démontrer que, dans une large mesure, le financement fédéral a remplacé du financement provincial et municipal. Je ne suis donc pas sûr qu'il n'y a pas suffisamment de projets.

Comme vous l'avez dit, on entend souvent dire qu'il est urgent d'investir dans les infrastructures du pays, et nous pouvons le constater. N'importe qui d'entre nous qui conduit ou qui utilise le transport en commun ne manquera pas de remarquer qu'il faut réparer les routes et améliorer les réseaux de transport en commun. Or cette réalité ne se reflète pas entièrement dans les résultats.

M. Ken Hardie: Lorsqu'on parle de projets prêts à démarrer, on suppose qu'il y a eu notamment une étude d'ingénierie préliminaire afin qu'on soit prêt à mettre les investissements à l'oeuvre. Il y a peut-être un problème de capacités dans nombre de municipalités. Il se pourrait que les municipalités ne disposent tout simplement pas des capacités nécessaires au moment où le programme gouvernemental est offert. Vous avez aussi parlé de pénuries de main-d'oeuvre, et le taux de chômage, qui connaît un creux sans précédent, doit également y contribuer.

Cela m'amène à me poser certaines questions qui pourraient sortir du cadre de votre analyse. Le gouvernement devrait-il envisager, par exemple, de hausser le pourcentage des coûts de projet que sa contribution peut couvrir, d'étendre les critères d'admissibilité ou, à plus long terme, de trouver de meilleures façons pour les municipalités d'obtenir du financement complémentaire afin qu'elles puissent tirer profit de ce genre de programmes au moment où ils sont offerts?

M. Yves Giroux: C'est une chose que le gouvernement pourrait envisager. Je ne pense pas être le mieux placé pour en parler, mais c'est une décision que le gouvernement pourrait effectivement prendre.

M. Ken Hardie: Pareillement, compte tenu des pénuries de main-d'oeuvre, ne devrait-on pas adopter une meilleure stratégie pour accroître la participation à l'économie des personnes sous-employées — et je pense surtout aux Autochtones? Devrions-nous réexaminer très précisément notre stratégie d'immigration pour nous assurer que les personnes qui viennent au Canada possèdent les compétences dont nous avons besoin pour pourvoir les postes?

Nous avons entendu qu'il y avait actuellement 114 000 postes à pourvoir au Québec. On peut donc penser que la stratégie d'immigration devrait faire partie des outils nécessaires pour équilibrer le système pour qu'il fonctionne efficacement tout comme le fait d'être plus inclusif dans certains groupes sous-employés.

M. Yves Giroux: Oui et, lorsque j'ai dit qu'il y avait des pénuries de main-d'oeuvre, c'est un fait bien documenté. Il n'y a pas bien des façons de remédier à une telle situation. La façon évidente de combler les pénuries de main-d'oeuvre consiste à puiser dans les groupes sous-représentés. Vous en avez nommé un, à savoir les Autochtones, mais il y a aussi les travailleurs âgés, les personnes handicapées et les immigrants.

Vous avez mentionné que le taux de chômage n'a jamais été aussi bas. C'est vrai. De plus, le taux d'emploi n'atteint pas des sommets records, mais il est assez élevé, et il est plus élevé qu'aux États-Unis. C'est la partie de la population en âge de travailler qui a un emploi. On peut donc conclure qu'il n'y a pas beaucoup de relève dans la population active, ce qui se traduit par des pénuries de main-d'oeuvre.

On pourrait faire mieux, surtout pour les groupes sous-représentés dont les taux d'emploi sont encore sous la moyenne et les taux de chômage au-dessus. Il y a effectivement de la place pour l'amélioration à cet égard.

• (1000)

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Sansoucy, je vous souhaite la bienvenue.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD): Merci, madame la présidente.

Monsieur Giroux, je remercie votre équipe pour ces deux rapports d'étape. Comme vous l'avez souligné, les besoins en infrastructure sont grands. Les attentes des communautés que nous représentons sont élevées. La majorité de la population canadienne se trouve dans les grands centres, mais les communautés que nous représentons sont souvent petites. En ce qui me concerne, 22 des 25 municipalités que je représente comptent moins de 5 000 habitants.

L'un des moyens pris par le gouvernement pour aider les petites municipalités de moins de 5 000 habitants était de faire en sorte que la contribution fédérale puisse atteindre 60 % pour leurs projets d'infrastructure. Cependant, dans le cadre de la mise en oeuvre de la phase 1 de la dernière entente entre le Canada et le Québec, par exemple, un seul des programmes bénéficie d'une contribution fédérale de 60 %. Celle-ci est de 40 % pour tous les autres programmes.

Si la contribution fédérale était de 60 % et que celle des provinces était de 33 %, les plus petites municipalités n'auraient à assumer que 7 % des coûts. Selon mes observations, cela rendrait possibles des projets qui ne le seraient pas autrement, puisque les municipalités ne sont pas en mesure d'assumer 33 % des coûts.

Selon vous, à partir de vos analyses, serait-ce un moyen d'accélérer le processus de mise en oeuvre des projets?

M. Yves Giroux: Je ne sais pas si cela l'accélérait de façon importante, mais cette contribution faciliterait sûrement les choses pour les municipalités. En fait, je pense que cela aiderait effectivement le processus, car les municipalités auraient besoin de dégager moins de fonds à partir de leurs propres revenus.

Si le gouvernement fédéral assume une plus large partie des dépenses en infrastructure, les municipalités seront assurément plus enclines à financer elles-mêmes une plus petite partie des projets. Cela devrait donc générer davantage de projets, et ce, probablement plus rapidement. Il n'y aurait pas beaucoup de différences dans les régions touchées par le manque de main-d'oeuvre, mais cela faciliterait véritablement la vie aux municipalités si leur contribution était ramenée à un niveau plus faible.

Mme Brigitte Sansoucy: Dans le cadre de l'étude faisant suite à votre rapport d'étape concernant la phase 1, on a entendu dire ici, au Comité, que les petites municipalités avaient des problèmes en ce qui concerne leurs ressources internes.

Dans les municipalités que je représente, c'est la directrice générale qui fait les demandes de subvention, qui accueille les visiteurs et qui répond au téléphone, qui écrit le procès-verbal du dernier conseil et qui prépare le prochain, entre autres tâches. Il est donc difficile pour ces municipalités de profiter d'un programme qui comporte des critères complexes, surtout lorsqu'elles manquent de ressources pour bien cerner leurs besoins, faire appel à l'expertise nécessaire et remplir les documents à temps.

Diriez-vous que cette complexité est l'une des raisons pour lesquelles les petites municipalités ont de la difficulté à accéder aux fonds? Cela pourrait-il également expliquer les retards quant à la mise en oeuvre?

M. Yves Giroux: Il est indéniable que les mesures complexes, comme la reddition de comptes, qu'on impose aux municipalités sont, selon moi, totalement justifiées. Les détails qu'on demande de fournir avant d'accepter un projet imposent un fardeau qui est beaucoup plus difficile à porter pour les petites municipalités.

Cela étant dit, le gouvernement fédéral doit faire face au même dilemme quand il traite avec des communautés autochtones, par exemple. Dans certains cas, des programmes permettent aux communautés autochtones d'augmenter leur capacité à cet égard.

On pourrait facilement envisager d'offrir une aide aux petites municipalités, qu'elle provienne du gouvernement fédéral ou des provinces. Cela permettrait aux petites municipalités d'acquérir la capacité, que ce soit elles-mêmes ou par l'entremise de tiers, à remplir les critères des programmes d'infrastructure. L'exemple que vous donnez n'est probablement pas unique. Plusieurs municipalités et gouvernements se retrouvent certainement dans la même situation. C'est le propre des petites organisations d'avoir une personne qui remplit plusieurs rôles.

J'ai beaucoup de sympathie pour les directrices générales et les directeurs généraux de petites municipalités. Ils doivent répondre à une série de critères, remplir plusieurs documents, réunir de l'information, de même que faire la liaison avec les élus et les fonctionnaires de divers paliers de gouvernement. C'est probablement un facteur important qui explique les retards ou le temps que certaines municipalités prennent pour se conformer aux exigences.

● (1005)

Mme Brigitte Sansoucy: Merci.

Vous avez mentionné qu'un montant de 247 millions de dollars sera transféré de la phase 1 à la phase 2. On sait que les besoins concernant les projets de la phase 1 sont grands. De nombreux maires de ma circonscription me demandent quand ils pourront recevoir des fonds pour les aqueducs et l'assainissement des eaux, bref, ce qui était financé dans la phase 1.

Selon les informations dont vous disposez, les montants transférés vers la phase 2 pourraient-ils être attribués à des projets qui étaient plutôt admissibles à la phase 1?

[Traduction]

M. Jason Jacques: En un mot, oui. Quant à la somme de 247,5 millions de dollars, elle est transférée pour un projet précis au Manitoba, mais selon l'information que nous a fournie Infrastructure Canada, cela ne changera rien à l'enveloppe totale des dépenses.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Madame la présidente, prenez note que je vais partager mon temps de parole avec mon collègue M. Sikand.

Les rapports que vous avez publiés concernant les dépenses en infrastructure se concentrent essentiellement sur les mesures comprises dans le budget de 2016. Pourtant, le budget de 2017 était plus important en matière de financement à long terme et d'ententes bilatérales avec les provinces et les territoires.

Avez-vous des modélisations qui sont plutôt axées sur les répercussions des dépenses en infrastructure dans leur ensemble que sur les répercussions de quelques mesures seulement?

M. Yves Giroux: Parlez-vous des investissements du budget de 2017 ou de l'ensemble des investissements? Concernant la modélisation, nous avons des mesures qui permettent de déterminer les répercussions de l'ensemble des programmes d'infrastructure. Je ne crois pas que notre modèle soit propre à chacun des programmes, parce que certains sont très importants et d'autres, beaucoup plus humbles. Il serait donc difficile de mesurer les répercussions, par exemple, du Fonds du Canada pour les espaces culturels de

30 millions de dollars par année, mais notre modèle tient compte de l'ensemble des dépenses en infrastructure.

M. Angelo Iacono: D'accord, merci.

Le gouverneur de la Banque du Canada a mentionné à plusieurs reprises que les dépenses en infrastructure contribuent à la croissance de l'économie canadienne.

Pouvez-vous nous parler de la façon dont ces investissements fédéraux contribuent directement et indirectement à la croissance économique? Avez-vous des exemples concrets pour illustrer vos propos?

M. Yves Giroux: Il y a plusieurs exemples concrets de façons dont les investissements contribuent à la croissance économique.

Tout d'abord, il y a les effets directs, dont j'ai fait mention dans mes remarques d'ouverture. Par exemple, la construction ou l'acquisition d'infrastructures génère de l'emploi et de l'activité économique.

