



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 057 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 9 mai 2017**

—  
**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



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

Le mardi 9 mai 2017

• (1130)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** La séance est ouverte. Bienvenue à notre séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, en cette première session de la 42<sup>e</sup> législature. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous poursuivons aujourd'hui notre étude sur la sécurité aérienne.

Je prie les témoins de nous excuser d'avoir dû voter. Pour ne pas retrancher trop de temps aux exposés, j'invite les deux témoins à se présenter.

Monsieur Farnworth, pouvez-vous commencer?

**M. Stephen Farnworth (vice-président, Association de techniciens d'entretien d'aéronefs de l'Ontario, Fédération canadienne des associations de techniciens d'entretien d'aéronefs):** Je m'appelle Stephen Farnworth, et je suis le vice-président de l'Association de techniciens d'entretien d'aéronefs de l'Ontario. Je suis un technicien breveté d'entretien d'aéronefs, ou TEA, et je possède une licence de qualification M1 et M2 de Transports Canada.

**M. David Clark (vice-président régional, Pacifique, Union canadienne des employés des transports):** Je suis David Clark, le vice-président régional du Pacifique de l'Union canadienne des employés des transports.

**La présidente:** Bien.

Souhaitez-vous commencer, monsieur Farnworth?

**M. Stephen Farnworth:** Bien sûr.

Madame la présidente, mesdames et messieurs, je représente la Fédération canadienne des associations de techniciens d'entretien d'aéronefs, communément appelée la FCATEA, qui regroupe six associations régionales de TEA. Il s'agit d'organisations bénévoles, locales et à adhésion volontaire. Nous représentons des membres de partout au Canada.

Nos associations ont pour objectif de maintenir et d'améliorer les normes de professionnalisme du TEA et du secteur de l'entretien d'aéronefs dans son ensemble, ainsi que de faire valoir les droits et les privilèges du TEA. Nous tenons en haute estime la sécurité des personnes touchées par les professions liées à l'entretien d'aéronefs. Notre objectif est de promouvoir des pratiques sécuritaires en milieu de travail et de reconnaître que la sécurité est la pierre angulaire de l'industrie de l'aviation.

Nos associations régionales organisent de nombreux ateliers et conférences au pays dans le but d'instruire les TEA et les autres personnes du milieu, et de mettre à jour leurs connaissances. Nous offrons également du mentorat aux étudiants en entretien d'aéronefs,

et nous participons à titre de conseillers aux comités consultatifs sur le programme d'entretien des aéronefs des différents collèges.

Nous sommes en première ligne pour fournir des aéronefs sécuritaires et fiables à la population. Voici quelques-unes de nos préoccupations et suggestions.

Tout d'abord, le service de Transports Canada est lent et retarde les décisions opérationnelles. Par exemple, il peut y avoir de longs délais avant d'obtenir un permis de convoyage, ou des prolongations des délais pour que les modifications des manuels de politiques de maintenance et de contrôle de la maintenance soient autorisées. Ces retards sont principalement attribuables à la diminution de l'effectif de Transports Canada. Le manque de réponses en temps opportun peut conduire certains opérateurs à ignorer les procédures établies, ce qui pourrait en contrepartie avoir des répercussions sur la sécurité. Transports Canada devrait rétablir le pouvoir décisionnel de l'industrie, tout en exerçant une surveillance constante. Il existe un système pour les délégués des ministres, qui fonctionne bien. Ce modèle de délégation pourrait être appliqué à d'autres situations préoccupantes et goulots d'étranglement.

Deuxièmement, il est important de maintenir une politique d'admission sans restriction entre Transports Canada, les organismes de maintenance agréés et les associations de TEA. Il y a toutes sortes de conférences, de symposiums et d'ateliers. Interagir avec le milieu de l'entretien constitue un bon moyen de communication. La réduction du financement accordé au personnel des bureaux régionaux de Transports Canada pour qu'il assiste à divers séminaires et conférences sur l'aviation a, et continuera d'avoir un effet préjudiciable sur la mise en œuvre des mesures de sécurité aérienne.

Troisièmement, des programmes de formation à jour sont requis pour que les organismes de formation agréés tiennent compte des changements qui s'opèrent dans l'entretien des aéronefs, et pour qu'ils préparent les étudiants à l'obtention de leur licence. Nous vous recommandons de retirer la norme détaillée sur le programme d'étude à l'article 566.12, ainsi que les habiletés exigées à l'appendice B de l'article 566, puis de les transférer dans une circulaire d'information ou un autre document qui serait plus facile à modifier et à mettre à jour.

