



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 125 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 6 décembre 2018**

—  
**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



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

Le jeudi 6 décembre 2018

• (0845)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Je déclare ouverte la 125<sup>e</sup> du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude du mandat du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

Nous accueillons aujourd'hui l'honorable François-Philippe Champagne, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, ainsi que Kelly Gillis, sous-ministre, Infrastructure et Collectivités, du Bureau de l'infrastructure du Canada. Bienvenue à vous deux. Nous avons hâte à votre comparution, alors je vous remercie de vous être présentés aujourd'hui.

Monsieur le ministre Champagne, je vous cède la parole.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Madame la présidente, je suis désolé, je veux seulement régler quelques petites questions d'ordre administratif avant que nous arrivions aux commentaires très attendus du ministre; j'espère qu'il abordera dans sa déclaration préliminaire le fait qu'il n'était pas là pour l'examen du budget des dépenses. Je sais qu'il comparait aujourd'hui au sujet de sa lettre de mandat, mais je veux simplement m'assurer que nous avons souligné le fait que, la plupart du temps, les ministres viennent aussi comparaître pour leur Budget supplémentaire des dépenses.

Merci.

**La présidente:** Merci, monsieur Jeneroux.

Monsieur le ministre Champagne, vous disposez de cinq minutes; allez-y.

**L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités):** Merci, madame la présidente.

Je suis très heureux de comparaître devant vous et vos collègues aujourd'hui.

C'est la première fois que je comparais devant le Comité, mais je commencerai par déclarer que je suis tout à fait ravi d'être des vôtres et d'aborder les progrès liés à l'infrastructure. Madame la présidente, je pense que l'infrastructure touche la vie des Canadiens de toutes les collectivités, qu'elles soient urbaines ou rurales.

Bonjour et merci de m'avoir invité, mesdames et messieurs les députés.

Kelly Gillis, ma très apte sous-ministre, qui oeuvre très activement sur ce dossier pour qu'on puisse livrer des résultats aux Canadiens, m'accompagne.

Je voudrais commencer par reconnaître le travail exceptionnel de mon prédécesseur, le ministre Sohi. Il était responsable de ce dossier, et nous savons tous qu'il est un véritable passionné de l'infrastructure, presque autant que de sa ville natale d'Edmonton. Il a laissé

un bon héritage en ce qui concerne les projets et le programme. Il défend avec vigueur les intérêts de sa région et, évidemment, de l'Alberta, et il continue d'oeuvrer au sein de son nouveau portefeuille en tant que ministre des Ressources naturelles.

[Français]

J'aimerais aussi remercier ma sous-ministre et l'ensemble des employés d'Infrastructure Canada de leurs nombreux efforts et de leur dévouement au cours des trois dernières années. Grâce à leurs efforts soutenus, nous avons fait d'énormes progrès pour livrer des infrastructures modernes aux Canadiens partout au pays.

[Traduction]

Laissez-moi vous donner un bref aperçu. Depuis que j'ai été nommé ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, j'ai eu la chance de constater par moi-même nos investissements dans les infrastructures de partout au pays. J'ai récemment assisté à l'inauguration du projet de protection des terrains portuaires contre les inondations, à Toronto, qui contribuera à transformer les terrains portuaires en de belles collectivités nouvelles entourées de parcs et d'espaces verts. Le projet ajoutera également des logements abordables dans la région de Toronto.

J'ai également visité le projet d'énergie éolienne à Inuvik, dans les Territoires du Nord-Ouest; ce projet fournira une source d'énergie efficace, fiable et propre aux résidents d'Inuvik. J'ai été heureux de constater qu'il s'agissait du premier projet réalisé au titre du Fonds pour l'énergie dans l'Arctique, qui aide les collectivités du Nord à passer du diesel à l'énergie renouvelable.

• (0850)

[Français]

J'ai aussi visité un garage souterrain, à Montréal, qui permettra d'augmenter la flotte de voitures de métro de la Ville de Montréal, d'améliorer la fréquence du service et, évidemment, de soutenir la croissance prévue du nombre d'usagers du transport en commun à Montréal.

[Traduction]

Laissez-moi aborder brièvement quelques réussites que nous avons connues jusqu'ici. Notre plan consistant à injecter au cours de la prochaine décennie 180 milliards de dollars dans les infrastructures de partout au pays est véritablement historique. Je suis fier des progrès que nous avons réalisés jusqu'ici et de l'incidence positive qu'a eue le plan sur les gens dans l'ensemble du pays. Il est exécuté par 14 ministères et organismes fédéraux.

[Français]

Les 70 nouveaux programmes et initiatives sont maintenant tous lancés, et plus de 32 000 projets d'infrastructure ont déjà été approuvés. Presque tous les projets sont déjà en cours.

[Traduction]

Je suis heureux de souligner certaines des importantes étapes clés que nous avons franchies ensemble depuis la dernière comparution du ministre Sohi devant le Comité, au mois de mai. La première, dont je suis très fier, est le Défi des villes intelligentes. Le nom des finalistes a été annoncé cet été, et celui des gagnants le sera à la fin du printemps 2019.

[Français]

La Banque de l'infrastructure du Canada a annoncé son premier investissement, soit un montant de 1,28 milliard de dollars dans le Réseau express métropolitain, à Montréal. Au moyen de cet investissement, la Banque fait exactement ce qu'il était prévu qu'elle fasse, c'est-à-dire accorder un financement pour permettre de créer davantage d'infrastructures pour les Canadiens et les Canadiennes de partout au pays.

[Traduction]

Même si très peu avait été fait pour promouvoir cet important projet quand nous sommes arrivés au pouvoir, le pont international Gordie-Howe est enfin en cours de construction. C'est vraiment historique pour le Canada. Nous savons que le corridor Windsor-Détroit compte pour environ 30 % du commerce de marchandises entre le Canada et les États-Unis. Ce projet se fonde véritablement sur notre prospérité actuelle pour garantir qu'elle se poursuive à l'avenir.

[Français]

Infrastructure Canada a aussi signé des ententes bilatérales avec l'ensemble des provinces et des territoires pour la prochaine décennie. Nous avons déjà approuvé du financement en vertu de ces ententes, comme

[Traduction]

la ligne verte, à Calgary, le prolongement de la ligne Millennium, en Colombie-Britannique,

[Français]

les voitures de métro Azur, à Montréal,

[Traduction]

et le système de traitement des eaux dans le district régional de Comox Valley, en Colombie-Britannique.

Enfin, nous avons également lancé le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes. Nous avons déjà reçu un certain nombre de demandes de financement et sommes en train de les examiner.

J'ai également eu le plaisir de rencontrer mes homologues provinciaux et territoriaux, au mois de septembre. L'un des éléments clés que nous avons abordés tenait à la façon de mieux adapter le versement de nos fonds et nos processus à la saison de la construction, c'est-à-dire que nous voulons accélérer et améliorer notre processus d'évaluation initiale, d'examen et d'approbation et nous assurer que nos processus — fédéraux, provinciaux ou territoriaux — sont harmonisés avec la saison de la construction. J'ai insisté auprès de mes collègues sur le fait que nous devons travailler là-dessus avec diligence.

J'ai visité plusieurs chantiers de projet, où les travaux avancent bien, mais pour lesquels on n'a pas présenté de demandes de remboursement, par exemple le projet de la rue Cherry lié à l'eau et au remblayage du lac, à Toronto, et le garage de Côte-Vertu, à Montréal, au Québec. Pour régler ce problème, nous avons récemment lancé avec la Saskatchewan, la Nouvelle-Écosse et

l'Alberta un projet pilote visant à vérifier l'efficacité d'une approche de facturation progressive. Nous savons que les Canadiens veulent voir des fonds qui correspondent aux étapes clés des projets, une approche fondée sur le pourcentage d'achèvement, et nous avons demandé à nos collègues dans les provinces de travailler avec nous afin d'obtenir ce résultat également.

[Français]

En conclusion, je souhaite remercier les membres du Comité de m'avoir donné l'occasion de faire une mise à jour. J'espère qu'ensemble, avec chaque membre du Comité, nous pourrions bâtir des infrastructures du XXI<sup>e</sup> siècle qui soient modernes, résilientes et vertes pour l'ensemble des Canadiens.

Je vous remercie.

● (0855)

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le ministre Champagne. Nous vous sommes reconnaissants de tous vos commentaires et du fait que vous les avez formulés dans le délai de cinq minutes, de sorte que les membres du Comité puissent poser les innombrables questions qu'ils ont à vous adresser.

Monsieur Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux:** Merci, madame la présidente, et je vous remercie, monsieur le ministre, de votre présence aujourd'hui.

Avez-vous entendu des intervenants — que vous rencontrez fréquemment, je le sais — parler des conséquences sociales du fait d'avoir des travailleurs de la construction majoritairement de sexe masculin, surtout dans les régions rurales?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** L'un des groupes de personnes que je rencontre le plus souvent est celui des travailleurs de la construction. Ce sont les vrais héros de ce que nous faisons. Je suis allé tout récemment sur le pont Champlain, à Montréal. Je peux dire à mon collègue qu'au moment où j'ai rencontré les 1 600 travailleurs qui oeuvrent sept jours par semaine, jour et nuit, beau temps mauvais temps, je les ai vraiment écoutés. Je me suis toujours assuré de leur répéter que ma grande priorité sur tous les chantiers de construction, c'est la santé et la sécurité des gens et les avantages pour la collectivité dans laquelle ils travaillent.

**M. Matt Jeneroux:** Je sais que vous le savez, monsieur le ministre, mais Montréal n'est pas une région rurale. Ma question précise portait sur les régions rurales. Le premier ministre a récemment fait une déclaration selon laquelle la présence d'hommes — surtout des travailleurs de la construction — a des conséquences sociales négatives dans les régions rurales. Je me demande si vous avez entendu dire la même chose.

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Le député a raison. Je mentionnais un projet urbain, mais, puisque nous réalisons plus de 4 000 projets dans l'ensemble du pays, il souhaiterait que je le fasse non seulement dans les régions urbaines, mais aussi dans les régions rurales. J'interviens toujours auprès des travailleurs, afin de m'assurer d'acquiescer une compréhension des questions touchant leur santé et leur sécurité ainsi que des avantages pour la collectivité dans laquelle ils mènent leurs activités. Je suis récemment allé sur le chantier de l'agrandissement du parc Fort Edmonton en compagnie du député, et nous avons rencontré des travailleurs et des gens qui vont faire le travail là-bas, et, partout, on est...

**M. Matt Jeneroux:** Encore une fois, monsieur le ministre, Edmonton n'est pas une région rurale. Je parle précisément des régions rurales et des commentaires formulés par le premier ministre. Oui ou non, souscrivez-vous à ces commentaires?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Je sais qu'Edmonton n'est pas une région rurale, tout comme Montréal n'en est pas une, mais, partout où je vais, que ce soit en région rurale ou urbaine, je rencontre les travailleurs et m'assure de les écouter. J'interviens auprès d'eux, car ils sont les vrais héros des projets d'infrastructure que nous réalisons partout au pays.

**M. Matt Jeneroux:** C'était un oui ou un non, monsieur le ministre. Le premier ministre a formulé un commentaire la fin de semaine dernière. Souscrivez-vous à ses commentaires?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Comme je l'ai dit, encore une fois, mon rôle est de m'assurer que, partout au pays, nous construisons des infrastructures pour le XXI<sup>e</sup> siècle, qui sont modernes, solides et écologiques, et, évidemment, les travailleurs de l'ensemble du pays — hommes ou femmes — sont la clé de la réalisation de ces projets pour tous les Canadiens.

**M. Matt Jeneroux:** Je vais poser cette question différemment, monsieur le ministre. Est-ce que le fait d'appliquer le...

**La présidente:** Monsieur Jeneroux, je pense que vous insistez un peu trop sur cette question.

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, c'est mon temps de parole. J'ai le droit de poser la question que je souhaite poser durant la période qui m'est allouée.

**La présidente:** Vous ne pouvez pas vous répéter sur la même question.

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, je vous demande tout d'abord d'arrêter le chronomètre, puis de citer l'article du Règlement qui prévoit que je n'ai pas le droit de poser une question répétitive.

**La présidente:** Voudriez-vous que je le lise?

**M. Matt Jeneroux:** S'il vous plaît.

**La présidente:** Dans *La Procédure et les usages*, aux pages 1058-1059, c'est chaque fois que les questions sont « répétitives ou n'ont aucun rapport avec l'affaire dont » nous sommes saisis. Le problème tient à la répétition. C'est la troisième fois que vous tentez de poser la même question.