Il y a un autre aspect, qui est plus difficile à mesurer et qui se détermine davantage à long terme: les investissements dans les infrastructures facilitent l'activité économique. Prenons l'exemple du train léger d'Ottawa qui va passer sous nos pieds. Cela va faciliter les déplacements des personnes dans la région d'Ottawa, ce qui leur permettra d'y occuper un emploi plus facilement sans devoir s'endetter pour acheter une voiture.

Un autre exemple serait la construction d'un pont qui faciliterait le commerce et l'exportation pour une entreprise manufacturière. On pourrait aussi penser à des infrastructures pour le traitement de l'eau qui permettraient aux gens d'avoir accès à de l'eau potable de bonne qualité. Il serait profitable aux entreprises qui utilisent de l'eau dans leur production d'avoir accès à des quantités normales et fiables d'eau potable. Il en va de même pour les stations de traitement des eaux usées, qui permettent d'avoir un environnement plus sain.

Voilà donc des exemples où des investissements dans les infrastructures facilitent la croissance économique.

Un autre exemple assez facile est le pont Champlain, dans la région de Montréal. Le déplacement de personnes et de marchandises entre la rive sud et l'île de Montréal crée un goulot d'étranglement. En construisant un pont plus solide, qui ne risque pas de s'effondrer, on facilite le flot des marchandises et on donne ainsi une certaine assurance aux entreprises à cet égard.

● (1010)

[Traduction]

La présidente: Vous avez deux minutes, monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci. Je vais poser une seule question.

En août 2018, dans le rapport intitulé *Rapport d'étape sur la phase 1 du plan Investir dans le Canada*, le directeur parlementaire du budget a indiqué que les retards dans les dépenses d'infrastructures étaient attribuables en grande partie à des retards de mise en oeuvre par les gouvernements provinciaux.

Que peut faire le gouvernement fédéral pour contribuer à réduire les retards?

M. Yves Giroux: Je pense que le gouvernement peut aider les municipalités et les gouvernements provinciaux à développer une capacité, et cela se rapporte à une réponse que j'ai donnée à Mme Sansoucy.

Une certaine aide pourrait être fournie pour développer la capacité aux niveaux provincial et municipal. Je pense qu'il pourrait y avoir une meilleure planification au niveau fédéral. Il est bien connu que, lorsque l'on veut faire de gros investissements — et, à mon avis, nous parlons d'investissements de taille ici —, il y a toujours des retards.

C'est un peu comme pour les ressources humaines. Vous essayez de...

M. Gagan Sikand: Désolé, je vais intervenir parce que j'ai peu de temps et que c'est la même réponse.

Si je reformulais ma question pour dire: en règle générale, que devons-nous faire pour que, une fois que nous avons versé l'argent, les choses se déroulent plus simplement et que les travaux débutent, est-ce que cela changerait votre réponse?

M. Yves Giroux: Non, cela ne changerait pas ma réponse.

M. Gagan Sikand: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous continuons avec M. Rogers.

M. Churence Rogers: J'ai été surpris, lorsque vous avez mentionné, dans vos commentaires, les retards et certaines des raisons qui les expliquent. D'après mon expérience dans le monde municipal, je sais que nous réclamons depuis des années de grands programmes de dépenses d'infrastructure. Je suis surpris d'apprendre que l'argent n'est pas dépensé aussi rapidement que prévu.

Lorsque je parle à des maires et des conseillers municipaux dans ma circonscription, dont certains de très petites villes, comptant parfois 500 habitants ou moins et jamais plus de 10 000 habitants, ils racontent avoir fait une demande de fonds pour des programmes d'infrastructure pour des travaux d'égout, de voirie et ce genre de choses, et il semble qu'ils attendent longtemps la réponse. Je sais que nous pouvons attribuer cela en partie au gouvernement provincial parce que tout passe par les responsables des affaires municipales de la province.

Je parle du ratio des coûts partagés avec les municipalités. Or, quand ils reçoivent l'information des provinces, je vois des différences.

Vérifiez-vous si les provinces suivent les conditions énoncées dans les accords bilatéraux pour les rations de coûts partagés?

M. Yves Giroux: Nous ne vérifions pas si les provinces suivent les règles dans les accords que conclut Infrastructure Canada avec elles. C'est davantage le rôle d'Infrastructure Canada de veiller à ce que les provinces et les municipalités adhèrent aux modalités des accords que le gouvernement fédéral signe avec les provinces et les municipalités. Notre rôle porte davantage sur les dépenses globales et consiste à déterminer si l'argent est versé et dépensé au rythme fixé par le gouvernement et s'il donne les résultats attendus.

Il incombe à Infrastructure Canada et, finalement, au vérificateur général de vérifier les résultats et de déterminer si les règles ont été suivies.

M. Churence Rogers: D'accord.

L'autre grande préoccupation au sujet des dépenses d'infrastructure concerne les usines de traitement des eaux usées. J'ai été maire d'une petite ville de 1 200 habitants et une des premières choses que nous avons demandées est de l'information sur le traitement des eaux usées. Nous avions jusqu'à 2020 pour nous occuper des systèmes à haut risque et 2030 pour les systèmes à risque moyen et ainsi de suite, conformément à la réglementation.

L'une des premières demandes que nous avons soumises à des firmes d'ingénieurs a été estimée à 4 à 5 millions de dollars, ce qui est beaucoup d'argent pour une petite localité dont l'assiette fiscale est très limitée.

L'un des obstacles dont j'entends constamment parler dans le secteur municipal concerne la façon d'obtenir des fonds de programmes fédéraux pour répondre aux exigences concernant les eaux usées. Je leur suggère d'étudier la possibilité de recourir au Fonds de la taxe sur l'essence, qui a été créé pour ce genre de projets.

Y a-t-il d'autres suggestions découlant des ententes bilatérales signées avec les provinces quant à l'endroit où pourraient s'adresser ces municipalités pour bénéficier d'un programme de financement? Y a-t-il un fonds en particulier qu'elles devraient envisager et pour lequel elles devraient faire une demande?

• (1015)

M. Yves Giroux: Il y a tellement de programmes dans le cadre du plan Investir dans le Canada et le plan d'infrastructure. J'ai une liste ici sur une feuille plus grande que le format légal. Je suis donc certain qu'il y a au moins un programme.

N'étant pas moi-même un spécialiste des infrastructures, je vais demander à mes collègues s'ils ont des idées de programme en vertu duquel un tel projet pourrait être financé.

Je demande à Diarra ou Jason.

M. Jason Jacques: Pour répondre à M. Giroux, je dirai que, dans le cadre de la phase 1 et de la phase 2, il y a 35 programmes touchant les infrastructures qui ont été mis en place par le gouvernement fédéral et il y en a au moins 10 ou 12 qui datent d'avant 2016. Cela nous donne près de 50 programmes d'infrastructures fédéraux. Parmi ces 50 programmes, mis à part celui de la taxe sur l'essence, il y en a probablement un qui répondra aux besoins des municipalités pour l'eau et les eaux usées.

M. Churence Rogers: Je recommanderais alors aux municipalités de s'adresser directement au ministère des Affaires municipales de leur province pour ces questions si elles voulaient demander du financement parce que, comme l'a dit Mme Sancoucy, le manque de personnel, entre autres, pose problème dans certaines petites municipalités.

Pour trouver quel programme pourrait répondre à leurs besoins, comment devraient-elles s'y prendre?

M. Yves Giroux: Elles pourraient probablement demander à leur excellent député...

Des députés: Oh, oh!

M. Yves Giroux: ... mais cela ne vous est pas très utile. Elles pourraient certainement communiquer avec des fonctionnaires d'Infrastructure Canada. Ils connaissent bien tous les programmes qui sont du ressort du ministère. Il y a un programme dans cette liste pour les infrastructures pour l'eau et les eaux usées qui date d'avant 2016. C'est un programme doté de 204 millions de dollars par année, actuellement en vigueur. Il y a d'autres programmes qui pourraient comporter un volet pour les eaux usées.

M. Churence Rogers: Je vous suis vraiment reconnaissant de me donner cette information. J'ai posé la question directement ce matin, car il arrive que l'on tourne en rond, et cela peut devenir très frustrant lorsqu'on essaie de traiter avec les municipalités et les provinces.

La présidente: Monsieur Rogers, je suis désolée, mais votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Giroux, je me demande si vous pourriez fournir au Comité une copie de la liste des différents programmes que vous avez mentionnée.

M. Yves Giroux: Oui, avec grand plaisir.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Je les invite aussi à communiquer avec l'opposition officielle, qui les défendra dans les collectivités si leur député ne le fait pas.

Je reviens à mes questions. En réponse à une question posée plus tôt, vous avez mentionné les pénuries de main-d'oeuvre dans le pays. Avez-vous fait une analyse, en existe-t-il une, qui montre les répercussions, par région, de ces pénuries de main-d'oeuvre sur ces projets?

M. Yves Giroux: Non, nous n'avons pas fait cette analyse par région. Mes observations au sujet des pénuries de main-d'oeuvre étaient davantage liées à nos travaux sur l'économie dans son ensemble. Nous n'avons pas fait d'analyse des répercussions des pénuries de main-d'oeuvre sur les projets d'infrastructure dans les régions.

M. Matt Jeneroux: Il était clair dans votre rapport initial — et c'est ce que l'on comprend toujours — que les ministères des Services aux Autochtones et des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord n'ont pas fourni les détails sur les dépenses d'infrastructure. Avez-vous reçu l'information depuis?

• (1020)

M. Jason Jacques: Oui. Peu après notre comparution devant le comité sénatorial, où l'on nous a posé exactement la même question, les deux ministères nous ont fourni les données.

M. Matt Jeneroux: Allez-vous l'intégrer au rapport initial? Vous disposez maintenant de l'information. Qu'allez-vous en faire?

M. Jason Jacques: C'est une excellente question. Nous allons incorporer ces données dans les rapports subséquents. Nous avons analysé les données qu'ils nous ont fournies à l'aide d'une technique de modélisation pour estimer les dépenses prévues par ces deux ministères. Je dirais que, globalement, nos estimations correspondaient à l'information qu'ils nous ont fournie.

M. Matt Jeneroux: Elles correspondaient?

M. Jason Jacques: Oui, en général.

M. Matt Jeneroux: Je serais curieux de voir cela. Je ne sais pas si on pourra trouver ces données sur votre site Web ou si vous pourriez nous les transmettre ni comment cela fonctionnerait.

M. Jason Jacques: Nous pouvons transmettre ces données au Comité sans problème.

M. Matt Jeneroux: Merci.

Le premier ministre a souvent dit que son plan d'infrastructure visait à créer de l'emploi, à faire croître l'économie et à redonner plus d'argent aux Canadiens... pas dans 10 ans, mais maintenant. C'est ce qu'il a dit.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Est-ce que le gouvernement a rempli sa promesse, surtout en ce qui a trait aux taux de croissance du PIB, qui sont atteints ou non?