En quatrième lieu, il faudrait envisager de dissocier les normes et la réglementation afin qu'elles puissent être mises à jour plus rapidement. En ce moment, les changements semblent prendre jusqu'à cinq ans, ce qui est inacceptable. Transports Canada doit maintenir sa surveillance et son contrôle en tout temps, mais laisser l'industrie apporter des modifications mineures aux procédures d'entretien établies.

Afin de maintenir un haut degré de sécurité aérienne, le Canada doit pouvoir maintenir des règles comparables à celles d'autres pays, et nous devons harmoniser nos règles et nos règlements à ceux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, ou AESA, de la Federal Aviation Administration américaine, ou FAA, et d'autres pays.

Alors que la demande de services aériens au Canada augmente annuellement de près de 5 %, le budget de Transports Canada destiné à la sécurité aérienne est sans cesse réduit. Compte tenu de ces compressions, Transports Canada doit déléguer des tâches administratives et se concentrer à améliorer son service pour les principales activités de surveillance liées à la sécurité. Nous demandons instamment à la Chambre des communes d'aider Transports Canada en augmentant le financement accordé à ce mandat crucial.

Je vous remercie de me donner l'occasion d'exprimer l'opinion des techniciens d'entretien d'aéronefs. Nous espérons être convoqués à nouveau lorsque vous examinerez l'aviation récréative et personnelle.

• (1135)

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

Monsieur Clark.

**M. David Clark:** Madame la présidente, mesdames et messieurs, permettez-moi de vous remercier de nous avoir donné la possibilité de vous exposer les points de vue de nos membres sur la sécurité aérienne.

L'Union canadienne des employés des transports, ou UCET, est le syndicat national de la plupart des employés à Transports Canada, au Bureau de la sécurité des transports, à l'Office des transports du Canada, et à un grand nombre d'aéroports au pays. Ces personnels incluent l'ensemble des inspecteurs et inspectrices à Transports Canada, à l'exception des inspecteurs et inspectrices pilotes dans le mode de l'aviation civile.

Nos membres jouent un rôle fort important dans tous les aspects de la sécurité aérienne, de la collecte et du classement des rapports au contrôle et à l'inspection, en passant par les services de prévention et d'urgence. En somme, ces personnels sont les yeux et les oreilles de Transports Canada, des administrations portuaires locales et des agences chargées de la sécurité aérienne dans ce pays. Ils sont fiers du travail qu'ils accomplissent pour protéger les voyageurs, mais ils n'ont pas moins des préoccupations, dont ils nous ont fait part.

Ils craignent que certaines choses ne soient pas faites, ou bien qu'elles ne soient pas faites comme elles le devraient, ou encore, que bien d'autres choses pourraient ou devraient être accomplies pour mieux assurer la sécurité des Canadiens et des Canadiennes qui voyagent par les airs. Je suis donc ici aujourd'hui devant vous pour relayer leurs voix et vous communiquer leurs idées.

Tout d'abord, je désire relever les termes que le Comité a arrêtés pour cet examen. Afin d'optimiser le temps limité qui m'est accordé, je tiens à mettre en exergue trois grandes préoccupations que nos membres ont soulevées, un peu partout au pays. Il s'agit du Système de gestion de la sécurité, ou SGS, de Transports Canada, des services de lutte contre les incendies dans les aéroports, et des rôles, responsabilités et rouages du Bureau de la sécurité des transports.

Pour ce qui est du SGS, nous croyons qu'un trop fort accent est mis sur ce système qui a transformé un grand nombre de personnels d'inspection en vérificateur ou vérificatrice de programmes. Il convient de noter que le concept du SGS repose sur le principe philosophique selon laquelle les entreprises respectaient les règles avant de passer au SGS, ce qui n'est tout simplement pas le cas pour un grand pourcentage de sociétés dans l'aviation civile.

Nous tenons à faire remarquer que lorsqu'il est question du SGS, les États-Unis adoptent une approche entièrement différente de celle du Canada, se fiant beaucoup moins au SGS pour surveiller le respect des règlements. En fait, ils font des mécanismes de protection des dénonciateurs une véritable vertu et vont même jusqu'à offrir des stimulants financiers aux dénonciateurs. Une approche semblable devrait être adoptée au Canada par la création de bureaux indépendants assurant la protection des dénonciateurs, auprès duquel les travailleurs et travailleuses de transport aérien, au sein du gouvernement comme dans le secteur privé, pourraient signaler des incidents sans craindre des représailles.