**M. Matt Jeneroux:** C'était la deuxième fois, madame la présidente, et je ne dirais pas cela. Je pose la question différemment, cette fois.

Permettez-moi de poser la question, s'il vous plaît. Nous ne disposons que de six minutes pour poser les questions.

**La présidente:** Oui.

**M. Matt Jeneroux:** Le fait d'appliquer le point de vue sexospécifique que mentionne le premier ministre, a-t-il une incidence sur le fait que l'infrastructure est construite en temps voulu?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Je dirais que l'application d'un point de vue sexospécifique est capitale dans le cadre de tous les programmes et projets que nous réalisons. Il est essentiel que nous comprenions les conséquences sur les différents groupes et sur les diverses personnes qui travailleront sur nos chantiers — et sur la collectivité —, alors je pense que le fait que nous tenons compte du sexe est un grand pas en avant pour notre pays. En outre, dans le cadre du plan d'infrastructure historique de 180 milliards de dollars, comme le député le sait, nous avons appliqué non seulement ce point

de vue, mais aussi un point de vue environnemental afin de comprendre les répercussions de nos projets.

Plus nous comprenons comment fournir des infrastructures aux collectivités de partout au pays, selon moi, mieux ce sera pour nous, en tant que Canadiens.

**M. Matt Jeneroux:** Monsieur le ministre, dans votre déclaration préliminaire, vous affirmez avoir libéré des fonds de subventions dans la Banque de l'infrastructure du Canada. Je ne pense pas que vous les ayez nécessairement libérés. Je vais vous donner une chance de reformuler cette affirmation.

Il y a les 5 milliards de dollars que vous avez pris du plan Investir dans le Canada, sous la rubrique des réseaux de transport en commun. Vous avez pris 5 milliards de dollars qui étaient destinés aux corridors commerciaux et de transport, puis un autre 5 milliards de dollars qui étaient destinés à des projets d'infrastructure verte. Vous avez mentionné avoir construit un projet à Montréal, qui était une répétition de l'annonce faite par le premier ministre en juin 2017.

Premièrement, je ne vois pas en quoi il s'agit d'argent libéré. Vous l'avez simplement changé de place. Deuxièmement, la Banque de l'infrastructure, dont vous vantez beaucoup le succès dans votre déclaration préliminaire, selon moi, dans l'ensemble du pays, a été désignée comme étant tout, sauf une réussite. J'ai entendu des gens la qualifier de catastrophe et d'échec. J'espère que vous pourrez formuler un commentaire sur la raison pour laquelle cet argent destiné aux infrastructures n'est pas versé.

Bien franchement, aucune somme n'a été libérée. Pour l'instant, ce n'est que de l'argent déplacé.

• (0900)

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Je suis très heureux de répondre à cette question. Je pense que la Banque de l'infrastructure est un autre outil à notre disposition afin que nous puissions travailler mieux et plus rapidement pour les Canadiens.

Manifestement, nous ne parlons pas aux mêmes personnes. Autrefois, j'étais ministre du Commerce, et je peux vous dire que les investisseurs de partout dans le monde envisageaient d'investir au Canada. Dans le cas de la Banque de l'infrastructure, comme vous l'avez affirmé, le premier projet a été le REM, à Montréal. Elle a eu la permission de consentir un prêt afin de faire démarrer ce projet, qui va transformer le transport en commun dans la ville.

Je peux rassurer le député quant au fait que je parle avec le PDG de la Banque, même s'il s'agit d'une entité indépendante du point de vue de sa gestion et de ses décisions en matière d'investissement. Je parle régulièrement au PDG. Il étudie actuellement plus de quelques dizaines de projets. Je dirais que les responsables de la Banque ont tenu des centaines de conversations, dans l'ensemble du pays, avec des dirigeants communautaires et des représentants des gouvernements territoriaux et provinciaux.

À mes yeux, il s'agit d'en faire plus. Il est question de nous assurer que nous avons accès à plus d'argent pour réaliser des projets partout au pays. La Banque nous permet, par exemple...

**M. Matt Jeneroux:** Vous ne faites que déplacer de l'argent, monsieur le ministre. C'est tout ce que c'est. C'est le plan Investir dans le Canada. Vous avez déplacé de l'argent provenant de ce plan vers la Banque de l'infrastructure.

Concernant le projet de REM, s'agissait-il ou non de la reprise d'une annonce précédente?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** J'affirmerais que non, et je corrigerais mon collègue, dans un sens. Le fait que la Banque a consenti le prêt libère des investissements qui, autrement, seraient retirés de l'allocation pour le transport public qu'a obtenue le Québec.

À mon avis, le fait d'avoir été en mesure de convaincre des investisseurs comme la Banque de l'infrastructure de prendre part à ce projet est une grande chose. Cela nous permettra d'en faire plus. Je peux affirmer au député que nous examinons les interconnexions et que nous envisageons d'autres systèmes de train léger sur rail dans l'ensemble du pays. Je pense que nous devrions célébrer cette situation. Le Canada faisait partie des quelques pays du G7 à ne pas avoir de banque d'infrastructure...

**M. Matt Jeneroux:** Rien n'est construit, monsieur le ministre.

**L'hon. François-Philippe Champagne:** ... et cette banque est un autre excellent outil permettant de réaliser des projets pour les Canadiens.

**M. Matt Jeneroux:** Mais rien n'est construit grâce à la Banque de l'infrastructure, monsieur le ministre.

**La présidente:** Merci, monsieur le ministre.

Nous allons passer à M. Badawey.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence ce matin.

Tout d'abord, monsieur le ministre, je dois vous faire part de mon appréciation à l'égard de la somme de 300 millions de dollars que vous avez accordée à ma circonscription au cours des dernières années, en ce qui a trait aux travaux d'infrastructure qui ont été effectués. Bien entendu, cet argent allège le fardeau financier des personnes qui paient des impôts fonciers, mais il améliore aussi la planification de diverses activités menées au sein de nombreux secteurs de notre milieu des affaires. En partenariat avec les milieux d'affaires, nos municipalités veulent obtenir des enveloppes de financement durable pour répondre aux besoins liés à la planification de l'amélioration communautaire et aux stratégies connexes, mais elles envisagent aussi l'harmonisation de ces investissements afin d'accroître le rendement de ce capital investi, encore une fois, dans le but d'améliorer la structure générale de la collectivité ainsi que les divers secteurs qui en font partie.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous parler de certaines des enveloppes de financement durable qui sont mises à la disposition des collectivités et des entreprises qui s'y trouvent?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Merci beaucoup de poser la question.

Ce que nous avons fait, qui suscite une véritable transformation au pays, c'était assurer la stabilité et la prévisibilité du financement destiné aux municipalités. La Fédération canadienne des municipalités, la FCM, a affirmé que cela avait changé la donne. Je sais que le député provient d'une administration municipale, alors il comprend bien ce que c'est que de pouvoir planifier des projets d'infrastructure. Je n'arrête pas de dire que, quand nous prenons de l'argent et l'injectons dans les infrastructures, nous investissons, car, par définition, cet argent couvre plus qu'un cycle budgétaire. C'est pour les 10, 15 ou parfois même 100 années à venir.

J'affirmerais que la somme de 180 milliards de dollars que nous avons fournie change réellement la donne. C'est historique au pays. Si on regarde le volet d'investissement à l'égard duquel nous avons pris des décisions, à mon avis, le transport en commun est la clé. Non seulement il procure une plus grande mobilité afin que les gens

puissent passer plus de temps auprès de leur famille et leurs amis, puisque le navettage est essentiel dans nos collectivités d'aujourd'hui, mais, de plus, le volet des infrastructures écologiques est vraiment harmonisé avec nos valeurs. Je pense qu'aujourd'hui, les Canadiens comprennent que nous voulons une infrastructure du XXI<sup>e</sup> siècle, qui est écologique, solide et moderne. Le volet social nous permet de rassembler les Canadiens dans les centres communautaires que les gens veulent voir partout au Canada. Le commerce et les transports sont tout à fait liés aux 1,5 milliard de consommateurs à qui nous avons maintenant accès, grâce à nos divers accords commerciaux. Il est essentiel que nous nous assurions que nos marchandises se rendent sur le marché. Enfin, le volet des collectivités rurales et nordiques nous permet de tenir compte des besoins particuliers des collectivités de partout au Canada.

Je dirais à mon collègue que, en effet, ce que nous faisons, surtout dans le cas de l'accord bilatéral intégré — qui prévoit un financement sur 10 ans destiné aux collectivités, et elles savent où nous voulons investir —, c'est établir le cadre, mais nous laissons les collectivités décider de ce qui est le mieux pour elles du point de vue des projets particuliers.

• (0905)

**M. Vance Badawey:** En ce qui concerne l'obtention de ce que j'appelle le « triple résultat » — l'économie, l'aspect social, l'environnement — en collaboration avec les municipalités, estimez-vous que les investissements que vous effectuez s'inscrivent dans une approche pangouvernementale, par opposition à une démarche cloisonnée des divers ministères, et que ces investissements s'harmonisent avec des stratégies provenant, disons, des ministères des Transports, de l'Environnement ou des services aux enfants et à la famille, et des choses de cette nature?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Oui, c'est la clé. Nous avons créé le cadre, comme je l'ai dit, en fonction d'objectifs tels que l'accroissement de la mobilité au sein des collectivités de l'ensemble du Canada et la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre, mais la façon de procéder...

La première étape de notre programme était fondée sur les actifs. La deuxième étape est fondée sur le résultat. Je pense que les volets que nous avons élaborés laissent toute la marge de manoeuvre nécessaire pour que les collectivités puissent faire ce qui est le mieux pour elles. Nous ne sommes pas là pour faire semblant de savoir — en disant que nous sommes récemment allés à Saanich, à Inuvik ou à Norman Wells — ce qui est le mieux pour leurs collectivités. Toutefois, ce que nous avons fait, c'est créer un cadre qui leur permettra de voir, en ce qui concerne l'atteinte des objectifs que nous avons établis à l'échelle nationale, quels sont les meilleurs projets à réaliser pour les gens de leur collectivité. J'affirmerais que tous ces projets — et c'est pourquoi je pense que le Comité est essentiel — ont pour but de procurer des résultats aux gens. Ma mission consiste à améliorer la vie des Canadiens de partout au pays. Je suis allé à Inuvik, où nous réaliserons le premier projet d'énergie éolienne dans l'Arctique, lequel réduira la consommation de diesel d'environ 3 millions de litres, et les émissions de gaz à effet de serre à hauteur de milliers...

C'est vraiment ce que nous faisons, et, évidemment, mon collègue M. Badawey comprend de quoi il s'agit, car, comme il vient d'une administration municipale, il sait que notre rôle est d'établir le programme stratégique, mais de laisser les collectivités décider de ce qui est le mieux pour elles.

**M. Vance Badawey:** En ce qui concerne les coûts liés à la pollution, actuellement, les municipalités se voient imposer ces coûts par défaut. Par exemple, les tempêtes du siècle ont maintenant lieu tous les cinq ans; par conséquent, il faut placer des tuyaux surdimensionnés dans le sol, et les coûts qui s'y rattachent sont imposés par défaut aux personnes qui paient des impôts fonciers.

Comment votre ministère travaille-t-il avec le ministère de l'Environnement afin, encore une fois, de réduire considérablement ces coûts pour les contribuables fonciers?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Madame la présidente, je suis très heureux de me faire poser cette question. Elle va droit au but.

Voilà pourquoi nous avons présenté le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes. J'ai toujours dit qu'il vaut mieux pour nous d'investir dans l'adaptation des collectivités aux événements liés aux changements climatiques, qui sont plus fréquents et plus graves. Nous avons mis de côté 2 milliards de dollars pour faire vraiment face à ces problèmes. J'ai toujours affirmé que nous devons investir dans l'adaptation, sans quoi nous devrions investir dans le rétablissement. Il vaut mieux prévenir ces événements et d'éliminer — je dirais — la possibilité que ces catastrophes nuisent aux collectivités et aux gens.

Nous savons à quel point ce pourrait être catastrophique. Je regarde d'autres députés qui ont vécu une inondation, par exemple. Dans ma propre région, nous savons que les conséquences sociales de ces catastrophes sont énormes. L'investissement dans des infrastructures qui résisteraient aux tempêtes, par exemple, est la bonne façon de procéder, non seulement pour rendre notre pays plus résilient, mais aussi pour prévenir les dommages et le stress que doivent vivre les collectivités qui subissent ces catastrophes de saison en saison.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le ministre.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être avec nous ce matin. Je suis probablement l'un des rares députés de l'opposition à avoir un contact aussi privilégié avec vous, puisque nous sommes de la même région.