M. Yves Giroux: Selon les estimations de notre rapport relatives à l'augmentation du PIB et du nombre d'emplois, si l'on fait un simple calcul et qu'on divise le nombre d'emplois créés par les investissements dans les infrastructures, on obtient un coût très élevé par emploi. L'effet stimulateur immédiat n'est pas extraordi-

naire, parce que le gouvernement injecte des fonds dans une économie qui fonctionne déjà à plein rendement. Ainsi, on ne fait que surchauffer l'économie. Par conséquent, le moment est peut-être mal choisi si l'objectif est de stimuler l'économie immédiatement; on ne fait que chauffer une économie qui n'est pas brûlante, mais qui fonctionne à plein régime. Bien que cela puisse être utile pour la croissance à long terme, le résultat immédiat n'est pas une croissance accrue, mais bien une inflation.

M. Matt Jeneroux: Je vais donner ma dernière minute à M. Aboulttaif.

M. Ziad Aboulttaif (Edmonton Manning, PCC): Merci beaucoup.

Le processus d'établissement du budget du gouvernement — surtout pour les infrastructures — doit se fonder sur un effort coordonné entre les municipalités et le gouvernement fédéral. Dans ce cas-ci, il faut simplement déterminer combien d'argent il faut dépenser, pendant combien de temps et quand on peut le faire. En règle générale, les municipalités prennent les décisions en fonction des projets qu'elles souhaitent entreprendre, mais elles n'ont pas les fonds nécessaires. Quelle est la lacune?

La croissance du PIB se situe environ au tiers de ce qui avait été prévu. L'argent n'a pas été dépensé parce qu'il n'y a pas suffisamment de projets, parce qu'il y a un manque de compréhension ou parce que l'état de préparation des gouvernements provinciaux ou municipaux ne correspond pas à ce qu'avait fourni le gouvernement fédéral.

Selon ce que je comprends, les projets présentés n'ont pas été réalisés ou alors il y a eu un manque de communication du gouvernement fédéral, qui n'a pas su mettre en place le budget de manière appropriée. S'il l'avait fait, il n'y aurait pas cet écart ou cette surchauffe de l'économie, comme vous l'avez dit. Pouvez-vous nous aider à comprendre cela?

M. Yves Giroux: Je crois qu'il y a de nombreux facteurs en cause. Le premier, c'est la façon dont Infrastructure Canada verse les fonds. Il le fait différemment selon les projets entrepris. Dans certains cas, je crois qu'il paie avant le début des travaux. Dans d'autres, une importante partie du projet est payée seulement lorsqu'il reçoit une facture, et parfois, les municipalités et les provinces envoient la facture très tard dans le processus. Ainsi, le versement du gouvernement fédéral peut se faire très tard.

Néanmoins, je crois que l'enjeu fondamental en ce qui a trait au financement partagé des infrastructures entre les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, c'est le fardeau imposé aux municipalités et aux provinces, qui peut être contraignant sur le plan financier, comme certains d'entre vous le savent. Vous le constatez probablement dans vos circonscriptions. Le partage des coûts place un fardeau sur les municipalités et les provinces, qu'elles ne sont pas toutes prêtes à supporter. Ainsi, je crois que le partage des coûts donne lieu à des retards dans de nombreux cas.

Aussi, quelques municipalités et provinces disent avoir de nombreux besoins, mais elles n'ont pas toutes des projets prêts à être réalisés. Même si elles ont des besoins, elles ne sont pas prêtes à entreprendre les projets aussi rapidement qu'elles le prétendent, lorsqu'elles obtiennent des fonds.

• (1025)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey: Je tiens d'abord à vous féliciter et à vous dire merci. Je sais que vous en aviez plein les bras avec cela, non seulement à l'interne, mais aussi en partenariat avec les provinces et les municipalités.

Or, il ne faut pas se tromper. On crée de l'emploi et le PIB augmente. De façon plus importante, on allège le fardeau des contribuables qui acquittent des impôts fonciers et qui paient pour le traitement des eaux et eaux usées à l'échelle locale. C'est ce qui m'intéresse le plus. Donc, si l'on songe à ce programme ou au programme de tarification de la pollution que nous mettons en oeuvre dans les provinces, ils allègent le fardeau qui autrement repose sur les contribuables, et il s'agit des infrastructures, pour une raison ou une autre. Qu'ils soient octroyés en fonction du climat ou de l'âge, au bout du compte, les fonds sont placés dans des enveloppes différentes.

Lorsque j'étais maire, dans une autre vie, l'une des choses que j'avais tenté d'établir au-delà de la taxe sur l'essence, c'était une autre enveloppe de financement stable qui donnait lieu à des stratégies communautaires ou à des plans d'amélioration communautaire. Comme vous le savez, ces plans peuvent coûter plusieurs millions de dollars. Je ne crois pas que quiconque pense voir approuvée une demande de 40 millions de dollars pour une ville de 20 000 personnes... parfois plus, parfois moins.

Est-ce qu'on aura la possibilité — ou pouvons-nous recommander la possibilité — d'avoir une enveloppe de financement durable de façon similaire à la taxe sur l'essence, qui s'harmonise aux plans d'amélioration communautaire, qui pourront alors être financés sur une période de 5 ou 10 ans? Ainsi, on obtiendrait plus de fonds du secteur privé, du gouvernement fédéral, des provinces et, bien sûr, des municipalités, et ces municipalités auraient la crédibilité nécessaire pour contribuer dès le départ et obtenir des résultats immédiats, tout en veillant à ce que le projet soit complété à long terme.

La raison pour laquelle je pose la question, c'est qu'on pourrait répartir le projet sur 10, 20 ou même 30 ans. Ainsi, la contribution associée à une demande approuvée pourrait financer la débenture au cours de cette période. Même s'il fallait payer des intérêts, on pourrait tout de même réaliser les projets et alléger le fardeau des contribuables, et utiliser des fonds qui ne seraient autrement pas reconnus. Est-ce que c'est une possibilité?

M. Yves Giroux: On pourrait certainement proposer un tel programme, mais il revient au premier ministre, au ministre des Finances ou au ministre de l'Infrastructure de déterminer si ce programme — ou le programme que vous proposez — serait dans l'intérêt du gouvernement ou s'harmoniserait à ses priorités. Il faudrait leur présenter la proposition. Étant donné mon rôle, je ne peux pas faire de commentaire à ce sujet.

M. Vance Badawey: La raison pour laquelle je pose la question, c'est que vous êtes en quelque sorte l'arbitre ici, le juge-arbitre, la personne qui scrute à la loupe l'ensemble du processus en quelque sorte et que, bien sûr, nous voulons veiller à ce que le processus soit crédible.

Je vais poser la question autrement. Lorsque vous regardez les processus en cours actuellement, est-ce que vous croyez qu'on atteint notre objectif? Croyez-vous qu'on puisse utiliser le modèle actuel pendant les 5, 10 ou 15 prochaines années?

J'aimerais faire une mise en garde. À l'heure actuelle, le grand débat a trait à la tarification du carbone et de la pollution, et le concept sous-jacent est très simple: on fait tout un plat avec une chose qui, bien franchement, est très simple. Nous redonnons de

l'argent aux contribuables qui paient de l'impôt foncier, pour une chose qu'ils paient déjà, c'est-à-dire les infrastructures liées au climat. Elles sont déjà là. Les contribuables les paient par leurs taxes foncières. Tout ce que nous faisons, c'est leur redonner, que ce soit par l'entremise des provinces ou de façon directe.

Au bout du compte, croyez-vous que nous sommes sur la bonne voie en misant sur cela, pour l'avenir? Croyez-vous que le modèle actuel pourra être utilisé pour les 5, 10 ou 15 prochaines années?

M. Yves Giroux: Je crois que le gouvernement veut accomplir deux choses. Il dit qu'il veut stimuler l'économie et favoriser la croissance à long terme, mais en même temps, il faut aussi aider les municipalités et les provinces à financer les programmes d'infrastructure. Je ne sais pas s'il réussit à bien le faire, pour être honnête. On peut réaliser et financer de bons projets. On peut aussi alléger le fardeau des provinces et des municipalités, mais il est difficile de faire les deux en même temps.

À l'heure actuelle, le gouvernement semble se centrer sur son message voulant qu'il stimule l'économie et qu'il offre de bonnes infrastructures pour la croissance du pays. C'est ce qu'il réussit à faire, probablement, mais il allège aussi un peu le fardeau des provinces et des municipalités. C'est ce qu'on constate d'après l'absence d'apport différentiel. À mon avis, le gouvernement devrait être honnête et avouer qu'il souhaite alléger le fardeau des municipalités et des provinces, et non seulement stimuler l'économie.

• (1030)

M. Vance Badawey: Parce qu'il fait les deux.

M. Yves Giroux: Oui.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Jeneroux, vous disposez de cinq minutes.

M. Matt Jeneroux: Pouvez-vous nous donner une ventilation de l'état des projets? Combien sont prêts à être entrepris, combien sont complétés et combien n'ont pas encore commencé?

Mme Diarra Sourang (analyste financière, Bureau du directeur parlementaire du budget): En fait, Infrastructure Canada a publié ces renseignements sur son site Web. Vous pouvez accéder aux projets en cours et aux projets financés, et connaître la situation en ce qui a trait aux fonds qui ont été versés.

M. Matt Jeneroux: L'information va dans tous les sens sur le site Web. Je suis certain que vous le savez.

Vous faites signe de la tête, monsieur Giroux.

Avez-vous préparé un document détaillé à cet égard? Pourriez-vous nous présenter quelque chose qui soit mieux que cela?

Mme Diarra Sourang: À l'heure actuelle, non, mais nous pourrions le faire.

M. Matt Jeneroux: Merveilleux. Merci.

Savez-vous quelles provinces respectent leurs engagements et pourquoi? Je sais que nous entendons beaucoup parler de l'Alberta. Elle respecte ses engagements ou n'a pas dépensé beaucoup de fonds pour l'infrastructure. Savez-vous pourquoi?

Mme Diarra Sourang: En fait, depuis la mise en oeuvre du plan Investir dans le Canada, quatre provinces sont principalement responsables des retards en matière de dépenses: l'Alberta, la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec.

M. Matt Jeneroux: Très bien.

C'est intéressant de penser aux gouvernements en place dans ces provinces.

Enfin, le processus d'obtention des fonds est assez complexe. Monsieur Giroux ou madame Sourang, vous pourriez peut-être nous expliquer comment les provinces et les municipalités font pour obtenir ces fonds et ce que vous avez appris dans le cadre de la préparation de votre rapport.