Le fait de se fier à des plans de SGS d'entreprises crée une situation où le rôle de l'inspecteur ou inspectrice consiste à vérifier les documents d'une entreprise. S'ils ou elles quittent leur bureau pour procéder à une vérification du SGS, que le ministère désigne aussi du nom d'évaluation, les exploitants aériens doivent alors recevoir un avis à cet effet. Dans certains cas, l'avis en question doit être de 10 semaines au minimum, ce délai donnant à l'exploitant concerné suffisamment de temps pour rectifier toute lacune pouvant avoir existé à la date de la vérification du SGS. Les vérifications du SGS continuent de remplacer les inspections directes et non planifiées, plutôt que d'être un palier supplémentaire de sécurité.

Les personnels d'inspection sont d'avis qu'il s'agit là d'une grave erreur. En effet, donner aux compagnies aériennes la responsabilité principale de la surveillance de la sécurité revient ni plus ni moins à mettre le loup dans la bergerie. Depuis bien longtemps déjà, l'UCET ne cesse de clamer que le SGS doit être un palier de sécurité supplémentaire, et que la fonction de vérification ou d'évaluation devrait être entièrement distincte de l'inspection directe.

Les inspecteurs et inspectrices de l'aviation civile sont des spécialistes hautement qualifiés de cette industrie, plusieurs dans les domaines de la maintenance des aéronefs, de l'ingénierie, entre autres. Malheureusement, je ne puis dire pendant encore combien de temps je serai en mesure de faire valoir ses qualifications. La situation s'est même aggravée du fait que Transports Canada recrute, par erreur, des généralistes à des postes d'inspection, mettant davantage l'accent sur des compétences non techniques telles que les communications interpersonnelles, ou encore le fait de savoir faire parti d'une équipe, plutôt que sur l'expertise, les connaissances et autres compétences liées à l'industrie. Si nous parlons de sécurité, alors il faut que les choses changent.

Je vais maintenant parler des services de lutte contre les incendies dans les aéroports. De nos jours, nombreux sont les aéroports au Canada qui ne sont pas prêts à répondre efficacement à un écrasement d'avion alors que l'intervention des services de lutte contre les incendies est essentielle dans les premières minutes qui suivent l'écrasement et que l'incendie se propage. Une telle situation s'explique par le fait que les règlements de Transports Canada ne prévoient pas de pompiers ou pompières pour sauver les passagers, ou éteindre l'incendie à l'intérieur de l'aéronef. Ainsi, en cas de malheureux accidents d'avion dans les aéroports, les conséquences sont terribles et la perte de vie bien plus élevée que nécessaire.

• (1140)

En outre, les règlements de Transports Canada ne reconnaissent pas plusieurs éléments du risque associé à la lutte contre un incendie à la suite d'un écrasement, notamment la configuration de l'appareil, le nombre élevé de passagers, la quantité de carburant, les besoins médicaux d'urgence, les matières dangereuses ou, encore, les menaces de terroristes.

En raison de cette politique, des centaines de milliers de passagers et de membres d'équipages affrontent inutilement des dangers sur les pistes d'un grand nombre d'aéroports, les capacités à faire face aux situations d'urgence étant bien au-dessous des normes acceptées dans le monde.

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

Toutes mes excuses pour l'interruption, le comité veut seulement avoir la chance de poser aussi des questions.

Monsieur Berthold, vous disposez de six minutes.

[Français]

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie les témoins de nous livrer leurs témoignages.

Nous ne disposons pas de beaucoup de temps, mais vous avez fourni au Comité des pistes de réflexion.

Monsieur Clark, pour revenir à ce que vous disiez sur la réponse des pompiers aux urgences dans les aéroports, le portrait que vous dressez est plutôt inquiétant.

Pourriez-vous nous dire plus précisément quelles sont vos attentes?

En effet, il y a toutes sortes d'aéroports, des grands et des petits.

Que dénoncez-vous exactement?

Pour ma part, j'ai toujours cru que, dans les grands aéroports, le nombre de pompiers et d'équipes d'intervention était suffisant pour intervenir en cas d'incendie.