Il me semble vous avoir entendu à multiples reprises, en région particulièrement, soutenir le projet de train à grande fréquence de VIA Rail, le TGF. Ma première question est la suivante. Compte tenu des préoccupations de mobilité et de réduction des gaz à effet de serre dont vous parliez tantôt, votre ministère, dans sa philosophie ou sa vision, considère-t-il le projet du TGF comme un projet d'infrastructure verte?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** J'aimerais remercier mon collègue M. Aubin. Nous partageons, lui et moi, la représentation d'une bonne partie d'une grande région du Québec.

Le train à grande fréquence est l'une de mes priorités depuis mon élection, sinon même avant. Pour une région comme la nôtre, c'est un élément essentiel au développement économique et récréotouristique, ainsi qu'à la mobilité de la main-d'oeuvre.

Je pense que M. Aubin et moi avons répété sur toutes les tribunes possibles à quel point ce projet pourrait permettre de grandes choses pour la région, et même pour le Québec. On parle souvent de pénurie

de main-d'oeuvre. S'il y avait un train à grande fréquence entre, par exemple, Trois-Rivières, Montréal et Québec, cela permettrait à des gens qui habitent dans d'autres centres de venir travailler chez nous.

Je considère évidemment que le train à grande fréquence est une composante de la mobilité intelligente du XXI<sup>e</sup> siècle. Si on regarde ce qui se passe dans plusieurs villes du monde, on peut conclure que c'est le genre de projet que nous voulons soutenir. C'est pour cette raison que VIA Rail, dans son dernier énoncé, a investi massivement dans le matériel roulant, un préalable sine qua non...

● (0910)

**M. Robert Aubin:** Merci, monsieur le ministre. Je ne dispose malheureusement que de très peu de temps. J'espère que le ministre des Transports entendra votre témoignage, parce qu'il va vraiment dans le sens de ce que tout le monde attend. On ne parle plus de consensus dans ce dossier, on parle pratiquement d'unanimité.

Quand on regarde les sommes qui sont consacrées au projet du REM à Montréal, par exemple, et l'attente interminable de la simple annonce d'une volonté gouvernementale d'aller de l'avant avec le TGF, on a l'impression que les grandes villes et les régions sont traitées différemment. Est-ce que ma perception est bonne?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** En tant que ministre québécois qui vient d'une région, je défends toujours avec énergie les régions du Québec et du Canada. Je peux vous assurer que si nous avons prévu des sommes importantes dans le dernier budget, c'est notamment pour réaliser les études nécessaires. En effet, la construction d'un train à grande fréquence entre Québec et Windsor demande un certain nombre d'études techniques et d'études d'impact sur le territoire.

Nous allons certainement dans la bonne direction, selon moi, d'abord en ayant investi dans le matériel roulant, puis en ayant prévu dans le budget les montants nécessaires pour les études. Ce sont là deux pas dans la bonne direction.

Il faut comprendre que ces projets sont complexes en matière d'ingénierie et de capacité. Je pense que le ministre des Transports, vous et moi nous sommes exprimés en faveur de ce projet, comme vous l'avez entendu à la tribune de la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières. En d'autres termes, il faut maintenant réaliser les études et tout ce qu'il faut d'autre pour obtenir toute l'information nécessaire pour prendre la bonne décision.

**M. Robert Aubin:** Merci, monsieur le ministre.

Je vous ai entendu, en réponse à une question précédente, parler de la Banque de l'infrastructure du Canada comme d'un moyen d'en faire plus et plus rapidement. Le principe peut sembler louable, mais je pense que les résultats sont pour le moins discutables, puisque le processus n'est pas très rapide et que peu de projets sont financés.

Je suis vraiment en faveur d'un financement public, car un financement par la Banque de l'infrastructure aurait comme conséquence éventuelle d'augmenter les coûts payés par les consommateurs. Selon vous, est-ce que le projet du TGF devrait être financé par la Banque de l'infrastructure ou par les deniers publics?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** L'établissement d'un nouvel organisme comme la Banque de l'infrastructure du Canada demande un certain temps. Pour avoir moi-même vu démarrer Investir au Canada, une autre agence dans le portefeuille dont j'étais responsable auparavant, je sais qu'il faut toujours créer un certain élan au début. Heureusement, il y a maintenant un président en place pour assurer la bonne gestion de cette agence.

Quelque douzaines de discussions sont en cours au pays pour répondre spécifiquement à cette question. C'est le genre de projet que la Banque de l'infrastructure du Canada pourrait étudier et, selon moi et comme vous le rappeliez, il faut en faire plus et plus rapidement. Je comprends que mes collègues nous demandent d'en faire plus, étant à Ottawa l'un des ministres les plus impatients de voir avancer les choses rapidement. Cependant, ces projets présentent une certaine complexité. Pour des raisons de confidentialité des négociations et des discussions en cours, vous comprendrez que je ne peux pas parler des projets à l'étude. Je peux toutefois vous assurer que nous suivons ce qui se passe et que la Banque est en train d'analyser plusieurs projets de partout au pays.

**M. Robert Aubin:** Pourtant, la Banque a demandé cette année 6 millions de dollars au gouvernement pour couvrir ses frais de fonctionnement. Cela ne m'apparaît pas financer beaucoup de projets ni aller très vite et en faire plus. Par ailleurs, nous faisons toujours face à cette dichotomie entre l'ampleur des projets financés par la Banque et celle des projets que peuvent se permettre les petites communautés que vous et moi représentons. N'y a-t-il pas une différence notable entre les intentions énoncées lors de la création de la Banque et ses réalisations après trois ans?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** En réponse à votre question, monsieur Aubin, je vous rappellerais que la mise sur pied d'une nouvelle agence exige certains coûts uniques, des coûts d'immobilisations par exemple. D'autre part, je peux vous dire que la Banque a embauché un responsable des investissements, ce qui devrait permettre, au cours des prochains mois et des prochaines années, une augmentation du nombre de projets dans lesquels la Banque investira.

Je suis par ailleurs très conscient que la Banque doit servir les communautés non seulement urbaines, mais aussi rurales. C'est pour cette raison que nous étudions avec elle certains projets qui permettraient, par exemple, à des communautés du Nord de passer du diesel à des sources d'énergie renouvelables.

• (0915)

**M. Robert Aubin:** Je vous remercie.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Hardie.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je veux revenir un peu en arrière pour la gouverne des gens qui pourraient nous écouter ou nous regarder — la séance est télévisée — et aborder le tableau d'ensemble de l'infrastructure. Du milieu à la fin des années 2000, le gouvernement conservateur précédent a mis en oeuvre un programme d'infrastructure assez important, et c'était en réaction à la récession. Je pense que l'idée était de faire travailler les gens et de se servir de l'occasion pour faire construire des choses. L'effet indésirable a été la modification de la réglementation environnementale, laquelle, bien entendu, s'est avérée être un obstacle pour les projets de prolongement de pipelines, etc. Ensuite, quand nous sommes arrivés, nous avons ce programme d'infrastructure de 180 milliards de dollars à une époque où nous sortions de la récession, et, de fait, nous sommes maintenant très loin de cette situation. Cela a pris beaucoup de gens par surprise, mais il me semble qu'il y a des différences vraiment fondamentales dans l'approche, et les résultats que nous souhaitons obtenir dans le cadre du programme que nous exécutons aujourd'hui varient

grandement par rapport aux résultats que le gouvernement de M. Harper voulait obtenir il y a 10 ans.

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Madame la présidente, je suis totalement d'accord avec mon collègue sur cette question. Nous avons dû composer avec les conséquences d'une décennie de sous-investissement dans les infrastructures. Quiconque travaillant dans ce domaine comprendra qu'il faut ensuite investir de façon exponentielle. Voilà pourquoi nous avons dressé un plan historique de plus de 180 milliards de dollars pour régler des problèmes que les Canadiens qui nous regardent comprendraient. Lorsqu'il est question de transport en commun, par exemple, je pense que les gens qui vivent dans les régions urbaines de notre pays comprennent qu'il était à peu près temps que nous fassions ces investissements historiques afin de permettre aux gens de se déplacer avec plus de fluidité.

Pour ce qui est du tableau d'ensemble, comme je le dis toujours à mes collègues, l'infrastructure est la clé, au pays. Une infrastructure moderne, solide et écologique nous aidera à attirer les investissements et les talents. À mes yeux, lorsque nous investissons dans les infrastructures, nous le faisons non seulement pour notre prospérité actuelle, mais aussi pour notre prospérité à venir. En ce qui concerne notre plan, nous nous sommes posé la question suivante: Quel est l'un des plus grands défis auxquels nous devons nous attaquer, en tant qu'êtres humains? Ce sont les changements climatiques, alors, quand nous construisons des infrastructures, les gens nous regardent. Nous comprenons que nous ne pouvons pas faire les choses aujourd'hui de la façon dont nous les faisons en 1980. Nous devons construire des infrastructures solides, mais aussi écologiques. Les Canadiens s'attendent à cela lorsque nous réinvestissons là-dedans.

Je peux vous donner l'exemple de Saanich. J'étais en Colombie-Britannique, récemment, à la piscine du Commonwealth. On a décidé de passer des combustibles fossiles à la biomasse. Ainsi, on a réduit les coûts énergétiques de 90 %. Voilà le type de projet que nous voulons mettre en oeuvre dans les collectivités. On améliore des vies, tout en réduisant l'empreinte carbone.

Quand je songe à l'infrastructure sociale, comme le mentionnait le député de Trois-Rivières tout à l'heure, il s'agit aussi de s'assurer... Vous savez, l'infrastructure a un sens différent pour diverses personnes. Si on est dans une région urbaine, on pourrait penser à un pont ou à une route. Si on est dans une collectivité rurale, on pourrait penser à un centre communautaire ou à l'accès à la large bande. On pourrait penser à la présence d'un réseau de téléphonie cellulaire. Je viens d'une circonscription où le réseau cellulaire et Internet sont absents sur environ la moitié du territoire.

Évidemment, quand on parle d'infrastructure, elle touche la vie des gens. Lorsqu'il est question de collectivités rurales et nordiques et de la façon dont nous structurons l'infrastructure, pour revenir aux propos du député, je peux donner un autre exemple du pourquoi nous avons établi un volet qui est très propre aux régions rurales et nordiques. Quand je suis allé en Saskatchewan, récemment, les gens me disaient que, si nous leur donnions les fonds nécessaires pour augmenter, par exemple, la longueur de la piste d'environ 200 ou 300 mètres, ils pourraient faire atterrir de plus gros avions, et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce au moins grand nombre d'avions nécessaires et réduire le prix des aliments environ de moitié dans les collectivités nordiques.

Voilà pourquoi nos projets sont adaptés aux besoins des Canadiens de partout au pays.



**M. Ken Hardie:** En ce qui concerne la Banque de l'infrastructure, j'ai acquis de l'expérience à l'échelle municipale, comme certains de mes collègues. J'ai travaillé auprès de l'autorité des transports de la région métropolitaine de Vancouver.

Je vous remercie, soit dit en passant, du financement accordé pour le nouveau prolongement de notre SkyTrain. Nous sommes très reconnaissants. De fait, la ligne traversera ma collectivité.

La Banque de l'infrastructure correspond à quelque chose que j'ai déjà connu, c'est-à-dire des partenariats publics-privés dans le cadre desquels des acteurs du secteur privé agissent à titre d'investisseurs additionnels. À mon avis, cela doit avoir pour effet de réduire la pression exercée, tout d'abord, sur les administrations municipales et provinciales quant à leur part des investissements, et cela permet d'en faire davantage avec les fonds octroyés par le gouvernement fédéral. Est-ce une évaluation juste?

• (0920)

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Tout à fait. Comme je l'ai déjà mentionné, la Banque de l'infrastructure du Canada existe afin qu'on puisse en faire davantage pour les Canadiens. J'occupais auparavant le poste de ministre du Commerce au fédéral, et je peux vous confirmer que les étrangers veulent investir au Canada. Pourquoi? Parce que notre pays offre de la stabilité et de la prévisibilité, applique la primauté du droit et possède une société très inclusive qui chérit la diversité. Les gens veulent investir au Canada pour nous aider à construire l'infrastructure dont les Canadiens ont besoin.