M. Yves Giroux: Les représentants d'Infrastructure Canada seraient peut-être mieux placés que nous pour répondre avec précision à cette question, parce que chaque programme est associé à ses propres conditions. Je sais comment fonctionne le processus de façon générale, mais je sais que si je vous donne une réponse, on dira qu'elle est inexacte parce que les conditions de tel ou tel programme ne sont pas les mêmes.

M. Matt Jeneroux: Je ne dirais certainement pas cela, monsieur Giroux.

M. Yves Giroux: Merci.

M. Matt Jeneroux: Je crois que c'est important dans le cadre du processus de financement global, parce que bon nombre de municipalités et de provinces accusent un retard. Toutefois, lorsqu'on parle aux maires de ces municipalités, ils disent ne pas savoir comment répondre aux critères. Je crois donc qu'il faut en parler de façon plus générale, afin que les provinces et les municipalités sachent où elles se situent et comment elles peuvent obtenir des fonds.

La présidente: Voulez-vous répondre à cela?

M. Yves Giroux: Quelqu'un a dit que c'était éparpillé et lorsqu'on regarde les programmes d'infrastructure, ils sont si nombreux qu'on peut avoir l'impression qu'ils vont dans tous les sens. Il y a un programme pour presque tout. Si l'on regarde la base de données des projets financés, on peut voir un système de communication radio pour le transport en commun ou un service d'autobus. Est-ce qu'il s'agit réellement d'un programme d'infrastructure? De nombreux projets sont financés. Or, les aribus d'un système de transport en commun sont en effet des infrastructures, mais est-ce bien ce que les Canadiens ont en tête lorsqu'ils songent aux investissements dans les infrastructures? Je n'en suis pas certain.

Il y a beaucoup de programmes et de nombreux projets sont approuvés. Il est très difficile de répondre clairement à cette question.

• (1035)

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à Mme Sansoucy; vous disposez de trois minutes.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy: Merci beaucoup.

Dans l'étude que nous avons faite, nous avons parlé d'infrastructures durables. Dans ma circonscription, l'entreprise Les

Carrières de Saint-Dominique, qui est beaucoup plus qu'une carrière, a des préoccupations environnementales importantes. Elle investit beaucoup dans la recherche et le développement, notamment en travaillant avec des chercheurs de l'École de technologie supérieure.

Le directeur général, M. Claude Dupuis, me disait que les chercheurs avaient mis au point de nouveaux produits permettant de construire des routes plus durables. Par exemple, une route qui coûterait 5 millions de dollars et qui durerait 10 ans pourrait coûter 6 millions de dollars et durer 20 ans.

Ayant déjà travaillé au niveau municipal, je sais que les critères font que le plus bas soumissionnaire l'emporte. Lorsqu'on propose de tels projets d'infrastructures durables, qui coûtent un peu plus cher, ils ne sont pas acceptés à cause des critères.

Sur le plan budgétaire, pensez-vous qu'il serait intéressant pour le gouvernement fédéral d'établir des critères de durabilité? Les infrastructures durables peuvent coûter plus cher à court terme, mais à moyen et à long terme, elles sont plus rentables. Cela me paraît intéressant, mais j'aimerais avoir votre point de vue.

M. Yves Giroux: Cela me paraît non seulement très intéressant, mais aussi fondamental. Il s'agirait de faire une analyse coût-avantage relativement à chaque projet.

Lorsqu'on demande aux gens quels sont leurs objectifs et leurs stratégies de mesure du rendement, on n'a pas beaucoup de réponses. On semble accorder une grande importance aux critères de financement et au déboursement de fonds, mais il semble y avoir des lacunes importantes quant à la mesure des objectifs qu'on veut atteindre.

Il faut bien sûr établir des objectifs quand on choisit les projets qu'on va financer, mais il ne semble pas y avoir de preuves ou de données qui sont colligées pour déterminer quels objectifs ont été atteints, s'il y en a. Si c'était le cas, les projets les plus viables ou les plus solides susciteraient plus d'intérêt.

Dans le contexte de votre exemple, cela pourrait permettre de financer des projets qui coûtent de prime abord un peu plus chers, mais qui ont un meilleur rapport coût-avantage.

Mme Brigitte Sansoucy: Merci.

Puis-je poser une dernière question?

[Traduction]

La présidente: Très rapidement.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy: En fait, il s'agit de savoir comment nous pouvons vous aider à faire mieux votre travail.

On aurait dépensé 50 % des sommes en mars et 95 % de celles-ci en août, mais à mon avis, on n'a pas dépensé 45 % des sommes entre mars et août.

Comment pouvons-nous faire en sorte que vous ayez les outils nécessaires afin de vous aider à présenter aux parlementaires un portrait réel de la situation en temps réel?

M. Yves Giroux: Nous entretenons une bonne collaboration avec les gens d'Infrastructure Canada. Je crois que le ministère fait tout ce qu'il peut pour nous aider.

Certains autres ministères reçoivent des projets d'importance moindre en proportion de leur budget total et qui suscitent peut-être moins d'intérêt, mais je crois que les gens d'Infrastructure Canada font un bon travail afin de nous donner l'information dont ils disposent.

Ce qu'il faut améliorer, c'est l'établissement d'objectifs clairs et de stratégies de mesure du rendement. A-t-on en tête les résultats qu'on veut atteindre en investissant 500 millions, 800 millions ou même 3 millions de dollars dans un projet? Quel est l'objectif final? Peu de gens en tiennent compte, ou du moins, peu de gens en rendent compte.

Lorsqu'une municipalité ou une province veut investir 500 millions de dollars dans un projet, elle a certainement un objectif, mais il n'y a pas de reddition de comptes claire.

[Traduction]

Excusez-moi, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Giroux.

Monsieur Hardie, vous vouliez poser une courte question...

•(1040)

M. Ken Hardie: En fait, j'ai plusieurs courtes questions, mais je vais essayer de...

La présidente: Rapidement, parce que nous n'avons pas beaucoup de temps.

M. Ken Hardie: Je le sais.

Lorsque nous avons entrepris ce processus, nous avons déterminé qu'il ne s'agissait pas d'un programme de stimulation, pour les raisons que vous avez déjà données. L'économie se portait déjà plutôt bien.

Pour la diffusion publique, nous parlons d'infrastructure, mais je crois qu'il faut inclure le mot « commodités » également. C'est peut-être agréable d'avoir des abribus à Vancouver en février, mais ils sont essentiels ici, à Ottawa, par exemple. N'est-ce pas? En misant là-dessus, est-ce qu'on a tenté de chiffrer le rendement général?

Vous avez donné un chiffre, sur le coût par emploi, et je présume qu'il s'agit d'emplois directs, des personnes qui creusent le sol. Il y a aussi la création d'emplois dérivés pour les fournisseurs et tous les autres qui nourrissent le projet.

Est-ce qu'on a toutefois tenté de chiffrer les autres formes de rendement à long terme — la qualité de vie, les avantages pour l'environnement, etc. — afin de dresser un portrait général du rendement des investissements?

M. Yves Giroux: Ce serait très intéressant pour bon nombre de personnes, mais il serait prématuré de tenter d'évaluer le rendement des investissements alors que les projets ne sont pas terminés. Étant donné l'horizon à long terme de plusieurs programmes d'infrastructure, il serait très difficile de faire une évaluation précise à cet égard. À mon avis, ces mesures seraient très difficiles à évaluer.

Les mesures que vous avez mentionnées représentent certains des principaux avantages associés à l'investissement dans les infrastructures ou les commodités, comme vous l'avez fait valoir. Il est très difficile de quantifier la valeur d'un abribus, par exemple, pour une personne qui n'est que de passage à Ottawa en janvier. Mais pour les gens qui attendent dans cet abribus pendant une tempête, la valeur est immense. C'est très difficile de quantifier les avantages directs et indirects de ces projets, mais il est évident qu'ils existent. Je n'ai pas essayé de le faire.

La présidente: Merci beaucoup d'être venu. Je tiens aussi à vous féliciter de votre nomination. Je m'attends à ce que nous ayons souvent l'occasion de vous voir dans les prochaines années.

Nous allons suspendre la séance pendant quelque temps pour lancer la vidéoconférence pour la prochaine partie.

•(1040)

(Pause)

•(1045)

La présidente: Par vidéoconférence, nous accueillons Mme Johanne Domingue, du Comité Anti Pollution des Avions de Longueuil. Nous entendrons aussi par vidéoconférence M. Paul-Yannic Laquerre, qui témoigne à titre personnel, et M. Raymond Prince. Représentant la Markland Wood Homeowners Association, nous avons M. Saulius Brikis, qui est directeur, et Mme Ilona Maziarczyk, directrice.

Bienvenue à tous. Je suppose que nous pourrions commencer par la vidéoconférence. Madame Domingue, du Comité Anti Pollution des Avions de Longueuil, aimeriez-vous commencer?

•(1050)

[Français]

Mme Johanne Domingue (présidente, Comité antipollution des avions de Longueuil): Merci, madame la présidente.

Nous avons déjà présenté un mémoire qui expliquait bien les problèmes ayant cours depuis 10 ans. J'aimerais vous aider aujourd'hui à comprendre quelques-uns d'entre eux.

L'aéroport de Saint-Hubert compte quatre écoles de pilotage. Pour vous donner un aperçu, je vous dirai que, en 2005, il pouvait y avoir 61 000 vols locaux, et en 2009, 109 000. Par conséquent, le niveau de bruit a beaucoup augmenté au-dessus des résidences.

Étant donné que la piste de cet aéroport se trouve dans un quartier densément peuplé, les citoyens ont réagi. Il ne faut pas oublier que ces vols sont assurés par de petits avions, comme les Cessna 150 et Cessna 152, qui ne sont pas équipés de silencieux. Il y a un nombre élevé de vols locaux et plus de 90 000 vols itinérants. Le nombre de vols est donc près de 199 000. Depuis plusieurs années, cet aéroport est le premier au Canada au chapitre du nombre de vols de petits avions et de vols locaux.

En 2009, les citoyens ont bien sûr réagi. Il est impossible et impensable que les citoyens tolèrent autant de mouvements d'avions. C'est vraiment abusif et excessif.

Nous avons donc rencontré les élus de nos conseils de ville et avons tenu une consultation publique en 2010, à laquelle les membres de la collectivité ont grandement participé. En effet, nous avons reçu 69 mémoires, 200 solutions et 49 recommandations. Un an plus tard, malgré tout cela, les citoyens ont dû présenter une requête au Fonds d'aide aux actions collectives pour déposer un recours collectif, rien n'étant encore réglé dans ce dossier.