Pouvez-vous nous donner davantage de précisions, s'il vous plaît?

[Traduction]

**M. David Clark:** Au Canada, c'est en fait la quantité de produits qu'on peut amener jusqu'à un certain endroit sur la piste, plutôt que le nombre de pompiers. Dans le cas de l'accident d'Air France, je pense, à l'aéroport de Toronto, on pouvait compter sur 17 pompiers, la norme américaine. Au Canada, ç'aurait été 3 camions. En moyenne, ç'aurait été 4 pompiers. Il y a ici une différence: dans un aéroport canadien où le nombre de mouvements d'aéronefs est inférieur à 150 000, nul besoin de capacité de lutte anti-incendie. L'exemple parfait: l'aéroport de Prince Rupert la possédait, quand ça dépendait de Transports Canada. Les autorités de l'aéroport, de qui ça dépend maintenant, comptent sur la ville, qui leur envoie le camion d'incendie. On le vide de tous ses produits. Il traverse l'eau sur un bac. On doit le remplir à nouveau. Il se rend à l'aéroport. En moyenne, il s'écoule environ deux heures avant que la capacité de lutte anti-incendie ne parvienne à cet aéroport qui accueille des 737.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Nous n'aurons malheureusement pas beaucoup de temps pour en parler, mais c'est un élément nouveau, qui n'avait pas encore été soulevé dans le cadre de notre étude. Je vous remercie beaucoup.

Il y a un troisième point dont vous vouliez nous entretenir, monsieur Clark. Je peux vous laisser 30 secondes pour que vous nous fassiez part de quelques détails.

[Traduction]

**M. David Clark:** Merci beaucoup.

Sur les opérations du Bureau de la sécurité des transports du Canada, nous avons exprimé nos craintes à un certain nombre de reprises, mais nos accidents et nos erreurs méritent qu'on revienne à

la charge, parce que si nous n'en tirons pas les leçons qui s'imposent nous sommes condamnés à les répéter.

Notre principale cause d'inquiétude reste les retards de la mise en oeuvre des recommandations du Bureau. Par le passé, il a fallu des années à Transports Canada pour en mettre certaines en oeuvre, tandis que d'autres attendent encore. Il faut augmenter les pouvoirs du Bureau, ce dont a discuté le rapport Emerson, y compris celui d'enjoindre et d'agir en cas d'omission ou de lenteur d'agir d'autres organismes de l'État ou d'intérêts privés. Ce pouvoir d'enjoindre plutôt que de recommander les obligerait à se conformer aux résultats de ses enquêtes et lui permettrait de concrétiser dans un délai raisonnable ses recommandations d'amélioration de la sécurité dans les transports.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Merci beaucoup, monsieur Clark. Je suis heureux d'avoir eu l'occasion d'entendre vos commentaires à ce sujet, qui est également très important.

Je vais céder le temps de parole qu'il me reste à Mme Block.

[Traduction]

**Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je suis très heureuse de me joindre à mes collègues pour souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Allons directement au système de gestion de la sécurité de Transports Canada et aux inspecteurs que vous avez qualifiés de généralistes. J'ai finalement compris que nos systèmes de gestion de la sécurité étaient une couche supplémentaire que Transports Canada avait prévue pour assurer un système de transport sûr et fiable. On semble profondément inquiet de l'abandon d'un certain nombre d'autres moyens réglementaires pour assurer la conformité et de la confiance totale accordée à ce système de gestion de la sécurité. Nos témoins nous le rappellent de façon troublante.

Je tiens aussi à soulever la question des inspecteurs généralistes. Plus tôt, pendant notre étude de la sécurité dans le secteur ferroviaire, Transport Canada nous a appris l'existence d'inspecteurs multimodaux. Je suppose que c'est ce que vous voulez dire par « généraliste ».

Je vous laisse la chance d'en dire un peu plus à ce sujet.

●(1145)

**M. David Clark:** Le rôle des inspecteurs de marchandises dangereuses a d'abord été spécialisé selon le moyen de transport, train ou aviation civile, pour se généraliser ensuite à tous les secteurs.

Comme je l'ai dit, les inspecteurs qu'embauchait Transports Canada arrivaient avec beaucoup d'années d'expérience du secteur privé. Les généralistes sont réalistement plus capables de remplir la paperasse et de suivre un système plutôt que possesseurs d'une expertise technique sur un sujet et, effectivement, contrôlant un bon nombre de moyens de transport.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Iacono.