Tout comme mon collègue l'a dit, madame la présidente, c'est pourquoi nous avons créé la Banque de l'infrastructure. Cela ressemble à ce qui est fait en Australie, par exemple, où les dirigeants ont créé un moyen d'avoir une série de projets qui favoriseraient les investissements provenant du secteur privé. Grâce à cette approche, il est possible de libérer du capital pour investir dans les actifs qui doivent être financés par le gouvernement, car nous savons que le secteur privé ne le fera pas. Cela libère du capital pour en faire davantage. Le REM est un bon exemple de projet pour lequel il est préférable de consentir un prêt de la Banque de l'infrastructure, et de libérer des capitaux que nous pourrions investir dans d'autres projets — dans ce cas précis, au Québec, à l'aide de l'allocation prévue — pour lesquels nous ne souhaitons pas d'investissements provenant du secteur privé.

Cet organisme constitue véritablement un autre outil dans notre coffre. Je ne suis pas en train d'affirmer au député que cela réglerait tous les problèmes. Ce que je dis aux Canadiens, c'est qu'il est formidable d'avoir un outil de plus à notre disposition. Nous sommes en 2018. Les pays modernes cherchent différentes façons de fournir des infrastructures. Nous savons qu'il y a un immense déficit en infrastructure dans les pays de l'OCDE. Chaque fois que nous investissons dans l'infrastructure, nous nous donnons les moyens de réaliser nos rêves. Nous pouvons attirer de meilleurs investissements et nous pouvons attirer des talents. Nous savons que nous devons faire face à des pénuries de travailleurs partout au Canada. Nous savons aussi que les gens se déplacent vers les endroits où l'infrastructure est moderne, où l'eau est de qualité, où la mobilité est grande et où il existe des centres communautaires et des bâtiments verts.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Champagne.

Nous cédon la parole à M. Iacono.

[Français]

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

Je remercie, monsieur le ministre, d'être ici ce matin. Le 25 octobre dernier, vous avez eu l'occasion de présenter aux médias l'état de la situation du pont Champlain. J'aimerais vous remercier de la transparence dont vous faites preuve envers les Canadiens à ce sujet.

Pouvez-vous nous parler de l'avancement important des travaux sur le pont Champlain?

Nous savons que certains travaux ne pourront se faire qu'au retour des beaux jours. Avons-nous un échéancier quant aux travaux qu'il reste encore à mener jusqu'à l'ouverture du pont?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** D'abord, madame la présidente, j'aimerais remercier mon collègue M. Iacono de cette question.

Récemment, au mois d'octobre, j'étais effectivement à Montréal pour informer les Montréalais, les Québécois et les Québécoises de la situation du pont Champlain.

J'ai expliqué que la structure du pont serait complétée au plus tard le 21 décembre, mais que le pont serait ouvert de façon permanente à la circulation des véhicules au plus tard au mois de juin 2019. La raison en est que certains travaux, comme l'imperméabilisation de la structure et l'asphaltage, ne peuvent pas être faits dans des conditions hivernales. Pour procéder à l'imperméabilisation de la structure, par exemple, il faut un certain taux d'humidité et de température pendant trois jours consécutifs.

J'ai toujours dit aux Montréalais et aux Montréalaises que ma priorité était la santé et la sécurité des travailleurs. Il y a 1 600 personnes qui travaillent jour et nuit sur ce chantier, 24 heures sur 24, beau temps mauvais temps.

La durabilité de l'oeuvre est un autre aspect prioritaire. En effet, cette infrastructure est construite pour servir au cours des 125 prochaines années. Nous voulons évidemment nous assurer que le travail sera bien fait.

La question de l'échéancier est aussi essentielle. J'ai dit aux Montréalais et aux Montréalaises que, s'il y avait des manquements et des retards, il y aurait des conséquences. Le contrat avec le constructeur est ainsi structuré.

Je peux vous dire, monsieur Iacono, que je vais continuer d'informer les Montréalais et les Montréalaises de ce qu'il en est exactement, parce que cette infrastructure est importante.

Plus de 60 millions d'utilisateurs empruntent ce corridor chaque année. Si ma mémoire est bonne, la valeur des marchandises qui sont acheminées vers les États-Unis par le pont est de plus de 20 milliards de dollars. C'est donc un corridor essentiel.

Comme j'ai toujours pratiqué la transparence et l'ouverture avec les gens, je crois que les gens de Montréal ont bien compris la situation.

**M. Angelo Iacono:** Merci, monsieur le ministre.

Je représente la circonscription d'Alfred-Pellan, qui se trouve à Laval. Je suis conscient que les réalités des communautés urbaines ne sont pas les mêmes que celles des communautés rurales, surtout en ce qui concerne les infrastructures. C'est pourquoi il est primordial de connaître les besoins en infrastructures de ces communautés.

Pouvez-vous parler des efforts entrepris pour soutenir les projets d'infrastructures des petites collectivités ainsi que des collectivités rurales?

• (0925)

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Cela revient un peu à la question de notre collègue le député de Trois-Rivières.

Dans l'entente bilatérale conclue avec les différentes provinces, il y a un volet qui s'applique aux communautés rurales et aux communautés nordiques.

La raison pour laquelle nous avons créé un programme spécifique, c'est que nous sommes conscients que, dans les communautés rurales par exemple, il y a des besoins particuliers.

Nous nous sommes aussi éloignés de l'habituel partage à trois du financement entre les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral, qui se pratiquait par le passé.

Par exemple, si un projet est admissible au programme Infrastructure collectivités rurales et nordiques et que la population locale est de moins de 5 000 habitants, le gouvernement fédéral pourrait financer jusqu'à 60 % de l'infrastructure, la province pourrait assumer 33 % des coûts et la communauté, les 7 % restants.

Cela permet de faire des choses autrement difficilement réalisables, compte tenu de l'assiette fiscale des municipalités. Ce programme peut aider grandement les petites communautés du Canada, et ce, tant au Québec que dans l'Ouest, en Alberta, par exemple. C'est l'un des programmes dans lesquels le gouvernement a investi 2 milliards de dollars, spécifiquement pour les petites communautés.

**M. Angelo Iacono:** Merci, monsieur le ministre.

Durant votre allocution, vous avez mentionné que, récemment, un projet pilote avait été lancé avec les provinces pour tester l'efficacité d'une approche de facturation progressive.

Pourriez-vous nous donner un peu plus de détails là-dessus? Quels en seront les effets? Quelles sont les attentes à cet égard?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Je vous remercie de votre question, monsieur le député.

Lors de la dernière rencontre fédérale-provinciale-territoriale, j'ai soulevé trois enjeux.

Premièrement, il fallait s'assurer que nos processus respectifs, sur les plans fédéral, provincial et territorial, s'ajustent en fonction de la saison de la construction. Étant donné que la saison de la construction ne changera pas — elle est la même chaque année —, c'est à nous de prévoir nos projets de telle sorte que les travailleurs et les travailleuses peuvent y prendre part chacune des saisons de la construction.

Deuxièmement, il fallait voir comment nous pouvions établir un processus pour faciliter l'appel de projets, leur étude et, évidemment, leur approbation. Cela veut dire qu'il faut travailler de concert avec les provinces et les territoires pour obtenir un processus de révision des projets plus facile et plus rapide.

Troisièmement, il fallait nous assurer, comme le mentionnait le député, d'avoir une facturation qui tienne compte de l'avancement des projets. Ainsi, dans certains cas, des provinces nous envoient la facture quand le projet est complété.

Cela est en lien avec ce que me demandait plus tôt mon collègue le député Jeneroux, au sujet de l'impact de ces projets. Je peux vous en donner un exemple.

Le premier ministre et moi sommes allés visiter le chantier à la station de métro Côte-Vertu, à Montréal. Il s'agit d'un important projet de garage souterrain pour les wagons de métro. J'ai pu constater qu'il y avait là entre 200 et 300 travailleurs. Je ne suis pas ingénieur, mais je dirais que ce chantier était probablement avancé à 70 ou 76 %. Les travaux durent depuis quelques années. L'impact sur l'économie, les travailleurs et la communauté est évidemment visible. Cependant, jusqu'à maintenant, le fédéral n'a pas versé un dollar dans ce projet parce qu'il n'a pas reçu de factures.

Nous essayons donc de nous entendre avec les provinces pour qu'elles nous envoient des factures à mesure que les projets progressent. Ainsi, le fédéral peut remettre de l'argent graduellement.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Godin, vous avez la parole. Bienvenue à notre comité, soit dit en passant.

[Français]

**M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC):** Merci, madame la présidente.

J'aimerais saluer mon très honorable collègue le ministre des Infrastructures. Nos circonscriptions sont aussi limitrophes.

J'aimerais donc joindre ma voix à celle de M. Aubin pour dire qu'il y a unanimité en ce qui concerne le projet de train à grande fréquence, ou TGF, dans le corridor Québec-Windsor, en espérant qu'on n'oublie pas d'établir une desserte dans Portneuf.

Monsieur le ministre, tout à l'heure, vous avez fait une mise à jour concernant le pont Champlain. Je crois que le pont Champlain est un élément bien important et que les Montréalais et tous les Québécois ont hâte de pouvoir profiter de cette infrastructure.

Le 14 novembre dernier, je vous ai écrit pour obtenir des informations plus claires et une mise à jour du dossier. Les questions qui m'apparaissent très importantes portaient sur les coûts. Y aura-t-il un dépassement de coûts? Les pénalités prévues à l'endroit du consortium seront-elles respectées et appliquées? Quels sont les changements survenus dans le processus de réalisation?

Tout à l'heure, vous avez parlé du fait que l'on devait avoir trois jours de belle température pour que les travailleurs, qui travaillent sept jours sur sept, puissent bien accomplir leur besogne. Je pense que cet été a été formidable pour nos travailleurs et qu'on ne peut pas blâmer la température pour les retards. Pour ce qui est de la grève des grutiers, il faut comprendre qu'elle a duré six jours.

Initialement, le pont devait être ouvert à la circulation le 1<sup>er</sup> décembre. La date a été reportée au 21 décembre et, maintenant, on reporte l'ouverture à la fin de juin 2019.

Prenez-vous l'engagement, ce matin, devant le Comité, que les Montréalais auront accès à leur infrastructure avec un retard de six mois, qui est peut-être justifié? J'aimerais avoir ces informations.

Prenez-vous l'engagement qu'à la fin de juin 2019, juste avant la campagne électorale fédérale, les Montréalais et les Québécois pourront utiliser cette infrastructure?

•(0930)

**L'hon. François-Philippe Champagne:** J'aimerais tout d'abord remercier mon collègue le député Godin, qui lui aussi est mon voisin de circonscription, avec qui je partage une grande partie du territoire.

Je suis heureux de parler du pont Champlain et de répondre à toutes les questions de mon collègue, comme je l'ai fait la dernière fois, lorsque j'ai fait la mise à jour à Montréal.

Il faut savoir que le pont Champlain est l'un des plus grands chantiers en Amérique du Nord; c'est donc un projet important. Comme le député le mentionnait, il y a plus de 1 600 travailleurs qui travaillent jour et nuit, 24 heures sur 24 et sept jours sur sept.

Pour ce qui est des coûts, j'ai toujours dit que, s'il y avait des retards, il y aurait des conséquences. En parallèle des annonces que j'ai faites à Montréal la dernière fois, il y a présentement des discussions de nature commerciale entre le constructeur et le gouvernement du Canada.

Quand le constructeur nous a avisés, quelques semaines avant mon annonce à Montréal, de l'impossibilité de faire certains travaux, j'ai demandé des contre-expertises. On m'a confirmé que, pour faire certains travaux, il fallait une température constante et un certain taux d'humidité pendant trois jours. Il faut comprendre que le travail se fait au-dessus du fleuve Saint-Laurent.

Je veux rappeler à mon collègue que ma priorité est toujours la santé et la sécurité des travailleurs. Aucune des mesures que nous avons prises ne devrait mettre en jeu la santé et la sécurité des travailleurs.

La durabilité de l'oeuvre est un autre aspect important. Il s'agit d'un pont qui devrait durer plus de 125 ans. Nous ne voulons faire aucun compromis qui pourrait affecter la durabilité de l'oeuvre.

Enfin, il y a l'échéancier de la réalisation du pont. Je l'ai dit aux Montréalais et je suis heureux de le répéter devant le Comité aujourd'hui: la structure du pont sera complétée avant le 21 décembre. Je traverserai le pont avant le 21 décembre pour démontrer aux Montréalais et aux Montréalaises que la structure est complétée. De toute façon, les gens peuvent voir les progrès des travaux sur des photos prises par satellite. Par contre, le pont sera ouvert de façon permanente à la circulation plus tard, en juin...

**M. Joël Godin:** Malheureusement, je ne peux pas vous laisser terminer votre réponse parce que je suis limité par le temps. Il ne me reste qu'une minute.

J'ai une autre question bien précise concernant le pont. Le contrat initial prévoyait des postes de péage, et il y a des coûts associés à ces postes.