Il est difficile pour nous, les citoyens, de comprendre qu'un camion lourd ne puisse pas passer dans notre quartier parce qu'il est sur une route terrestre alors qu'un avion peut circuler sur une route aérienne au-dessus de nos résidences. Il peut y avoir un avion en vol chaque 60 secondes, de façon continue. C'est très bruyant; on dit que cela représente à peu près 70 décibels toutes les trois minutes. Nous comparons souvent ces avions à une espèce de carrousel de tondeuses au-dessus de nos résidences. Il est difficile de comprendre qu'il n'y ait pas eu d'évolution quant à la politique relative au niveau de bruit causé par les avions, alors que les routes terrestres sont réglementées à ce chapitre depuis 1970.

Cela m'amène à vous parler de la qualité de vie. Les gens qui vivent près des aéroports se sentent souvent comme des citoyens de deuxième ordre. Ils ne peuvent pas avoir des nuits normales comme tout le monde. Les avions destinés au transport de marchandises commencent à survoler les résidences à partir de 4 heures le matin. Vers 5 heures, 6 heures et 7 heures, ce sont des vols itinérants qui se dirigent vers les régions. De 8 heures à 23 heures, il y a des vols locaux de petits avions qui transportent des colis. Nous nous faisons réveiller à partir de 4 heures, et le niveau de bruit nous agresse constamment.

Ce niveau de bruit affecte la santé. Cela a même été documenté par la Direction de santé publique de Montérégie, selon laquelle le bruit est réel et les citoyens de Saint-Hubert sont exposés à un risque élevé. Toutefois, on a évalué le bruit en décibels A, ou dB(A), alors que la Direction régionale de santé publique nous dit que ce niveau de bruit devrait plutôt être évalué au moyen de la mesure $L_{A\text{ MAX}}$. Je n'entrerai pas dans les détails car c'est une question d'expertise, et la mienne se limite à ce que je vis relativement au bruit.

Transports Canada se sert des prévisions de l'ambiance sonore, ou PAS, pour mesurer le niveau de bruit, alors que la Direction générale de santé publique et Santé Canada ont des façons différentes de le mesurer. Il est donc difficile pour nous de bénéficier d'une nuit de sommeil qui ne soit pas perturbée par la pollution sonore compte tenu des évaluations divergentes.

Tout au long de notre démarche, nous avons multiplié les interventions. Nous nous sommes rendu compte qu'il y a plusieurs organismes responsables dans ce domaine, et ils relèvent de différents champs de compétence. Nous avons parlé à des gens de NAV CANADA, de Transports Canada, des villes, de la Direction régionale de santé publique et de Santé Canada, mais aucun de ces organismes ne semble être celui assumant la pleine responsabilité de ce dossier. Au bout du compte, nous ne savons pas exactement quel est le niveau de bruit auquel nous sommes exposés ni qui peut le régler. Il n'y a aucune interaction entre les ministères et il ne semble y avoir aucune volonté de régler le problème. Cela nous amène, nous, les citoyens, à tenter de régler le problème, mais nous n'en réglons qu'une infime partie seulement.

•(1055)

Sur le plan juridique, Transports Canada doit revoir ses politiques, parce que la situation devient très difficile dans notre cas. Il y a eu, par exemple, un jugement de la Cour supérieure qui a ordonné un NOTAM de la part du gestionnaire de l'aéroport, mais Transports Canada a fait retirer cette exigence.

On nous dit que cela relève d'une certaine compétence et qu'on ne peut pas y toucher. Nous voulons juste avoir une politique sur le bruit. Nous comprenons que l'homologation des silencieux destinés aux avions ou encore les aspects touchant à la sécurité doivent relever de Transports Canada, mais il devrait être possible de gérer une politique sur le bruit localement. Tout ce que nous obtenons comme réponse actuellement, c'est qu'on ne peut pas le faire.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, madame Domingue. Nous avons réservé du temps pour les questions des membres du Comité.

Nous passons à M. Brikis ou à Mme Maziarczyk; à vous de décider.

Mme Ilona Maziarczyk (administratrice, Markland Wood Homeowners Association): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je m'appelle Ilona Maziarczyk et je suis accompagnée de Saulius Brikis. Nous représentons la

Markland Wood Homeowners Association, une organisation communautaire fondée il y a 60 ans. Nous venons d'un quartier résidentiel situé à cinq kilomètres au sud de l'aéroport Pearson, dans la circonscription d'Etobicoke-Centre.

Notre communauté compte 1 200 maisons et 1 400 logements locatifs et en copropriété. On compte quatre écoles fréquentées tous les jours par 2 200 élèves de partout dans la région. Il est important de souligner que Markland Wood a été fondée en 1960. L'aéroport de l'époque était l'aéroport Malton, bien avant qu'il soit agrandi pour devenir l'actuel aéroport Pearson. L'aéroport Pearson est un aéroport dans l'axe est-ouest, mais il a deux pistes d'atterrissage dans l'axe nord-sud, de sorte que les avions passent directement au-dessus de nous.

Comment sommes-nous touchés par le bruit des avions? Même si les pistes nord-sud sont moins utilisées que les pistes est-ouest, les répercussions sur notre communauté — à cinq kilomètres de l'aéroport — sont importantes en raison de la vitesse des appareils et de leur altitude, parfois aussi basse que 1 000 pieds. Le bruit nuit au sommeil des habitants des secteurs résidentiels. En raison de l'assignation de pistes préférentielles, le trafic aérien est interrompu la nuit au sud de l'aéroport, sauf lorsque les conditions météorologiques l'exigent. Toutefois, les pilotes et les transporteurs demandent l'autorisation d'utiliser ces pistes la nuit et NAV CANADA accepte ces demandes systématiquement. L'AAGT enquête sur les violations des règlements et de nombreux dossiers sont renvoyés à Transports Canada pour qu'on impose des sanctions, mais sans grandes conséquences.

Nous sommes ici pour vous demander de faire trois choses. Premièrement, veiller à ce qu'il n'y ait aucune augmentation du trafic aérien sur les pistes nord-sud de l'aéroport Pearson ni aucun autre changement, sauf la réduction de la circulation sur les deux pistes. Deuxièmement, éliminer les vols de nuit, tant les vols prévus que les vols demandés par les pilotes. Troisièmement, régler le problème du manque de surveillance du bruit par le gouvernement.

Pearson est un aéroport est-ouest en raison des régimes climatiques, et NAV CANADA a conçu le système STAR de 2012 en conséquence. Selon l'AAGT, les pistes nord-sud sont seulement utilisées lorsque nécessaire, de jour ou de nuit, en raison des conditions météorologiques ou de travaux d'entretien. En outre, il existe des règles strictes pour les vols de nuit. Seules les pistes préférentielles doivent être utilisées, ce qui exclut les vols au-dessus de Markland, sauf pour des raisons liées à la météo. Or, les pilotes demandent à utiliser ces pistes et les contrôleurs aériens de NAV CANADA leur en donnent l'autorisation.

Ces vols ont des répercussions sur les gens qui habitent au sud de l'aéroport, puisque les avions volent à une altitude extrêmement basse et à vitesse réduite. Dans la circonscription d'Etobicoke-Centre, plus de 28 000 plaintes concernant le bruit ont été déposées au cours des six premiers mois de 2018. La circulation sur les deux pistes nord-sud est répartie entre les deux pistes, en fonction de la sécurité, de la longueur des pistes et de la taille des appareils nous devons réduire la circulation sur les deux pistes nord-sud.

Le bruit des aéronefs a d'importants effets sur la santé. Les vols de nuit sont particulièrement nuisibles, puisqu'ils contribuent au manque de sommeil. Les autorités aéroportuaires affirment que les vols de nuit sont nécessaires au maintien des livraisons essentielles, mais les vols de fret ne représentent que 12 % des vols de nuit à l'aéroport Pearson.

Les aéroports et les villes prospèrent même si les vols de nuit sont interdits, comme c'est déjà le cas à Francfort et à Zurich et, bientôt, à Heathrow. Il est possible de le faire, avec un peu de volonté politique. L'aéroport Pearson imposait auparavant un couvre-feu, mais ce n'est plus le cas. On prévoit une augmentation du nombre de vols de nuit. C'est inacceptable. Il faut les éliminer.

Le manque de surveillance de l'AAGT par le gouvernement est sans précédent à l'échelle internationale. Au Canada, la sécurité aérienne relève du Bureau de la sécurité des transports, mais le bruit ne fait l'objet d'aucune surveillance indépendante. D'autres pays ont des organismes indépendants et forts pour protéger la population. L'AAGT ne rend de comptes à personne, mais son bail foncier donne une certaine autorité au gouvernement fédéral. Selon les termes du bail, un comité de surveillance du bruit doit être mis en place, mais il est essentiellement devenu un porte-parole de l'AAGT.

Nous avons besoin d'un ombudsman indépendant habilité à intervenir. Le manque de surveillance du gouvernement a des répercussions sur toutes les communautés à proximité des aéroports. Il ne faut pas promouvoir la croissance aux dépens de la santé. Le véritable moteur économique de notre pays, c'est une population en santé.

En résumé, ne permettez pas une circulation accrue sur les pistes nord-sud, éliminez tous les vols de nuit et nommez un ombudsman.

Merci beaucoup.

• (1100)

La présidente: Nous retournons à la vidéoconférence.

Monsieur Laquerre, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Paul-Yanic Laquerre (à titre personnel): Je remercie les membres de ce comité de me donner l'occasion de fournir mon témoignage.

J'ai acquis en juin 2017, avec ma conjointe, une propriété du quartier Vimont, à Laval. Nous habitons auparavant le quartier Ahuntsic de Montréal et notre décision de déménager était en grande partie motivée par le bruit insoutenable des avions qui survolaient notre logement à basse altitude.

À notre grande consternation, nous avons rapidement découvert après avoir déposé une plainte auprès d'Aéroports de Montréal, ou ADM, que notre nouvelle propriété, pourtant située à 31,2 kilomètres de l'aéroport, se trouve directement sous le corridor aérien emprunté par les avions qui atterrissent sur les pistes 24 lorsque les vents soufflent du sud-ouest.

[Traduction]

La présidente: Pourriez-vous ralentir un petit peu? L'interprète a de la difficulté à suivre. Merci.

[Français]

M. Paul-Yanic Laquerre: Je vous remercie, mais je tente de respecter les cinq minutes de temps de parole qui m'ont été accordées. Je vous rappelle d'ailleurs que je vous ai transmis le texte de mon allocution.

J'ai déposé comme pièce 1 les cartes transmises par ADM qui indiquent la position de notre immeuble et la trajectoire des aéronefs. Comme les vents du sud-ouest sont dominants dans la région métropolitaine, soit environ 70 % du temps, nous nous retrouvons dans les faits avec les mêmes appareils qui survolaient nos têtes à Montréal, et ce, à une altitude à peine plus élevée.