[Français]

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

Je remercie également les témoins d'être parmi nous ce matin.

J'aimerais émettre un bref commentaire.

Je comprends que vous soyez inquiet de la réduction du financement et de la surveillance, mais cela a commencé lorsque le gouvernement précédent était au pouvoir. Notre gouvernement est en train d'augmenter de nouveau le financement pour ce qui est de la surveillance.

Trouvez-vous que la surveillance réglementaire et les inspections de Transports Canada sont efficaces et suffisantes à l'heure actuelle?

[Traduction]

**La présidente:** Qui veut répondre?

**M. Stephen Farnworth:** La fréquence des audits et des inspections de Transports Canada a considérablement diminué. Les audits eux-mêmes, comme mon ami David le signale, sont davantage fondés sur les procédures du système de gestion de la sécurité de Transports Canada, dans les grandes lignes aériennes.

Dans les petites entreprises de maintenance, ils sont devenus moins fréquents. Avant, ils pouvaient être annuels ou bisannuels. Maintenant, ils reviennent aux cinq ou six ans. Ils améliorent les opérations, parce que Transports Canada semblait avoir pris l'habitude de venir avec un gros...

**M. Angelo Iacono:** Monsieur Farnworth, vous dites cinq ou six ans. Le gouvernement actuel est plus jeune que ça. Alors, au cours des deux dernières années, qu'est-il arrivé?

**M. Stephen Farnworth:** Peu importe le gouvernement. Quel rapport pour la sécurité dans l'aviation? Mais il faut que Transports Canada continue d'être financé et d'agir, peu importe qui exerce le pouvoir.

**M. Angelo Iacono:** Vous avez parlé des cinq dernières années. J'essaie seulement de mettre en évidence que, sous le nouveau gouvernement, qui examine cette question, un délai de cinq ans entre ces audits signifie qu'ils n'avaient pas lieu sous le gouvernement antérieur. Le problème persiste-t-il — comment dire? — ou évolue-t-il depuis trois ans?

**M. Stephen Farnworth:** Il s'est stabilisé. Il n'a pas évolué, mais, on observe que depuis deux ou trois ans, à plusieurs reprises, Transports Canada qui avait l'habitude de venir à nos ateliers et à nos réunions d'associations, où il pouvait s'adresser à des centaines d'ingénieurs de la maintenance des avions, a cessé, par la faute des compressions budgétaires.

Par exemple, notre ancien président de notre association de l'Atlantique a écrit, le 26 mai 2016, à M. Garneau pour se plaindre que, dans la région de l'Atlantique, où ces manifestations avaient lieu depuis 35 ans, il semblait y avoir eu compression des dépenses et que personne n'avait pu se libérer pour assister à l'atelier de l'année antérieure.

M. Garneau a répondu le 22 août, plus de trois mois plus tard. Ce délai de réponse, que ce soit dans les audits ou à l'égard des guides des politiques d'entretien des diverses sociétés aériennes, est simplement excessif. Il est trop difficile pour les entreprises de continuer de réagir de cette façon, et votre lenteur, si elle persiste, nous obligera à trouver des raccourcis pour contourner le problème.

• (1150)

**M. Angelo Iacono:** Monsieur Clark, qu'en concluez-vous?

**M. David Clark:** Je suis désolé, pouvez-vous répéter la question?

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Trouvez-vous que la surveillance réglementaire et les inspections de Transports Canada sont efficaces et suffisantes?

[Traduction]

**M. David Clark:** Nous répondons qu'une partie du problème provient de la confiance accordée au système de gestion de la sécurité. Ce système concerne la réglementation, mais il n'est pas autonome. Beaucoup d'intervenants fédéraux qui l'emploient ne s'y conforment pas ou n'ont pas besoin de s'y conformer. Le problème actuel de Transports Canada est de considérer tout ce qu'il supervise comme conforme au système de gestion de la sécurité. Aucun problème n'est imputable à Air Canada et à WestJet, grosses entreprises ayant de l'expérience en la matière. Nous craignons que ça ne soit à d'autres niveaux. Il faut maintenir l'acquis, et ce minimum n'est pas suffisant, il faut plus.

Il y a du changement dans le fait que...

Désolé. J'ai perdu le fil.