Pouvez-vous nous dire combien auraient coûté ces postes de péage? Est-ce là une réduction de la facture pour les contribuables canadiens?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Depuis que j'ai fait cette annonce, nous avons entamé des discussions de nature commerciale avec le constructeur. Lorsque les négociations seront complétées, je ferai preuve de transparence, comme nous l'avons fait la dernière fois, à l'égard des Québécois, des Québécoises et du Comité en leur fournissant toute l'information sur l'entente à laquelle nous serons arrivés avec le constructeur final sur l'ensemble des coûts du projet.

**M. Joël Godin:** J'ai une autre question à vous poser.

Pour ce qui est de la taxe d'accise, 28 municipalités de ma circonscription sont en train d'établir leur budget et de calculer l'argent dont elles pourront disposer pour leurs activités l'an prochain, en 2019. Le Programme de la taxe sur l'essence et de la

contribution du Québec 2014-2018, le TECQ, n'a pas encore été renouvelé. Or il prendra fin le 31 décembre 2018.

Le ministre peut-il assurer aux municipalités du Québec que ce programme sera renouvelé?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Je peux affirmer à mon collègue que nous allons lui fournir toutes les précisions par écrit.

Le renouvellement de cette taxe sur l'essence est en cours. Cela me fera plaisir de lui fournir tous les détails par écrit pour bien l'informer à ce sujet. Il pourra à son tour en informer les municipalités de sa circonscription. La taxe sur l'essence est un levier important, pour les petites municipalités comme pour les grandes, car elle leur permet de réaliser des projets d'infrastructure. Je serai heureux de lui donner des détails par écrit, qu'il pourra ensuite communiquer aux municipalités de sa circonscription.

**M. Joël Godin:** Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si ce programme a déjà été renouvelé? Les municipalités peuvent-elles compter sur cet argent?

•(0935)

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Les municipalités peuvent compter sur la pérennité du programme de la taxe sur l'essence. Pour ce qui est des détails, je serai heureux d'envoyer une lettre au député pour lui donner, ainsi qu'aux municipalités de sa circonscription, de l'information détaillée.

Avec votre permission, madame la présidente, je vais envoyer une lettre au député pour lui donner le détail des sommes que chacune des municipalités de sa circonscription pourra recevoir.

**M. Joël Godin:** Je vous remercie, monsieur le ministre.

Merci, madame la présidente.

[Traduction]

**La présidente:** Pourriez-vous s'il vous plaît faire parvenir ce document à la greffière du Comité pour que tous les membres puissent avoir l'occasion de consulter la même information?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Pour être certain de bien comprendre, madame la présidente, souhaitez-vous que je fournisse des renseignements concernant la taxe sur l'essence à chaque député dans sa circonscription, ou bien seulement à ce député?

**La présidente:** Peu importe le document que vous transmettez à un membre, nous souhaitons qu'il soit communiqué de la même...

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Nous transmettrons les renseignements au député, comme il l'a demandé, et tous les autres membres pourront le consulter. Très bien.

**La présidente:** Oui, si les autres souhaitent obtenir ces renseignements pour leur circonscription, ils pourront le demander.

[Français]

**M. Joël Godin:** Madame la présidente, je ne suis pas un membre du Comité. Pourra-t-on me transmettre cette information?

[Traduction]

**La présidente:** Oui, nous le ferons, monsieur Godin.

[Français]

**M. Joël Godin:** Je vous remercie.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Rogers.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Bienvenue, monsieur le ministre.

Je vais commencer par partager le temps qui m'est alloué avec mon collègue, M. Sikand.

Monsieur le ministre, je souhaite aborder en particulier les questions qui touchent les municipalités. Je suis issu du milieu municipal; j'ai été maire d'une très petite municipalité. J'ai participé à l'association des municipalités à l'échelle provinciale à titre de président et j'ai été membre de la FCM, à l'échelle fédérale. J'aimerais que vous expliquiez au Comité, plus particulièrement, les points sur lesquels vous portez votre attention ou les réalisations projetées, pour venir en aide aux petites municipalités rurales du Canada quant à leurs besoins en infrastructure, en particulier ce qui touche l'eau potable, les eaux usées et d'autres enjeux et problèmes auxquels les responsables de ces collectivités doivent faire face chaque jour.

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Je tiens à remercier le député. Je constate que bon nombre de nos collègues viennent du milieu municipal, et c'est une bonne chose.

Parmi les choses que nous avons faites, nous avons collaboré très étroitement avec les membres de la FCM pour comprendre les besoins des municipalités.

Comme M. Rogers le sait, je viens d'une circonscription qui compte 34 petites municipalités aussi, donc je comprends vraiment ce besoin. C'est pourquoi j'ai dit que l'infrastructure ne signifie pas la même chose pour tout le monde. Quand il s'agit d'un milieu urbain, comme c'était le cas dans la question précédente, je peux parler de Montréal et du pont Champlain, ou je peux parler de projets en cours en Colombie-Britannique ou en Alberta, à Calgary ou à Edmonton, mais, de toute évidence, les choses sont différentes quand il s'agit, par exemple, de Terre-Neuve-et-Labrador et de petites collectivités, et c'est pourquoi nous avons adapté en partie notre programme. Les modalités liées à la somme de 33 milliards de dollars, aux ententes et aux ententes bilatérales intégrées comprennent des dispositions qui visent les collectivités rurales et du Nord.

C'est ainsi parce que nous avons compris que, dans le cas des petites collectivités, les responsables ont besoin de plus de souplesse et que parfois, ce qu'il faut, par exemple, c'est d'offrir la connexion à Internet pour changer la vie des gens.

Je suis très heureux d'échanger. J'étais récemment, par exemple, dans la province voisine de la vôtre, au Nouveau-Brunswick, et j'ai rencontré, si ma mémoire est bonne, 30 maires de petites municipalités. J'ai fait la même chose en Alberta lors de mon dernier passage là-bas. Je crois qu'il s'agissait de l'Alberta Urban Municipalities Association.

J'aime ces rencontres parce que, premièrement, elles servent à communiquer de l'information. Deuxièmement, elles permettent d'échanger avec les responsables à propos de leurs besoins et, troisièmement, je dirais qu'elles visent à nous assurer que nos programmes sont adaptés aux objectifs des petites collectivités.

**M. Churence Rogers:** J'ai une autre question. Je suis reconnaissant du soutien que vous offrez aux municipalités, parce que cela permet d'alléger parfois le fardeau municipal ou de taxation imposé aux résidents des petites collectivités partout au pays. De nos jours, les services Internet et de téléphone cellulaire sont essentiels, mais, malheureusement, il y a des lacunes à cet égard dans beaucoup de régions rurales au Canada.

Je peux parler de façon spécifique de ma circonscription et de la péninsule de Baie Verte, par exemple, où le réseau cellulaire est très déficient. Les gens me demandent de presser mon gouvernement

d'augmenter les fonds consacrés aux services de téléphonie cellulaire et d'accès à Internet dans ma circonscription. Pouvez-vous nous expliquer ce que votre gouvernement fait pour rendre accessible à davantage de collectivités la connectivité Internet à large bande et améliorer les services de téléphonie cellulaire dans les régions rurales, en particulier?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Madame la présidente, j'aimerais remercier mon collègue, M. Rogers, parce qu'il soulève un sujet qui m'est cher. Comme je l'ai mentionné précédemment, je partage son avis. Dans une bonne partie de ma propre circonscription, il n'y a pas de connectivité à Internet ni de réseau de téléphonie cellulaire. Je suis heureux de défendre cette importante question pour lui et avec lui.

Le volet de notre programme touchant les régions rurales et les collectivités contient quelques éléments de réponse. Nous avons été en mesure, dans le cadre de ce programme, d'adapter les règles pour pouvoir financer en partie cette infrastructure. Toutefois, je dirais, madame la présidente, qu'il ne s'agit que d'une partie de la réponse.

Je crois que le programme Brancher pour innover, offert par le ministère du ministre Bains, a eu un effet très important grâce à la somme de 500 millions de dollars réservée pour brancher les collectivités au Canada. Je crois que les gens comprennent maintenant que la connectivité à Internet est semblable à ce qu'était l'électricité à une autre époque, car ce service permet aux gens, par exemple, d'avoir accès à de l'éducation à distance, à de l'apprentissage en ligne ou à des consultations médicales à distance dans leurs collectivités.

Je comprends le député et je peux lui assurer que je partage sa position. Nous souhaitons collaborer avec vous afin de nous assurer que nous pouvons en faire davantage pour les collectivités partout au Canada en ce qui concerne la connectivité à Internet.

● (0940)

**M. Churence Rogers:** Merci.

Je vais maintenant céder la parole à M. Sikand.

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Merci.

J'aimerais d'abord vous remercier, monsieur le ministre, de l'investissement de plus de 1 million de dollars provenant des 2 milliards de dollars alloués au Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées. Cet investissement a aidé à construire l'égout collecteur et son poste de pompage, ainsi que le système de déshydratation des boues dans ma collectivité. Je vous en remercie.

À ce propos, qu'a fait le gouvernement pour s'assurer que les Canadiens sont au courant des réalisations effectuées grâce à nos investissements ou qu'ils savent où va l'argent?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Je suis très heureux. Je crois qu'on peut constater ce matin qu'il y a des projets dans toutes les collectivités des personnes réunies autour de cette table. Les Canadiens qui regardent cette séance chez eux seraient de cette table. Il y a plus de 4 400 projets en cours au pays. De toute évidence, chacun d'entre eux améliore la qualité de vie des gens.

À titre d'exemple, le premier projet que j'ai annoncé concernait une collectivité située près de ma ville natale. Il s'agissait d'un investissement d'environ 10 000 \$. Je me souviens que des gens m'ont demandé: « Monsieur le ministre, pourquoi faites-vous une annonce pour un investissement de 10 000 ? » J'ai répondu: « Parce qu'une petite somme dans une petite collectivité peut vraiment changer les choses. » L'exemple que vous avez donné montre qu'il y a un projet dans votre circonscription. Je pourrais faire un tour de table, et ce serait le cas pour chaque personne, parce que j'ai une liste de projets pour chaque circonscription représentée autour de cette table.

À mes yeux, les infrastructures vertes sont les plus importantes. Vous avez parlé du traitement des eaux usées.

Bon nombre de ces projets ne sont peut-être pas visibles pour les Canadiens, parce qu'il s'agira de mettre à niveau des stations de traitement — par exemple, des stations de pompage, comme c'est le cas à Trois-Rivières — ou d'autres équipements. Si les Canadiens souhaitent connaître quels types de projets seront réalisés dans leur collectivité, nous avons créé ce que nous appelons la carte des projets. Si les gens consultent le site Web d'Infrastructure Canada, ils pourront cliquer sur une carte. Nous avons essayé d'offrir de la transparence aux Canadiens afin qu'ils puissent prendre connaissance des types de projets qui ont été financés dans leur collectivité et connaître leur état d'achèvement. Parfois, nous sommes même en mesure de fournir des photos, pour que les personnes puissent comprendre ce que nous faisons. Nous allons continuer de fournir ces renseignements parce que je crois que c'est important que les Canadiens comprennent que ces projets — qu'ils concernent la gestion des eaux, le transport en commun ou le prolongement d'une piste d'atterrissage dans une collectivité — permettent, de différentes façons, de changer leur vie.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Jeneroux, vous disposez de deux minutes.

**M. Matt Jeneroux:** Merci, madame la présidente.

J'aimerais simplement rappeler à mes collègues assis de l'autre côté de la table qu'il s'agit de l'argent des contribuables.

Tout le monde vous remercie, monsieur le ministre. Même si c'est vous qui êtes ici, devant nous, il s'agit quand même de l'argent des contribuables et, à la fin, l'argent pour réaliser ces projets ne proviendra pas de votre compte bancaire personnel.

Voici ma question: selon vous, la Banque de l'infrastructure est-elle retardée dans ses annonces de projets?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Permettez-moi, madame la présidente, de souligner que le député a soulevé un excellent point. Je ne prétends jamais qu'il s'agit de mon propre argent. Je suis ici pour représenter les intérêts du gouvernement, des parlementaires et des Canadiens. Je ferais remarquer à mon collègue que je m'assure toujours que les gens comprennent qu'il s'agit de l'argent des contribuables. Nous sommes responsables de gérer cet argent et de l'allouer de la meilleure façon possible pour obtenir des résultats. Sur ce point, j'accorde beaucoup...