Nous avons initialement évalué que 30 à 40 avions par jour survolaient notre demeure. Or un décompte exact mené lors de nos journées de congé en début août nous a permis de constater que ce nombre atteint plutôt 70 à 80 avions par jour, avec une fréquence d'un par minute à certaines heures de pointe. Il s'avère donc pratiquement impossible de passer une journée d'été dans sa cour sans entendre le bourdonnement continu des aéronefs, qui ne connaît une accalmie qu'entre 1 heure et 5 h 30. Surtout, le bruit est perceptible à l'intérieur de la maison, même lorsque les fenêtres sont fermées. Nous sommes assez régulièrement réveillés à 5 h 30, comme cela a été le cas il y a deux jours.

Constatant l'inertie et l'indifférence d'ADM et de NAV CANADA, nous avons décidé de nous adresser au ministre des Transports pour qu'il interpelle ces deux entités. J'aimerais déposer ici une copie de cette lettre comme pièce 2. Dans cette lettre, nous invoquons le fait que le nombre de vols a doublé depuis les années 1960 et qu'il devrait continuer d'augmenter de 2,5 % par année jusqu'au-delà de 2040. Nous proposons aussi au ministre de demander à NAV CANADA de réviser les couloirs aériens pour que les avions survolent plutôt les autoroutes et les zones inhabitées, qui sont situées à peine à quelques centaines de mètres au sud ou à l'est des couloirs actuels.

Nous abordons de plus le fait que les pilotes peuvent actuellement descendre en paliers à 3 000 pieds du seuil de piste, à une vitesse de 27 milles nautiques et à un régime moteur très bruyant équivalant à 85 % du régime maximal, alors qu'ils pourraient adopter la méthode d'approche en descente continue en volant à 9 000 pieds et à une vitesse de 42 milles nautiques, et amorcer leur descente finale à environ 30 milles de l'aéroport en parcourant cette distance presque en vol plané, à un régime moteur minimal, ce qui réduirait considérablement l'émission de bruit. Des procédures de ce type sont déjà en place à Los Angeles, à Atlanta, à Paris et à Londres.

Or, dans sa réponse du 2 octobre, document que j'aimerais déposer comme pièce 3, le ministre Garneau décline toute responsabilité en vertu de la convention de délégation de compétence de 1992 établie entre Transports Canada et ADM ainsi que de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile. Pourtant, au-delà du lien juridique suivant lequel ADM est toujours redevable au ministre des Transports, ce dernier a, à titre d'élu et de membre du gouvernement, la responsabilité morale de représenter les Canadiens aux prises avec des problèmes de nuisance sonore susceptibles de porter atteinte à leur bien-être. Ce sont en effet les membres du gouvernement qui établissent les règles de droit qui nous gouvernent, et la décision de confier la gestion des corridors aériens à NAV CANADA relève ultimement du gouvernement et du ministre des Transports.

Il est anormal qu'en matière de nuisance publique, les citoyens soient confrontés à une entreprise privée guidée par le profit, comme ADM, qui réfute l'existence d'un problème de bruit, comme en fait foi la déclaration de la responsable des affaires publiques, Christiane Beaulieu, dans l'article du *Journal de Montréal* publié en 2012, que je dépose ici comme pièce 4. Cette entreprise délègue en plus sa responsabilité à un tiers, comme NAV CANADA, dont la dernière préoccupation est le bien-être des citoyens, en dépit des engagements pris dans le Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien de 2015. Il est injustifiable que le seul recours des citoyens soit d'intenter une action judiciaire, comme l'ont récemment fait les membres du regroupement des Pollués de Montréal-Trudeau.

La décision prise par les gouvernements précédents de céder à des instances locales une part de leur responsabilité en matière de nuisance sonore d'origine aéronautique était une erreur de bonne foi. Néanmoins, cette expérience s'est avérée néfaste pour les Canadiens. À la lumière de cet échec, le gouvernement doit réviser la Politique nationale des aéroports et forcer ADM et NAV CANADA à tenir compte de l'évolution de l'aménagement du territoire métropolitain pour modifier les pratiques perpétuées depuis 40 ans au mépris de l'urbanisation.

Je vous remercie de votre attention.

• (1105)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Prince.

[Français]

M. Raymond Prince (à titre personnel): Bonjour.

D'abord, je félicite le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de s'attaquer à ce problème, qui touche des centaines de milliers de personnes. Bravo!

Je remercie mon député, M. Angelo Iacono, de m'avoir invité à cette tribune.

Mon témoignage est un peu particulier et personnel, comme celui que M. Laquerre vient de livrer. Notre parcours est semblable.

Jusqu'à l'année dernière, je vivais à Ahuntsic. Jusqu'en 2012, il n'y avait jamais eu de problème de bruit d'avions au-dessus de ma tête. Tout à coup, en 2012, NAV CANADA a modifié ses corridors de vol au-dessus de Montréal. Pour moi, ce fut l'enfer. Tout à coup, sans répit, je voyais et j'entendais des avions passer au-dessus de ma tête, jour et nuit, tantôt à 3 500 pieds, tantôt à 3 000 pieds, et plus tard à 2 500 pieds. Dans ma cour, j'étais obligé de crier pour que ma conjointe m'entende, même si elle n'était parfois qu'à trois ou quatre pieds de moi.

J'ai installé une station de mesure du bruit chez moi, qui a calculé que, pour le seul mois de juillet 2015, il y avait eu 3 700 survols d'aéronefs au-dessus de ma résidence, qui avaient généré un bruit au-dessus de 55 décibels, dont 650 vols avaient eu lieu en pleine nuit. Pourtant, ma propriété était à 10 kilomètres à vol d'oiseau de l'aéroport. Après cinq ans de cet enfer, moi, un amoureux de Montréal, j'ai fait ce que je n'aurais jamais pensé faire pour retrouver ma qualité de vie: je suis déménagé à Laval, une banlieue, en me disant que ce serait tranquille.

Avant de faire mon achat à Auteuil, j'ai étudié le coin pendant tout un été, et tout était parfait. Parfois, à 5 000 ou 6 000 pieds, un avion passait, mais c'était un bruit très faible, comme celui d'un maringouin. J'ai donc acheté ma propriété à l'automne 2016 et j'y ai emménagé en mai 2017. En arrivant, j'ai constaté que les avions passaient maintenant à un rythme assez régulier entre 3 000 et 4 000 pieds au-dessus de ma nouvelle propriété. Imaginez mon désespoir! Tenez-vous bien: quand ils survolent ma propriété, ces avions sont en processus d'atterrissage et il leur reste au moins 27 kilomètres à vol d'oiseau avant de se poser sur la piste. M. Laquerre a même parlé de 32 kilomètres; disons que c'est à une trentaine de kilomètres. Comment se fait-il qu'à 30 kilomètres de la piste, avant d'atterrir, les avions fassent autant de bruit chez moi?

Je suis sûr que le gouvernement du Canada avait de bonnes intentions en favorisant l'émergence d'Aéroports de Montréal, ou ADM, et de NAV CANADA. Je me souviens qu'on affirmait que le Canada était le premier pays à privatiser son ciel, en 1996. C'était

audacieux, mais avec les dérapages qu'on a connus, on s'aperçoit aujourd'hui que ce fut une décision malheureuse.

J'ai consacré énormément de temps, entre 2012 et 2017, pour tenter d'amener ADM et NAV CANADA à redonner une qualité de vie à des milliers de citoyens de Montréal, mais en vain. J'ai travaillé avec le groupe Les Pollués de Montréal-Trudeau. J'ai compris que ces entités sont maintenant guidées par l'appât du gain, au détriment de notre environnement.

Selon moi, ce n'est pas l'augmentation du trafic aérien qui est problématique, mais le fait de voler à plus basse altitude que précédemment. Cela fait épargner de l'essence aux transporteurs, m'a-t-on confirmé au bureau du ministre Garneau. Leur excuse pour nous polluer est qu'ils généreraient ainsi moins de gaz à effet de serre. Quel prétexte incongru!

De plus, on m'a confirmé qu'en atterrissant à la queue leu leu ou en suivant une même trajectoire, moins d'employés étaient nécessaires à la tour de contrôle, générant ainsi des économies pour NAV CANADA. Les transporteurs derrière NAV CANADA sont donc devenus tellement puissants qu'ils dictent leurs règles. Tant ADM que NAV CANADA disent qu'on n'a rien changé depuis un demi-siècle. Comment moi, un simple citoyen, puis-je contredire tout cela?

Par exemple, NAV CANADA a violé son protocole de communications et de consultation qu'elle avait adopté en juin 2015, quand les survols à Laval ont été abaissés ultérieurement à moins de 4 000 pieds. Il aurait dû y avoir des consultations publiques, mais il n'y en a pas eu. Qui peut me confirmer cet état de fait si NAV CANADA ne le fait pas? Quelle pénalité NAV CANADA doit-elle subir? Le protocole n'en prévoit même pas.

ADM refuse de nous fournir des statistiques sur tous les vols en provenance de l'Ouest et du Sud qui passent au-dessus de Laval. Pourquoi passent-ils chez nous et pas sur la Rive-Sud de temps en temps? Pourquoi n'atterrissent-ils pas à l'Ouest? On dit souvent que ce sont les vents qui expliquent tout cela, mais on constate de visu que ce n'est pas toujours vrai.

• (1110)

[Traduction]

La présidente: Veuillez conclure, monsieur Prince.

[Français]

M. Raymond Prince: ADM n'est pas soumise à la Loi sur l'accès à l'information ni au regard du vérificateur général du Canada. Ses données quotidiennes sur le bruit sont cachées. Elle décide des exceptions aux décollages et aux atterrissages de nuit.

Si le ministre Garneau veut vraiment notre bien-être, Transports Canada doit reprendre possession du ciel canadien ou, à tout le moins, encadrer davantage ceux à qui le gouvernement en a confié les guidons, car à qui ce ciel appartient-il?

Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Merci à tous nos témoins.

Monsieur Iacono, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être ici ce matin.

Je remercie tout particulièrement mes deux concitoyens d'avoir pris le temps de nous faire un excellent exposé pour expliquer plus en profondeur ce qu'ils traversent présentement.

L'été dernier, je vous avais dit que je ferais tout en mon pouvoir en tant que député pour vous inviter ici, à Ottawa, afin que vous puissiez bien expliquer votre situation.

Il reste une question fondamentale. Le ciel est là pour que les avions volent et on en a déjà parlé. Quelle serait la chose la plus importante à faire pour que le bruit diminue et pour que vous ayez un peu de paix? Quelle serait la mesure la plus facile qu'on pourrait dire à Transports Canada et à NAV CANADA d'implanter?