**M. Angelo Iacono:** Merci.

**La présidente:** Monsieur Aubin.

[Français]

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

Bienvenue à nos deux invités.

Madame la présidente, juste avant de commencer à poser des questions à nos invités, je voulais vous faire une demande. Quand mon collègue M. Iacono agit presque à titre de témoin, en nous faisant part d'investissements importants qui auraient été faits en matière de sécurité aérienne, pourrait-il déposer un document qui nous démontre cela? Je pense que cela servirait à l'ensemble des membres du Comité.

Pour ma part, quand je regarde les budgets de 2016-2017, j'y vois plutôt des coupes de l'ordre de 7 millions de dollars, dont une partie, il est vrai, était entamée alors que le gouvernement conservateur était au pouvoir. Quand on avance des énoncés presque à titre de témoin comme il l'a fait, ce serait intéressant qu'on puisse s'appuyer sur un document.

Voilà, la demande est faite.

Monsieur Clark, votre présentation était pour le moins alarmante. Quand nous avons entrepris cette étude sur la sécurité aérienne, j'avais déjà une très longue liste de problèmes que je voulais aborder et, là, vous en rajoutez.

J'ai été particulièrement interpellé par les exemples ou les problèmes liés aux incendies dans les aéroports. Je vais essayer de lier deux questions en vous demandant si vous pouvez me donner une réponse. Quand le gouvernement accepte qu'une compagnie aérienne passe d'un agent de bord pour 40 passagers à un agent de bord pour 50 passagers, cela fait-il une différence dans le travail avec les pompiers qui doivent intervenir en cas d'accident?

[Traduction]

**M. David Clark:** Pour comprendre la différence entre le Canada et les États-Unis, notre réponse en situation d'urgence consiste à acheminer un produit à un emplacement, sur une piste, et à créer une évacuation ou un couloir d'évacuation et à protéger ce couloir. La responsabilité du Canada dans le retrait ou la sortie des passagers, l'élimination d'un produit toxique ou l'extinction d'un feu dans un aéronef relève de l'agent de bord. C'est lui qui fait sortir les passagers, retire les corps, tout ce qui se trouve là. Au Canada, ce n'est pas la responsabilité du pompier. Nous n'en avons pas les capacités. Nous n'avons pas le personnel. C'est régi par le Règlement de l'aviation canadien.

L'exigence en vigueur de 50 passagers pour un agent de bord est en soi grotesque dans un système où cet agent les fait évacuer. Augmenter ce rapport est même plus risible. Comment peut-on imaginer de charger cet agent, également victime de l'écrasement, de faire sortir les passagers?

À l'aéroport de Toronto, quand l'avion s'est retrouvé dans le fossé, c'est par pure chance qu'on a pu en faire sortir les passagers. Eh bien, le malheur a souvent frappé, y compris dans l'incendie du DC-9 d'Air Canada à Cincinnati. Souvent, mais pas au Canada, heureusement, les agents de bord ont été réduits à l'impuissance, et le secours est venu de pompiers qui pouvaient pénétrer dans l'appareil, ce qu'ils ne peuvent pas faire au Canada.

• (1155)

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

J'ai une autre question au sujet du service d'incendie qui m'est venue en tête au moment où je vous écoutais.

Est-ce le même service d'incendie qui doit intervenir à la fois auprès d'un appareil en feu et lors d'un incendie dans un bâtiment d'un aéroport? Autrement dit, y a-t-il une possibilité que les employés soient à l'oeuvre à un endroit et qu'ils ne puissent pas se rendre à un autre endroit, ou s'agit-il de deux corps de pompiers différents?

[Traduction]

**M. David Clark:** L'aéroport où le nombre de mouvements dépasse 150 000 a droit à un camion. Un camion, un pompier. Il ne serait pas formé pour combattre un incendie dans un bâtiment. Si j'ai bien compris, au Canada, cette capacité existe aux aéroports d'Edmonton et Pearson. Pas ailleurs. Ces ressources sont accordées... Quand les voyageurs se trouvent dans l'aérogare, le bâtiment est assimilé à une maison. Il relève de la municipalité.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

Madame la présidente, est-ce que je dispose d'assez de temps pour poser une autre question?

Il me reste deux minutes? C'est très bien.

Nous avons beaucoup entendu parler du fait que les inspecteurs travaillent de moins en moins sur le terrain et de plus en plus sur

papier. J'aimerais que vous nous parliez de la formation des inspecteurs.