**M. Matt Jeneroux:** La Banque de l'infrastructure est-elle retardée en ce qui concerne l'annonce des projets, oui ou non?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Je dirais que la Banque de l'infrastructure, comme je l'ai déjà dit, examine des dizaines de projets en ce moment même. Évidemment, mon collègue, qui connaît bien ces choses, comprend bien qu'il y a des questions délicates sur le plan commercial en ce qui concerne les annonces.

Nous ferons le nécessaire. La banque s'en chargera. Quand elle sera prête à faire les annonces, elle les fera.

**M. Matt Jeneroux:** En ce qui concerne l'échéancier, monsieur le ministre, il était prévu lors des élections de 2015 que cela serait un outil. Ensuite, on a de nouveau annoncé, en 2016, que vous alliez le faire. Il y a eu récemment un prélèvement supplémentaire de 11 millions de dollars. C'est une banque de 35 milliards de dollars. Vous avez vu un projet réalisé à Montréal, lequel était une répétition de l'annonce d'un projet précédent. Pensez-vous ou non que cette banque a été un échec absolu pour les Canadiens jusqu'à maintenant?

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Madame la présidente, comme le député l'a dit, notre rôle en tant que parlementaires et en tant que gouvernement, ainsi qu'en tant que Banque de l'infrastructure, est évidemment d'investir des fonds publics. Je suis certain que le député et les gens qui nous regardent s'attendent à ce que nous fassions preuve de diligence raisonnable lorsque nous investissons. Le député, j'en suis convaincu, ne suggère pas que nous nous empressions d'investir, mais que nous agissions en toute diligence. Comme vous l'avez dit, il s'agit d'argent précieux provenant des contribuables de partout au pays. Nous devons faire preuve de diligence raisonnable à l'égard de ces projets. C'est ce qui se passe.

J'espère que le député se rend compte que la banque est un outil visant à en faire plus pour les Canadiens. Je pense que, s'il parlait à certains des investisseurs à qui je parle... et les Canadiens comprennent que...

• (0945)

**M. Matt Jeneroux:** C'est un outil très coûteux, monsieur le ministre. C'est un outil très coûteux, pour lequel nous avons vu très peu de résultats.

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Nous bâtissons une banque pour le prochain siècle. Si j'étais le député, je ne l'oublierais pas. Je suis certain qu'un jour, il en verra les répercussions, qu'il s'agisse d'interrelations ou d'autres choses qui feront une différence non seulement dans sa province, mais partout au Canada. Il s'agit d'un outil qui permet de bâtir le genre de choses que les Canadiens veulent. Il s'agit de voir grand, de penser intelligemment. Je suis certain que le député pense comme nous lorsqu'il s'agit de bâtir de meilleures collectivités partout au Canada.

**La présidente:** Monsieur le ministre Champagne, merci beaucoup d'être ici avec nous aujourd'hui. Nous avons attendu votre visite avec impatience. Nous sommes reconnaissants de tous les renseignements que vous avez communiqués au Comité.

Nous allons suspendre la séance pour un moment, le temps que nos nouveaux témoins s'installent...

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, avant que nous suspendions la séance, je voudrais simplement invoquer le Règlement au sujet de ce que vous m'avez cité, en ce qui concerne le fait de poser des questions répétitives. On le fait généralement dans le cas de discours répétitifs à la Chambre des communes. J'aimerais que vous nous reveniez avec des exemples de cas où les comités ont posé ce genre de questions. Si vous pouvez le faire, c'est fantastique, parce que je ne veux pas soulever cette question à la Chambre et demander au Président de se prononcer sur le sujet. Merci.

**La présidente:** Je vous remercie, monsieur Jeneroux.

Je serais heureuse de vous reporter au livre contenant les règles, à la page 1 058, au chapitre 20, concernant les comités et la capacité du président de décider si c'est répétitif ou...

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, ma demande était que vous nous présentiez des exemples où c'est utilisé de la façon dont vous le dites. On s'en sert à la Chambre lorsque le discours est le même mot pour mot, mais, en ce qui concerne l'usage que vous en faites, le Comité aimerait beaucoup voir des exemples de cas où cela a été fait dans le passé.

Je vous remercie.

**La présidente:** Si vous voulez contester la présidence, monsieur Jeneroux, vous pouvez certainement le faire.

Je vais essayer de vous fournir ce que j'ai, et je doute qu'il y aura des exemples, parce que je ne pense pas que je vais demander à la greffière d'en chercher. Si vous n'êtes pas satisfait de ma décision, vous pouvez certainement contester la décision de la présidence, monsieur.

**L'hon. François-Philippe Champagne:** Madame la présidente, je ne veux pas me répéter, mais j'aimerais simplement remercier les membres du Comité de leurs questions et de leur passion envers l'infrastructure du XXI<sup>e</sup> siècle pour les Canadiens. Je pense que c'est la meilleure façon d'attirer des talents et des investissements dans notre pays, et nous allons continuer dans cette voie. Je serais heureux de revenir pour répondre aux questions des membres du Comité.

[Français]

Madame la présidente et chers collègues, je vous remercie tous de m'avoir accueilli ici ce matin.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons suspendre temporairement la séance.

• (0945)

(Pause)

• (0950)

**La présidente:** Nous reprenons nos travaux.

Nous disposerons d'une demi-heure pour examiner notre étude sur l'évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens.

Nous accueillons Nick Boud, consultant principal pour Helios.

Monsieur Boud, vous avez cinq minutes pour parler, ou peut-être six, puisque vous êtes le seul témoin et que nous avons hâte de vous entendre. Merci.

**M. Nick Boud (consultant principal, Helios):** D'accord.

Bonjour, madame la présidente et chers membres du Comité. Merci d'avoir invité Helios à comparaître devant vous aujourd'hui.

Helios est un cabinet britannique de consultants en aviation qui travaillent pour des clients du monde entier et de l'ensemble de l'industrie du transport aérien. Je dirige les activités de consultation aéroportuaire au sein d'Helios et j'ai 26 ans d'expérience dans le domaine de l'aviation. Helios s'est vu confier le contrat de mener une analyse technique indépendante et de soutenir la GTAA dans le cadre de la mise en oeuvre de son dernier plan d'action quinquennal de gestion du bruit.

Au cours des deux dernières années et demie, Helios a réalisé une étude pour NAV CANADA, deux pour la GTAA et une pour Aéroports de Montréal. J'ai présenté quatre documents de référence avant aujourd'hui, dont les deux premiers ont été rédigés par Helios. Je vais vous expliquer chacun de ces documents.

Le premier est une étude indépendante du bruit dans l'espace aérien de Toronto préparée pour NAV CANADA, qui fournit des recommandations et des conclusions sur l'atténuation du bruit dans

l'espace aérien de Toronto, ainsi que de nombreux renseignements généraux.

Le deuxième document, intitulé *Best practices in noise management*, a été préparé pour la GTAA et donne un excellent aperçu de 11 pratiques différentes de gestion du bruit dans 26 aéroports internationaux qui sont comparables à l'aéroport Pearson de Toronto.

Le troisième document est un document d'analyse préparé par le Conseil international des aéroports et publié plus tôt cette semaine. Il traite de l'avenir du bruit aérien. Ce document a été préparé en réponse à la récente publication par l'Organisation mondiale de la Santé de ses dernières lignes directrices sur le bruit ambiant.

Le dernier document que j'ai présenté est un article de *l'International Journal of Environmental Research and Public Health*. L'auteur conclut que les données utilisées par l'Organisation mondiale de la Santé et l'analyse effectuée pour établir la relation entre le bruit lié au transport aérien et les désagréments ont, selon ses propres termes, des répercussions importantes sur les recommandations finales. L'auteur conclut également que le niveau de bruit recommandé pour éviter les effets néfastes du bruit du trafic aérien sur la santé devrait être de huit décibels supérieur à celui proposé par l'Organisation mondiale de la Santé. Une augmentation de huit décibels est substantielle. Il est généralement admis que l'oreille humaine perçoit une augmentation de l'intensité sonore de 100 % pour chaque augmentation de 10 décibels.

La gestion du bruit du trafic aérien est un sujet complexe comprenant de multiples facettes, et je ne pourrai qu'effleurer la question aujourd'hui.

Helios constate les mêmes plaintes et les mêmes défis en matière de bruits aériens partout où il va. Cependant, les solutions diffèrent, car les environnements urbain, social, géographique, politique, réglementaire et opérationnel ne sont jamais les mêmes.

Je vous prie de m'excuser, car je suis sur le point de faire une généralisation. C'est l'aéronef qui fait du bruit, mais, bien souvent, les parties qui ne sont pas présentes aux réunions publiques et qui sont généralement les dernières à la table, ce sont les compagnies aériennes. Des progrès importants ne sont possibles que si toutes les parties prenantes sont présentes à la table de façon volontaire, travaillent de manière corroborative, sont prêtes à donner et à recevoir, prennent des décisions difficiles et s'engagent à atteindre les objectifs de réduction et d'atténuation du bruit.

Déplacer le bruit de la collectivité A vers la collectivité B de manière permanente ou à long terme sans autre raison que d'apaiser la collectivité A n'est pas une solution. Cela est seulement susceptible d'accroître le problème de façon exponentielle. La relocalisation à court terme du bruit de manière prévisible et régulière, souvent appelée « répartition du bruit » ou « répit sonore », peut être une mesure d'atténuation précieuse dans certaines situations. De nombreux aéroports travaillent depuis des décennies à réduire ou à atténuer le bruit et ont investi des millions de dollars à cet égard, mais un grand nombre de résidents ne sont toujours pas satisfaits. Cela ne veut pas dire que nous ne devons pas continuer d'essayer, car des améliorations majeures ont été apportées et il y a encore beaucoup à faire dans les semaines, les mois et les années à venir.

L'une des questions fréquemment soulevées par le Comité concerne les normes nationales qui sont en place pour protéger les gens contre le bruit lié au transport aérien. Pour autant que je sache, il y en a deux au Canada.

•(0955)

La première est établie par Transports Canada et exige que les aéroports préparent des prévisions de l'ambiance sonore, ou NEF, qui sont utilisées pour orienter les stratégies de zonage urbain. L'acousticien, M. Colin Novak, a parlé de certains des défis que pose l'utilisation de ces NEF. Je présume, d'après les tendances observées ailleurs dans le monde, que la tolérance du public à l'égard du bruit lié au transport aérien a diminué depuis que Transports Canada a établi les niveaux NEF 25 et NEF 30, et je dirais que la majorité des plaintes concernant le bruit proviennent de personnes qui ne sont pas situées dans les zones géographiques délimitées par les courbes de ces NEF.

La deuxième norme concerne les exigences relatives à la certification acoustique des aéronefs fixées par l'OACI, qui sont devenues plus strictes avec chaque génération d'aéronefs, ce qui signifie que les aéronefs sont devenus plus silencieux. Ces derniers demeurent en service actif pendant plus de 30 ans, de sorte qu'il peut s'écouler beaucoup de temps avant que les aéronefs plus bruyants ne soient mis hors service.

J'aimerais vous donner un aperçu de ce que sont les vols de nuit à l'aéroport Pearson de Toronto. Une analyse entreprise par Helios Technology Ltd. pour le compte de la GTAA montre que plus de 80 % des vols de nuit sont des services de passagers, le reste étant du fret, entre 10 et 15 %, ou des transports aériens généraux et/ou d'affaires.

Les vols de nuit représentent 3 % de tous les vols à l'aéroport Pearson de Toronto. Les aéroports et les groupes communautaires se demandent si le nombre de plaintes déposées relativement au bruit est une indication précise de l'ampleur du problème. Je vous conseille de voir les plaintes uniquement comme un élément de l'évaluation plus large de l'ampleur du problème du bruit aérien. De nombreux facteurs font qu'il est impossible de comparer directement le nombre de plaintes d'un aéroport à l'autre. Le pourcentage de nouvelles plaintes chaque année peut être une mesure informative, mais, encore une fois, il ne devrait jamais être pris en compte de manière isolée.

**La présidente:** Je suis désolée de vous interrompre, mais les membres du Comité ont beaucoup de questions.

**M. Nick Boud:** Il me reste quatre lignes.

**La présidente:** Continuez, je vous prie.

**M. Nick Boud:** Helios Technology serait ravi d'apporter un soutien supplémentaire à ce comité, mais j'espère que vous comprenez que la réalité est que nous sommes une organisation commerciale et que nous devons limiter notre travail non rémunéré. Jusqu'à présent, nous avons investi notre temps de façon bénévole, et j'espère que notre contribution sera utile.

Je vous remercie. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**La présidente:** merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Liepert, pour quatre minutes.