Messieurs Prince et Laquerre, en vous écoutant, je me rends compte que vous êtes devenus des experts dans ce domaine. Je sais bien que c'est un sujet qui soulève beaucoup d'émotions. Quelle solution nous suggérez-vous? L'objectif de ce comité est de proposer des solutions à notre ministre pour que vous ayez éventuellement la paix.

M. Raymond Prince: D'abord, il faudrait instaurer un vrai couvre-feu, de 23 heures à 7 heures, afin que les gens puissent avoir huit heures de sommeil. Ce serait la première mesure à prendre. Il faudrait qu'on décrète un moratoire immédiatement, avant d'étudier cette question de façon plus approfondie. Ensuite, il faudrait revoir l'altitude des vols.

J'ai parlé d'encadrement. En Europe, il y a des organismes indépendants qui reçoivent les plaintes des citoyens et qui donnent des contraventions aux transporteurs qui violent le couvre-feu ou qui ne respectent pas les normes relatives au bruit. Ce serait la première chose à faire une fois le couvre-feu instauré. Un tel organisme étudierait les corridors et les techniques d'atterrissage ou de décollage qui existent dans le monde et qui permettent de diminuer les conséquences du bruit sur les résidents des secteurs résidentiels des villes et des municipalités. Je pense que ce serait la première chose à faire.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur Prince.

Monsieur Laquerre, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Paul-Yanic Laquerre: Monsieur Iacono, j'en profite pour vous remercier de votre implication dans ce dossier. Je vous remercie également de nous donner l'occasion de participer à la réunion d'aujourd'hui.

Je vois deux solutions. La première serait de modifier les couloirs aériens. Dans la carte annexée à la lettre que j'ai transmise à M. Gameau, on voit le territoire de Laval et l'autoroute 19. Actuellement, les avions passent au-dessus du territoire urbanisé à l'ouest de l'autoroute 19. Or que retrouve-t-on à l'est de l'autoroute 19? On trouve le Bois Duvernay et des terres agricoles. D'autre part, on voit que l'autoroute 440 est exactement dans la ligne est-ouest, qui se trouve à être dans le couloir aérien des avions qui descendent sur Montréal. NAV CANADA ne tient pas compte de l'urbanisation qui s'est faite, à tort ou à raison, depuis une quarantaine d'années. Il y a eu des développements domiciliaires, mais malheureusement, NAV CANADA n'en tient pas compte et maintient les mêmes couloirs aériens qui existaient dans les années 1970.

Dans les faits, les avions passent directement au-dessus du grand territoire urbanisé à l'ouest de l'autoroute 19 et chevauchent directement par une ligne transversale tout le territoire urbanisé au nord de l'autoroute 440. Pourtant, il serait possible de tenir compte de l'existence de l'autoroute 440 et des terres agricoles pour modifier le territoire de quelques centaines de mètres à peine ou, tout au moins, d'essayer de se pencher sur une solution. Cela ne semble pas être le cas, puisque NAV CANADA ne l'a jamais fait.

• (1115)

M. Angelo Iacono: Quelle est votre deuxième solution?

M. Paul-Yanic Laquerre: Dans mon allocution, j'ai parlé de la méthode de la méthode de l'approche en descente continue. Comme vous le savez, actuellement, l'aéroport de Montréal est ceinturé de balises radio non directionnelles qui guident les pilotes dans leur navigation.

Je ne suis pas un spécialiste de l'aéronautique, mais de ce que j'en comprends, actuellement, les avions qui atterrissent à Montréal peuvent descendre à 4 000 pieds dès la balise radio appelée Maire, qui est située à 42 milles nautiques de la piste. Ils atteignent ensuite généralement 3 000 pieds d'altitude, à 27 milles nautiques du seuil de piste, bien avant les balises Sloka et Lonna, qui sont à 14 et 13 milles nautiques de distance de la piste. Leur moteur fonctionne alors à 85 % du régime maximal, ce qui est très bruyant. S'ils adoptaient la méthode de la méthode de l'approche en descente continue, les avions devraient survoler cette balise Maire à 9 000 pieds, donc beaucoup plus haut, et amorcer ensuite leur descente finale à environ 30 000 pieds en parcourant la distance en quasi-vol plané, les moteurs coupés.

M. Angelo Iacono: Monsieur Laquerre, comment avez-vous établi tout cela? Sur quoi vous basez-vous?

M. Paul-Yanic Laquerre: Je ne suis pas un spécialiste en aéronautique. Je me suis basé sur le témoignage de deux experts qui avaient témoigné dans un rapport transmis à une ancienne députée libérale, qui avait rédigé un rapport d'enquête. Il s'agit de M. Cyril Charpentier, commandant de bord de Boeing 747, et de M. Yan Burelle. Ce sont deux experts en aéronautique.

M. Angelo Iacono: Mon temps de parole est déjà écoulé, mais ce serait très intéressant que vous nous fassiez parvenir ces deux documents.

M. Paul-Yanic Laquerre: Certainement. D'ailleurs, ils sont annexés au rapport de la députée Marlene Jennings, qui est intitulé « Gestion du bruit aéroportuaire: Défis et recommandations ».

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert: Je vais faire quelques commentaires. Nous avons des témoins très passionnés aujourd'hui. J'aimerais donc soulever quelques points aux fins du compte rendu et leur demander de répondre.

Premièrement, je représente une circonscription de Calgary située à une bonne demi-heure de route de l'aéroport. Or, au cours des trois dernières années, depuis l'aménagement d'une nouvelle piste à Calgary, ma région est maintenant traversée par un corridor aérien, qui n'était pas le cas auparavant. Je reçois des plaintes qui ressemblent aux situations que beaucoup d'entre vous ont décrites aujourd'hui. Cela n'a rien de nouveau pour moi; je ne parle pas de votre situation précise, mais d'une situation semblable, à Calgary.

Toutefois, en tant qu'élus, notre problème est que nous devons nous fier aux experts, et j'ose espérer que c'est le cas du personnel de NAV CANADA. Le transport aérien est très sécuritaire au pays. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons leur poser des questions; nous l'avons fait.

La réalité, c'est que le Canada est en quelque sorte victime de son succès. Dans mon cas précis, à Calgary, le nombre de vols a littéralement triplé ces dernières années. Les gens veulent prendre l'avion et veulent des horaires pratiques.

Deuxièmement, la population délaisse les centres commerciaux. Nous aimons magasiner en ligne. Nous voulons recevoir nos achats le lendemain matin. Je pense que nous devons tenir compte de tous ces aspects dans le cadre de notre étude.

Mon dernier commentaire porte sur la formation des pilotes, un sujet abordé par notre premier témoin. On nous dit qu'il manque actuellement 3 000 pilotes au Canada. Voilà l'ampleur de la pénurie de pilotes qui afflige l'industrie aérienne. Si les transporteurs parviennent à recruter du personnel, il faudra offrir beaucoup plus de formation, qui devra évidemment être offerte là où il y a une piste d'atterrissage.

Cela étant dit, je pense qu'aucun d'entre nous ne devrait croire que ce problème disparaîtra de sitôt.

Je tenais à soulever ces questions pour voir si quelqu'un pourrait y répondre.

• (1120)

La présidente: Aimeriez-vous...

M. Ron Liepert: Comment pourrions-nous composer avec le fait que les consommateurs veulent commander en ligne? Ils veulent leurs produits le lendemain matin, ce qui signifie que les vols de nuit sont nécessaires.

Il faut établir un équilibre entre ce que nos électeurs veulent, en tant que consommateurs, et les problèmes délicats auxquels vous êtes tous confrontés.

La présidente: Aimeriez-vous répondre à M. Liepert?

Mme Ilona Maziarczyk: Je vous remercie de vos commentaires, mais ce n'est pas notre domaine d'expertise. De toute évidence, nous sommes simplement ici en raison des problèmes qui sont survenus au fil des ans et qui se poursuivent.

M. Ron Liepert: J'aimerais que vous vous mettiez à notre place pour nous aider, parce que nous ne sommes pas des spécialistes non plus.

Mme Ilona Maziarczyk: Très bien.

Vous avez dit que les gens veulent prendre l'avion et avoir des horaires pratiques. En quoi un vol de nuit est-il si pratique? Pourquoi faut-il que deux ou trois avions arrivent de Cuba à deux heures du matin?

M. Ron Liepert: Je n'en ai aucune idée.

Mme Ilona Maziarczyk: Eh bien, voilà la question.

Pourquoi ne pas avoir de plus gros avion? Il faut consolider. Pourquoi l'industrie — l'industrie du voyage — ne peut-elle utiliser des avions plus gros et regrouper trois vols de petits appareils en un seul gros avion? En plus, il faut des vols de jour, pour éviter les arrivées à deux ou trois heures du matin en provenance de Las Vegas, de Cuba ou de tout autre endroit dans le sud.

En ce qui concerne le magasinage en ligne, c'est quoi le problème? Pourquoi est-il nécessaire de livrer dans les 24 heures? En réalité, les

vols de fret ne représentent actuellement que 12 % des vols à l'aéroport Pearson. C'est cela, le chiffre.

M. Ron Liepert: Une des solutions qu'on nous a proposées était de détourner le trafic du fret aérien de Pearson à Hamilton, par exemple. C'était une suggestion. Ce n'est pas une option pour les villes comme Calgary, étant donné qu'il n'y a pas d'autre aéroport à proximité. Ce que j'essaie de dire, je suppose, c'est qu'en tant qu'élus, nous représentons tout le monde. Notre rôle est d'établir un équilibre pour ce genre de choses, par exemple entre l'économie et l'environnement, comme on l'entend souvent. Certains témoins ont indiqué que la proposition de consolider les routes entraînerait une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre. Encore une fois, voilà le genre d'équilibre qu'il faut chercher à atteindre, à mon avis.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie tous nos invités d'être présents aujourd'hui. Étant donné que j'ai beaucoup plus de questions que de temps disponible, je vais poser mes questions rapidement en souhaitant obtenir des réponses brèves.

Madame Domingue, dans votre présentation, vous avez fait allusion à un document produit par la Direction de santé publique de la Montérégie, dans lequel on démontre la nuisance de la pollution par le bruit. Or des témoins du ministère qui ont comparu devant nous nous ont dit qu'aucune étude n'avait été faite.

Cette étude a-t-elle été réalisée par le gouvernement provincial? Disposez-vous de cette étude? Le cas échéant, pourriez-vous nous la faire parvenir?

Mme Johanne Domingue: Oui, cette étude a été présentée lors de la consultation publique, parce qu'une analyse avait été faite à partir de stations de bruit dans le cadre de l'étude de bruit de Dessau Environnement. La Direction de santé publique de Montérégie a analysé la documentation. Elle l'a ensuite présentée et a indiqué qu'il y avait un risque réel et que c'était à l'échelle de la province. Le document est à l'intérieur du mémoire. Je pourrai vous le remettre tout à l'heure.