**M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC):** Merci, monsieur, de votre travail.

L'une des choses que le Comité a de la difficulté à déterminer — c'est mon cas, du moins —, c'est à qui revient le problème. On dirait que les autorités aéroportuaires disent: « Nous ne faisons atterrir que les aéronefs qui veulent atterrir ici. » NAV CANADA dit: « Notre travail est de nous assurer qu'ils atterrissent en toute sécurité. » Il semble que Transports Canada a en quelque sorte réfilé cette responsabilité à NAV CANADA.

Supposons que nous présentions certaines recommandations. Prenons un exemple qui a été suggéré par de nombreux témoins: l'interdiction des vols de nuit. Dans votre étude de cette question, qui, selon vous, aurait la capacité ou l'autorité de le faire?

•(1000)

**M. Nick Boud:** Selon l'expérience d'autres pays ailleurs dans le monde, les seules personnes qui ont l'autorité d'interdire les vols de nuit sont celles qui font partie du gouvernement. Il faudrait une loi pour imposer cette interdiction. C'est ce qui se fait. Il y a des restrictions volontaires, mais l'interdiction des vols de nuit, à mon avis, exigerait l'adoption officielle d'une loi.

**M. Ron Liepert:** Vous semblez avoir dit dans votre déclaration qu'il y a plusieurs facettes à ce problème et que divers aspects interviennent dans toute cette question.

Nous avons certainement entendu parler de l'aspect de la santé, mais pas des incidences économiques qui découleraient de certaines recommandations. Pouvez-vous nous dire à quel point il est complexe de prendre une mesure qui pourrait avoir des conséquences imprévues sur une quantité d'autres aspects?

**M. Nick Boud:** Selon moi, cela revient au fait qu'une solution unique ne conviendra pas à tous les aéroports. L'aéroport de Francfort, par exemple, dont il a été question plus tôt, prévoit une période de la nuit où les vols sont interdits. C'est la même chose pour l'aéroport de Zurich, mais d'autres aéroports en Allemagne et en Suisse ont des vols de nuit.

Cela peut causer le déplacement de services d'un aéroport qui interdit les vols de nuit vers d'autres, ce qui transfère le bruit d'un endroit vers un autre. Les compagnies aériennes, s'il y a des activités commerciales à cet endroit, trouveront une façon d'offrir le service. Il y a certainement des incidences économiques, et je sais que la GTAA désire réaliser une évaluation de l'aspect économique des vols de nuit; c'est pourquoi elle a retenu nos services pour l'aider à élaborer des scénarios de la circulation dans le cadre de l'étude.

On ne peut pas prendre une mesure sans qu'il y ait des incidences sur des entreprises qui ne sont pas directement liées à l'aéroport, sur des employés de l'aéroport et sur l'ensemble de la collectivité.

**M. Ron Liepert:** Certainement, le consommateur également... Les consommateurs fréquentent moins les centres commerciaux et font davantage leurs achats en ligne, et le produit doit se rendre quelque part. Je n'affirme pas qu'il doit être transporté dans un vol de nuit. Tout ce que je dis, c'est qu'une interdiction des vols de nuit créera fort probablement plus de problèmes. Vous êtes-vous penchés sur cet aspect au cours de votre travail?

**M. Nick Boud:** La grande majorité du fret est transportée sur un aéronef de passagers. Le pourcentage d'aéronefs consacrés au fret est infime en comparaison de l'ensemble des transports. Oui, le changement des attitudes sociales en matière d'achats augmentera le fret aérien, mais à moins que la société ne change ses pratiques, ce n'est pas quelque chose que nous pouvons éviter.

**M. Ron Liepert:** Merci.

**La présidente:** Monsieur Sikand.

**M. Gagan Sikand:** Merci, madame la présidente.

Le rapport Helios indique que la période de nuit de l'aéroport Pearson de Toronto commence tard et est plus courte que celle d'autres aéroports. Qu'ont fait certains aéroports de taille et de volume comparables pour régler le problème de bruit?

**M. Nick Boud:** Pour ce qui est des vols de nuit, je crois que deux autres aéroports prévoient une période de nuit similaire à celle de l'aéroport de Toronto, mais d'autres ont certainement des périodes de nuit de huit ou de neuf heures. Certains aéroports ont mis en place un système de quotas, où plus l'aéronef est bruyant, plus la pénalité imposée sera lourde en fonction d'un système de points totaux.

Certains aéroports, comme l'aéroport Pearson, ont fixé une limite totale du nombre de vols de nuit qu'ils peuvent accueillir chaque année. D'autres facturent des frais supplémentaires possiblement deux ou trois fois plus élevés que les frais de jour pour effectuer des vols de nuit. D'autres encore, à l'instar de Pearson, imposent une restriction sur les types d'aéronefs qui peuvent voler pendant la période de nuit.

**M. Gagan Sikand:** Merci.

Ma deuxième question est la suivante. Dans l'Étude indépendante du bruit dans l'espace aérien de Toronto, réalisée par Helios, il est recommandé que NAV CANADA rédige une lettre officielle à Transports Canada pour lui demander d'envisager d'établir au 31 décembre 2020 la date butoir pour l'exploitation de la série Airbus A320. Toutefois, la GTAA a proposé des incitatifs pour des modifications optionnelles visant l'atténuation du bruit.

Que pensez-vous de l'efficacité d'un programme d'incitatifs pour des modifications optionnelles?

• (1005)

**M. Nick Boud:** Ces incitatifs ont fait leurs preuves dans d'autres aéroports ailleurs dans le monde. Lufthansa, en Allemagne, a volontairement modifié son aéronef et a été une des premières compagnies aériennes à le faire. L'aéroport Gatwick impose une sanction pécuniaire aux compagnies aériennes si elles exploitent un aéronef modifié.

Encore une fois, on doit trouver la bonne solution pour le Canada. J'approuve encore la recommandation selon laquelle on doit prendre des mesures pour persuader les transporteurs de modifier l'A320. Il s'agit d'une simple transformation ou modification de l'aéronef qui peut avoir une incidence importante sur le bruit.

**M. Gagan Sikand:** Merci.

Je pose cette question parce que je représente une circonscription qui se trouve très près de l'aéroport Pearson. Selon vos études exhaustives, particulièrement celle sur l'aéroport Pearson de Toronto et ses environs, que pensez-vous de l'établissement d'un nouvel aéroport à Kitchener ou au nord de l'escarpement, n'importe où dans le Grand Toronto et autour de celui-ci?

**M. Nick Boud:** Je dirais que l'établissement d'un nouvel aéroport ou la redistribution des vols vers d'autres aéroports est un déplacement du bruit. Également, les collectivités ont tendance à croître près des aéroports parce que ces derniers sont un moteur économique et que les gens peuvent y trouver un emploi.

Maintes fois, la construction de nouveaux aéroports a pu sembler être la solution, mais, à long terme, les collectivités ont tendance à croître près de l'aéroport. Il faut une planification très minutieuse pour en arriver à une solution satisfaisante.

**M. Gagan Sikand:** Merci beaucoup.

**La présidente:** Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être avec nous.

Madame la présidente, avant de poser des questions, je vais me permettre de faire un commentaire à votre endroit.

Dans ses propos préliminaires, le témoin a parlé de quatre documents qu'il avait déposés. Or j'ai appris que lesdits documents étaient présentement en cours de traduction. Compte tenu de leur volume, ils ne sont pas disponibles en français.

Dans notre planification relativement à la liste de témoins, il faudrait s'assurer que les témoins ne comparaissent qu'une fois les documents distribués à tout le monde dans les deux langues. Si j'avais disposé de tous les documents en français, cela aurait changé considérablement ma préparation et mes questions. J'aurais probablement trouvé réponse à mes questions dans les documents et j'aurais pu aller plus loin. Or tout cela est impossible.

Pourrait-on s'assurer d'avoir reçu les documents dans les deux langues officielles avant d'entendre les témoins en comité? Ce serait fort apprécié. Je laisse cela à votre réflexion, madame la présidente.

Je vais maintenant me tourner vers vous, monsieur Boud. Vous avez déjà répondu à une de mes questions dans vos propos préliminaires. Vous avez dit qu'il semblait difficile d'appliquer à chacun des aéroports les conclusions du rapport qu'Helios a fait pour l'Aéroport international Toronto Pearson. Il doit quand même y avoir des éléments communs à l'ensemble des aéroports que vous avez étudiés.

Serait-il juste de dire qu'il peut y avoir deux types de recommandations, c'est-à-dire des recommandations qui s'adressent à l'ensemble des aéroports qui vivent le même problème lié aux communautés environnantes et des recommandations spécifiques à chacun des aéroports?

[Traduction]

**M. Nick Boud:** Il y a certainement un point commun aux solutions qu'on peut envisager. Nous n'avons pas besoin de réinventer la roue pour chaque aéroport, mais ce n'est pas parce qu'une solution est la bonne pour un aéroport qu'elle peut s'appliquer immédiatement à un autre. Par exemple, les itinéraires de vol vers Vancouver ont la possibilité de passer au-dessus de l'eau, mais ce n'est pas une solution envisageable pour l'aéroport Pearson de Toronto. Oui, on peut examiner les itinéraires de vol et essayer d'utiliser les corridors industriels ou les régions rurales, mais ça ne s'applique pas partout.

Le maintien des aéronefs en altitude plus élevée est quelque chose qui est probablement réalisable dans nombre d'aéroports, et cela réduit le bruit, mais, encore une fois, on doit examiner l'environnement local pour relever les obstacles qui s'y trouvent — des obstacles artificiels ou un terrain montagneux — avant de conclure que cette solution s'applique dans la région.

La répartition des collectivités résidentielles autour de l'aéroport a aussi une incidence sur la solution adéquate. Dans le rapport sur les pratiques exemplaires ou l'Étude indépendante du bruit dans l'espace aérien de Toronto, lorsque les documents seront traduits — et je comprends qu'un des documents est assez volumineux à traduire —, vous verrez qu'il y a un point commun et vous serez en mesure de trouver des éléments qui pourraient être examinés pour d'autres aéroports, mais on doit quand même les adapter.



•(1010)

[Français]

**M. Robert Aubin:** Vous avez travaillé à l'international sur ces questions. Croyez-vous que le Comité pourrait cibler un, deux ou trois aéroports qui pourraient faire office de chefs de file en matière de réduction du bruit? Parmi les aéroports en tête de peloton, se trouverait-il un aéroport canadien? En matière de réduction du bruit, les aéroports canadiens sont-ils plutôt en queue de peloton?

[Traduction]

**M. Nick Boud:** Je ne crois pas qu'on devrait examiner seulement un ou deux aéroports. C'est pourquoi, lorsque nous avons réalisé le travail sur les pratiques exemplaires pour la GTAA, nous avons examiné 26 aéroports internationaux parce que c'est grâce à une vue d'ensemble que nous pouvons obtenir toute la panoplie de solutions qui existent.

L'aéroport Schiphol, à Amsterdam, a déployé d'énormes efforts pour réduire au minimum le bruit dans les collectivités; il change de pistes tellement de fois par jour qu'il devient presque impossible pour les autres aéroports de faire la même chose, mais il n'interdit pas les vols de nuit. L'aéroport accueille plus de vols de nuit que l'aéroport Pearson de Toronto. On doit vraiment examiner un grand nombre d'aéroports pour trouver les différentes pratiques exemplaires qui peuvent être appliquées.

**La présidente:** Monsieur Aubin, nous manquons de temps.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Je vais être bref. La norme internationale de 55 décibels est-elle atteinte par un certain nombre d'aéroports?

[Traduction]

**M. Nick Boud:** L'Union européenne demande aux aéroports de tenir compte de la norme de 55 décibels. Il ne s'agit pas d'une norme obligatoire. C'est un point de référence pour mesurer la population touchée, mais ce n'est pas quelque chose qui doit être respecté.

**La présidente:** Merci beaucoup. Nous allons passer à M. Maloney.

**M. James Maloney (Etobicoke—Lakeshore, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Monsieur Boud, merci de vous joindre à nous aujourd'hui. Nous nous sommes rencontrés à plusieurs occasions. Je représente la circonscription d'Etobicoke—Lakeshore, qui est très touchée par le bruit et le volume de la circulation aérienne de l'aéroport Pearson, alors il s'agit d'une question qui touche de près mes électeurs.

Des études vous ont été commandées auparavant pour NAV CANADA et la GTAA dans le cadre desquelles vous avez examiné ce qu'on appelle les idées cinq et six, qui, en règle générale, si on regarde cela de très haut — sans faire de jeu de mots —, concernaient la direction de la circulation de manière régulière. Mes électeurs étaient préoccupés par la redirection de la circulation de l'est vers l'ouest et du nord vers le sud, et la GTAA, suivant la conclusion de vos études, a décidé qu'elle n'allait pas augmenter la circulation aérienne du nord au sud.