M. Robert Aubin: Merci beaucoup.

J'ai deux autres questions à vous poser. Vous avez parlé des écoles de pilotage. Nous allons y revenir lors d'une autre étude qui portera sur les écoles de pilotage. J'espère que nous aurons l'occasion de vous recevoir à nouveau, notamment pour ce qui est des questions de pollution sonore. Vous me dites que ces petits avions circulent sans silencieux. Ce n'est certainement pas parce que les silencieux n'existent pas.

Est-ce que Transports Canada a abdiqué sa responsabilité de faire appliquer cette réglementation?

• (1125)

Mme Johanne Domingue: Les silencieux sont homologués, mais leur construction est en cours. Plusieurs lettres ont été envoyées à plusieurs ministres des Transports. Dans celles-ci nous demandions qu'au minimum, des silencieux soient homologués, ce que nous n'avons jamais obtenu. Il a fallu faire un recours collectif pour réussir à faire homologuer des silencieux, parce que Transports Canada ne voulait pas le faire.

M. Robert Aubin: C'est absolument incroyable. Je vous arrête ici parce que j'ai une foule d'autres questions à poser et que nous aurons probablement l'occasion de reparler des petits avions dans le cadre de l'étude sur les écoles de pilotage. Notre étude porte sur les grands aéroports.

Quelle est l'incidence de l'aéroport Montréal-Trudeau sur le bruit à Saint-Hubert?

Mme Johanne Domingue: On a annoncé récemment qu'on pouvait accueillir des gros porteurs à l'aéroport de Saint-Hubert, à Longueuil, ce qui a suscité une très grande inquiétude. Le problème du bruit existait déjà à cause des petits avions, et il va augmenter si les avions de l'aéroport Montréal-Trudeau viennent à l'aéroport de Saint-Hubert. Il ne faut pas oublier que cet aéroport est le satellite de l'aéroport Montréal-Trudeau. Si ce dernier manque d'espace, les avions vont donc venir à l'aéroport de Saint-Hubert.

M. Robert Aubin: Vont-il y venir même la nuit?

Mme Johanne Domingue: Cela peut avoir lieu 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Il n'y a aucune restriction, aucun couvre-feu à l'aéroport de Saint-Hubert. Les posés-décollés des écoles sont les seuls moments où il y a des restrictions. Les utilisateurs ont donc une entière latitude quant à l'utilisation de l'aéroport.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Je vais poser une question rapidement à Mme Maziarczyk.

Vous avez proposé qu'il y ait un ombudsman indépendant. Est-ce à dire que le processus de consultation des aéroports auprès des comités citoyens vous apparaît totalement inefficace?

M. Saulius Brikis (administrateur, Markland Wood Homeowners Association): Il faut comprendre que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, soit la GTAA, est semi-indépendante. Sa croissance se fait sans supervision stricte de la part du gouvernement du Canada. Une entente entre la Ville de Toronto et la GTAA a été proposée en 2000. En vertu de cette entente, l'aéroport devait respecter les règles sur la production de bruit élevé, la pollution et l'utilisation du territoire. Or cette entente n'a jamais été signée et nous ne savons pas pour quelles raisons. Il n'y avait pas de volonté, de la part des deux parties, de devenir de bons voisins.

Le chiffre d'affaires de l'aéroport s'est accru très rapidement, ce qui cause d'importants problèmes de santé publique et de sécurité opérationnelle. En 2012 et en 2017, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a enquêté sur 25 cas de contact très rapproché. Cela cause des problèmes. C'est pourquoi nous demandons qu'il y ait un ombudsman.

M. Robert Aubin: Je vous remercie. Je suis désolé de vous bousculer.

Mon temps est-il écoulé?

[Traduction]

La présidente: Il vous reste une minute.

[Français]

M. Robert Aubin: Je serai bref.

J'ai une question personnelle à vous poser, messieurs Prince et Laquerre. Vous n'êtes pas tenus d'y répondre si vous ne le souhaitez pas. Votre réponse nous éclairerait, par contre. Vous avez tous les deux déménagé. Avez-vous dû vendre vos propriétés à perte? Est-ce qu'on est en train de détruire des propriétés parce que les gens doivent vendre leur propriété à perte pour s'en aller?

M. Paul-Yanic Laquerre: La question des vols n'est pas mentionnée présentement. Il semble que ce soit un sujet tabou.

Pour répondre à votre question, lorsque j'ai acheté ma propriété, personne ne m'avait mentionné que nous étions sous un couloir aérien. Cette question semble être sous le coup d'une omerta.

Je vais revenir sur ce que vous avez mentionné tout à l'heure. Je vous informe que, en 2014, la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal a publié un avis intitulé « Avis de santé publique sur les risques sanitaires associés au bruit des mouvements aériens à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau » dont je pourrai vous transmettre une copie si cela vous intéresse.

M. Robert Aubin: Absolument. Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Pourriez-vous nous envoyer ce document, s'il vous plaît?

Allez-y, monsieur Wrzesnewskyj. Vous avez cinq minutes.

M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'aurais une petite question avant que vous ne démarriez le chronomètre. Dans une réunion antérieure, Transports Canada s'est engagé à nous fournir la documentation nécessaire pour préciser qui, du ministre ou du ministère des Transports, avait autorisé l'augmentation du budget des vols de nuit à l'AAGT. Je me demande simplement si nous avons reçu la documentation à cet égard.

• (1130)

La présidente: Nous ne l'avons pas encore reçue.

M. Borys Wrzesnewskyj: Merci.

Je vais maintenant poser mes questions.

Monsieur Prince, vous avez parlé des milliards de dollars de profits qui semblent guider le processus de prise de décisions. Nous avons entendu les gens de NAV CANADA. Ils ont utilisé un prétexte éthique en disant vouloir réduire leur empreinte carbone, mais il semble qu'en vérité, ce n'est qu'une question de milliards de dollars de profits. Je crois comprendre qu'ils ont modifié la trajectoire de vol de la liaison Montréal-Toronto du côté de Toronto, mais sans consulter les représentants des quartiers — ce qu'ils sont tenus de faire — pour réduire le temps de vol d'une minute. Cela représente des économies considérables pour les transporteurs aériens qui font souvent cette liaison, mais cela a aussi eu des répercussions sur les quartiers du secteur de Don Valley à Toronto. Le bruit est soudainement devenu un problème dans des quartiers qui n'étaient pas touchés auparavant.

On se sert du prétexte selon lequel cela réduit les émissions de carbone, les transporteurs aériens sont très heureux des profits. Les municipalités limitent la circulation des camions lourds dans le quartier résidentiel, en particulier la nuit. Elles n'ont pas abdiqué leurs responsabilités. L'espace aérien relève du gouvernement fédéral.

Vous souhaitez peut-être faire un commentaire sur NAV CANADA et son indépendance par rapport à Transports Canada, au gouvernement. Dans quelle mesure consultent-ils la population des quartiers lorsqu'ils prennent des décisions qui ont une incidence sur votre qualité de vie?

[Français]

M. Raymond Prince: Comme je l'ai mentionné, j'ai constaté que l'altitude des vols a baissé à Laval sans qu'il y ait eu de consultation, ce qui est contraire au protocole.

Le rapport annuel de 2012 de NAV CANADA indiquait que les nouveaux corridors permettraient d'épargner 7 milliards de dollars en carburant pour les clients des aéroports de Vancouver, Calgary, Toronto et Montréal d'ici l'année 2020. Je crois donc comprendre que, en 2016, les transporteurs — NAV CANADA appartient aux transporteurs — cherchaient des moyens de maximiser leurs profits. Par conséquent, ont-ils abaissé l'altitude des vols à Laval, près de Montréal, ou peut-être à Toronto également, pour économiser de l'essence? Leur excuse est qu'ils créeront moins de gaz à effet de serre, mais cette excuse ne tient pas la route: ils polluent. Je suis victime de la pollution sonore, mais eux se félicitent de réduire les gaz à effet de serre!

M. Borys Wrzesnewskyj: Merci.

[Traduction]

Je vous remercie de la réponse.

Donc, il n'y a eu aucune consultation...

[Français]

M. Raymond Prince: Non.

[Traduction]

M. Borys Wrzesnewskyj: ... pas plus qu'à l'autre bout, à Toronto, d'ailleurs.

J'aimerais parler du problème du manque de reddition de comptes, que ce soit de NAV CANADA ou de l'AAGT. Il existe un comité consultatif communautaire sur l'environnement et le bruit, appelé CENAC. Dans quel immeuble ce comité se réunit-il?

M. Saulius Brikis: Habituellement, elles ont lieu au terminal principal, au siège social de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

M. Borys Wrzesnewskyj: Les réunions ont lieu dans leurs bureaux. Qui dirige les réunions?

M. Saulius Brikis: Elles sont organisées par l'Autorité aéroportuaire; les représentants des administrations municipales y participent.

M. Borys Wrzesnewskyj: Le gouvernement fédéral est la véritable autorité, mais le CENAC, le comité sur le bruit qu'ils ont créé, organise des réunions dans ses bureaux et utilise comme prétexte une consultation avec des conseillers municipaux qui n'ont aucun véritable poids politique dans le processus de décision. On dirait bien que c'est une façade.

De toute évidence, ils devraient fournir les ressources, puisqu'ils sont la source du bruit, mais le comité sur le bruit devrait être un comité indépendant avec un véritable pouvoir décisionnel.

• (1135)

M. Saulius Brikis: Je suis d'accord. Nous connaissons tous les effets de la pollution sonore des aéroports sur la population. Il existe un modèle intéressant; la ville de Toronto exerce une certaine surveillance des questions liées à la santé pour l'aéroport Billy Bishop. Ce mécanisme est en place depuis plusieurs années, mais il n'existe aucun mécanisme de surveillance des questions de santé à l'AAGT.

Pour créer un processus redditionnel pour l'AAGT, nous devrions peut-être solliciter la participation des services de santé publique pour exercer une surveillance des émissions de bruit de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. Ce serait un début. D'autres mesures pourraient être mises en oeuvre plus tard, notamment la sécurité relative à l'utilisation des terres. Bref, je propose de faire appel aux agences de santé publique.

M. Borys Wrzesnewskyj: Merci.

La présidente: Je remercie nos témoins. Nous avons entendu votre frustration. Nous vous serions très reconnaissants de nous faire parvenir toute documentation par l'intermédiaire de la greffière, qui les transmettra ensuite à tous les membres du Comité. Merci beaucoup d'avoir pris le temps de comparaître aujourd'hui. Nous tiendrons plusieurs autres séances dans le cadre de cette étude.

Chers collègues, je vous remercie. Nous sommes ici depuis 8 heures ce matin; ce fut une très longue journée. Merci à tous de votre patience.

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.

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 : <http://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: <http://www.ourcommons.ca>