C'est bien ça, n'est-ce pas?

**M. Nick Boud:** En général... Nous avons examiné les vols de fin de semaine et de nuit.

**M. James Maloney:** Les vols de fin de semaine et de nuit, c'est exact.

Essentiellement, et je sais cela parce que mon frère est pilote pour Air Canada, il est plus sécuritaire pour les aéronefs de décoller et d'atterrir face au vent, n'est-ce pas?

**M. Nick Boud:** Oui, c'est une règle de base.

**M. James Maloney:** C'est une règle de base, et les vents ont tendance à souffler de l'est vers l'ouest, alors c'est une raison importante qui explique ce qui s'est produit.

J'aimerais passer aux vols de nuit. À l'aéroport Pearson, on utilise une formule pour savoir combien d'aéronefs peuvent atterrir et décoller, et je crois que cette formule donne un résultat par année plutôt que par nuit. Par conséquent, au cours d'une nuit donnée, selon les vents et d'autres facteurs, il pourrait y avoir un volume beaucoup plus élevé d'aéronefs qui atterrissent la nuit. Est-ce exact?

**M. Nick Boud:** C'est exact.

**M. James Maloney:** Les vols de nuit sont également régis par les règles relatives à l'utilisation des pistes, entre autres.

**M. Nick Boud:** Oui, il y a des pistes préférentielles.

**M. James Maloney:** Vous avez parlé de l'aspect commercial des vols de nuit et du fait que la plus grande partie de ces vols ont lieu en raison des passagers. Est-ce réaliste, à votre avis, d'interdire complètement les vols de nuit à l'aéroport Pearson, compte tenu de la région environnante et des solutions de rechange existantes?

**M. Nick Boud:** Tout est possible, mais cette interdiction entraînerait d'importantes répercussions économiques.

**M. James Maloney:** Vous avez dit qu'on ne peut pas appliquer une approche unique à tous les aéroports. Par exemple, si on prend des aéroports européens et qu'on interdit les vols de nuit dans un grand centre, il y a probablement un autre aéroport important deux heures plus loin, plus ou moins, où on peut détourner une partie de la circulation aérienne. Est-ce juste?

•(1015)

**M. Nick Boud:** Certainement en Allemagne, la circulation est détournée de l'aéroport de Francfort vers celui de Cologne, et des aéronefs ont été déplacés parce qu'ils n'effectuent pas seulement un vol. En général, cela a eu des incidences sur les activités de Francfort.

**M. James Maloney:** Voilà qui m'amène à mon troisième point. Les options sont limitées à Toronto parce qu'il n'y a pas d'autres grands aéroports dans la région où l'on peut envoyer des aéronefs. Vous avez affirmé que les collectivités tendent à croître autour des aéroports, et c'est exactement ce qui s'est produit dans le cas de l'aéroport Pearson parce que, lors de sa construction, Mississauga et Brampton étaient loin d'avoir la taille qu'elles ont aujourd'hui, et ces villes ont pris de l'ampleur près de l'aéroport, ce qui a contribué en partie au problème.

J'étais à Edmonton cet été et j'ai été impressionné par le fait que la ville entretient une relation très positive avec les collectivités environnantes et le milieu des affaires; c'est parce que l'aéroport est isolé. Nous avons les terres de Pickering, qui ont été acquises il y a de nombreuses années, et il y a beaucoup d'espace autour.

Ne serait-il pas logique d'y construire un aéroport, étant donné qu'il est possible de créer un environnement où l'on peut éviter ce problème?

**M. Nick Boud:** La construction d'un nouvel aéroport et le déplacement complet d'une activité sont une entreprise de taille. Certaines villes l'ont fait. Il ne s'agit pas seulement de déplacer l'aéroport, il faut généralement beaucoup d'autres infrastructures, et les projets domiciliaires ont tendance à croître autour de l'aéroport, mais il n'est pas impossible de le faire.

**M. James Maloney:** J'ai une petite question complémentaire. On n'est pas obligé de déplacer toute l'activité. C'est comme si on établissait un deuxième bureau. On ne ferme pas une entreprise à un endroit pour l'ouvrir ailleurs. On trouve une solution de rechange.

**M. Nick Boud:** L'histoire montre que, si on conserve les deux aéroports ouverts, nombre de transporteurs aériens ne voudront pas déménager parce que cela leur entraîne des coûts importants. Le premier aéroport tend à avoir les meilleures liaisons, et les transporteurs lui accordent une plus grande valeur.

**M. James Maloney:** Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Iacono.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci, madame la présidente.

[Traduction]

**La présidente:** Vous avez deux minutes.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Monsieur Boud, les témoins que nous avons reçus se plaignaient essentiellement du manque de responsabilité et de transparence de la part de nos autorités aéroportuaires. L'impression que cela donne est que le Canada se situe parmi les derniers de classe pour ce qui est de la gestion du bruit.

Comment les aéroports canadiens se comparent-ils aux aéroports d'autres pays en ce qui concerne la gestion du bruit? Comment les comités consultatifs sur le bruit sont-ils organisés dans d'autres pays comparativement à ceux du Canada?

[Traduction]

**M. Nick Boud:** Au cours des quelques jours où j'ai travaillé ici, je dirais certainement que le Canada s'est intéressé à la question de l'atténuation du bruit plus tard que nombre d'administrations. L'Europe et l'Australie examinent cela depuis beaucoup plus longtemps. Les États-Unis sont également, dans une certaine mesure, en avance sur le Canada à cet égard. Je peux seulement parler d'un aéroport parce que c'est là où j'ai concentré la plupart de mes efforts, à savoir l'aéroport Pearson de Toronto, et il a réalisé d'énormes progrès depuis ma première visite.

Quant à la façon dont les comités se penchent sur la question, encore une fois, le rapport sur les pratiques exemplaires contient un examen de la structure des comités. Il comporte des recommandations. Je sais que la GTAA va tenir une séance d'information ce soir au cours de sa réunion trimestrielle concernant les changements qu'elle apportera à la structure afin d'essayer de se rapprocher des pratiques exemplaires que nous avons étudiées dans les 26 aéroports. On peut en tirer des leçons et les mettre en oeuvre.

**La présidente:** Monsieur Graham, vous avez deux minutes.

Nous pouvons ensuite passer à M. Jeneroux pour deux minutes, et ce sera la fin de la séance. Nous devons nous occuper d'affaires du Comité. Je suis désolée.

**M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.):** Merci.

Le temps dont je dispose est équivalent à environ l'écart de turbulence de sillage entre deux avions, alors je tâcherai d'être bref. J'ai deux questions complètement différentes.

D'abord, les passagers peuvent-ils, lorsqu'ils réservent un vol, prendre des décisions qui ont une incidence sur le bruit des avions? Peuvent-ils faire quelque chose lorsqu'ils achètent leurs billets pour influencer sur le moment, l'endroit et l'itinéraire des vols?

**M. Nick Boud:** Certainement, les passagers pourraient choisir de ne pas réserver de vols de nuit, par exemple, et de se déplacer le jour. Ce serait une solution, à mon avis.

**M. David de Burgh Graham:** L'autre aspect, c'est lorsque vous avez parlé du cycle de vie de plus ou moins 30 ans d'un aéronef. Quelle est la partie la plus bruyante d'un avion?

• (1020)

**M. Nick Boud:** Cela dépend du moment du vol dont vous parlez. Au décollage, ce sont les moteurs. À l'atterrissage, c'est le fuselage. La friction de l'air sur l'aéronef fait plus de bruit que les moteurs au cours de la dernière partie de la descente.

**M. David de Burgh Graham:** Comment se compare le bruit d'un avion, disons, un 787 à celui d'un 707 ou d'un 747?

**M. Nick Boud:** Il y a tout un monde de différence entre eux. Si on pouvait ramener un 707 à l'aéroport Pearson de Toronto et faire voler un 787 derrière, personne ne contesterait le fait que ces derniers sont devenus beaucoup plus silencieux.

**M. David de Burgh Graham:** Nous avons beaucoup parlé de la modification de l'A320. Pouvez-vous nous décrire en quoi consiste cette modification?

**M. Nick Boud:** Le problème, c'est qu'il y a des prises d'air sous l'aile de l'appareil, et le vent souffle au-dessus, un peu comme lorsqu'on souffle sur le goulot d'une bouteille. C'est une petite pièce de métal qui doit être fixée juste devant cette ouverture pour bloquer la circulation d'air, ce qui empêche le sifflement provoqué par l'air qui s'introduit dans l'ouverture.

**M. David de Burgh Graham:** Savez-vous combien il en coûte pour modifier l'appareil?

**M. Nick Boud:** Non. J'ai obtenu des évaluations variées parce que des compagnies aériennes ont des ententes d'entretien différentes avec Airbus. Des gens ont établi des devis à 5 000 ou à 7 000 \$. Le coût de la pièce est faible en comparaison du coût de la mise hors service d'un aéronef. Vous devez vider le réservoir d'essence afin de procéder à la modification, mais ce n'est pas un coût important par comparaison avec le remplacement d'un aéronef.

**M. David de Burgh Graham:** Merci.

**La présidente:** Monsieur Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux:** Merci, madame la présidente. J'aimerais utiliser les deux minutes qui me sont imparties pour préciser mon intention avec le témoin précédent lorsque j'ai invoqué le Règlement. Ce n'était certainement pas mon intention de contester la présidente. Je vous suis reconnaissant de tout ce que vous faites en ce qui concerne le bon fonctionnement de notre comité. Je crois que nous travaillons très bien ensemble la plupart du temps.

Toutefois, je crois qu'il est important que nous, de notre côté, soyons en mesure de continuer à poser des questions. Votre rôle ne consiste pas à protéger le ministre de quelque façon que ce soit.

Je veux lire, aux fins du compte rendu, une citation de la page 1 078 du chapitre 20 des pratiques, des politiques et des procédures:

La nature des questions pouvant être posées aux témoins qui comparaissent devant les comités n'est assujettie à aucune règle précise à part le fait qu'elles doivent se rapporter à la question à l'étude. Les témoins doivent répondre à toutes les questions que leur pose le comité.

**On retrouve plus loin:**

Un témoin qui refuse de répondre aux questions peut faire l'objet d'un rapport à la Chambre.

Encore une fois, je veux m'assurer que les membres du Comité continuent de travailler ensemble. Je sais que vous aviez devant vous un document qui vous permettait de citer la disposition à laquelle vous avez fait référence. Cependant, encore une fois, je ne veux pas que nous revenions l'an prochain et que nous ne puissions pas continuer à travailler de manière amicale comme nous l'avons fait jusqu'à maintenant.

Je vais m'en tenir là, madame la présidente, pour ce qui est de préciser mon appel au Règlement. Merci.

**La présidente:** Merci, monsieur Jeneroux.

Il n'y a aucune question pressante sur laquelle nous devons nous pencher.

**M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.):** Si vous me le permettez, j'ai une petite question.

**La présidente:** Vous pouvez poser une très brève question parce que nous devons discuter d'affaires du Comité.

**M. Borys Wrzesnewskyj:** Vous avez mentionné l'aéroport de Schiphol dans votre étude. Mais, à part celui-là, l'aéroport Pearson

comptait le nombre le plus élevé de vols de nuit de tous les aéroports qui faisaient l'objet de l'étude, soit trois fois plus que l'aéroport Heathrow. Y a-t-il une raison particulière pour laquelle il n'y avait dans l'étude aucune recommandation ou proposition selon laquelle la GTAA devrait réduire le nombre de vols de nuit ou le nombre de vols de nuit par nuit comme c'est le cas dans le budget annuel?

**M. Nick Boud:** Non, il n'y a aucune raison précise pour laquelle nous n'avons pas formulé de recommandations. Nos recommandations visent la prolongation de la période de nuit et le changement des mécanismes de contrôle de cette période pour que l'on puisse possiblement maintenir la quantité de bruit à son niveau actuel, plutôt que prendre une décision ou formuler une recommandation qui aurait des incidences économiques, ce qui, à titre de consultants en aéronautique, ne relève pas de nous.

**M. Borys Wrzesnewskyj:** Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Merci à nos témoins. Vous pouvez voir que nous aurions vraiment aimé poursuivre la séance avec vous pendant une autre heure, mais l'horaire ne nous le permet pas. Je vous remercie infiniment de votre contribution.

**M. Nick Boud:** Merci.

**La présidente:** Nous allons suspendre la séance un moment et nous allons passer aux affaires du Comité.

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





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>