Quelle est la fréquence réelle et la nature de la formation que reçoivent les inspecteurs?

[Traduction]

**M. David Clark:** Comme je l'ai dit, au début, nous visitons les aéroports, les ingénieurs et ainsi de suite, pour obtenir de l'expérience technique de l'industrie. Aujourd'hui, nous employons une méthode opposée. L'ironie veut que, aujourd'hui, nos inspecteurs, après être passés par deux ou trois versions des nouvelles procédures d'inspection, ne sont pas formés aux plus récentes — les trois dernières... Notre travail se fonde donc sur trois procédures avant que quelqu'un ait rempli la paperasse.

Je suis désolé, est-ce que l'autre partie de votre question concernait la nature de la nouvelle formation?

[Français]

**M. Robert Aubin:** Je parlais de la fréquence réelle et de la nature de la formation que reçoivent les inspecteurs.

[Traduction]

**M. David Clark:** On laisse vraiment le soin aux inspecteurs d'interpréter les derniers changements sans y être formés. Au Canada, la formation n'est pas uniformisée. Chaque région a sa méthode. La seule formation uniformisée est la délégation, qui survient à peu près tous les cinq ans. Nous avons un qualificatif pour la formation des inspecteurs: opportuniste. Un incident survient et capte l'attention du public? Transports Canada exige soudain que tous les inspecteurs reçoivent la formation nécessaire pour répondre à ce genre d'incident.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Clark. Toutes mes excuses. Je vous ai laissé dépasser amplement votre temps.

Je remercie nos témoins. Toutes nos excuses pour la séance écourtée, mais ainsi le veulent nos traditions parlementaires. Merci beaucoup. Vous avez notre reconnaissance.

Je suspends momentanément la séance pendant que nos ministres et leurs adjoints s'approchent.

•

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•

• (1200)

**La présidente:** La séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités reprend.

Nous poursuivons maintenant l'étude du Budget principal des dépenses et du plan Investir dans le Canada.

Le jeudi 23 février 2017, le Comité a été saisi d'un certain nombre de crédits, c'est-à-dire: le crédit 1 sous la rubrique « Administration canadienne de la sûreté du transport aérien »; le crédit 1 sous la rubrique « Office des transports du Canada »; les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sous la rubrique « Ministère des transports »; le crédit 1 sous la rubrique « Marine Atlantique S.C.C. »; le crédit 1 sous la rubrique « VIA Rail Canada Inc. »; les crédits 1, 5 et 10 sous la rubrique « Bureau de l'infrastructure du Canada »; le crédit 1 sous la rubrique « Autorité du pont Windsor-Détroit »; les crédits 1 et 5 sous la rubrique « PPP Canada Inc. ».

Nous sommes heureux d'accueillir l'honorable ministre des Transports Marc Garneau et ses adjoints: le sous-ministre M. Michael Keenan; le dirigeant principal des finances M. André Lapointe. Soyez les bienvenus. Nous sommes heureux de vous revoir.

Nous avons aussi le plaisir d'accueillir l'honorable ministre de l'Infrastructure et des Collectivités Amarjeet Sohi et ses adjoints: le sous-ministre M. Tremblay; M. Fortin; Mme Boileau; et les autres.

Soyez tous les bienvenus. Merci d'être ici. Comme vous le savez, nous ne disposons que d'une heure, puis, assurément, nous avons beaucoup de questions.

Je lance la discussion sur le crédit 1 sous la rubrique « Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ».

Monsieur Garneau, vous avez cinq minutes.

• (1205)

**L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports):** Merci, madame la présidente.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du comité, je suis heureux de comparaître devant vous pour discuter du Budget principal des dépenses.

[Français]

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Michael Keenan, qui est sous-ministre des Transports, et de M. André Lapointe, qui est sous-ministre adjoint des Services généraux et dirigeant principal des finances.

J'aimerais prendre un moment pour vous parler d'initiatives clés que Transports Canada va mettre en oeuvre cette année.

[Traduction]

Outre les fonds prévus dans le Budget principal des dépenses, le budget de 2017 proposait des investissements dans des initiatives de transport qui procureraient des fonds supplémentaires au ministère dans les budgets des dépenses futurs. Ces initiatives permettraient d'améliorer la sécurité maritime, d'améliorer et d'élaborer de nouveaux règlements et d'appuyer les investissements dans les infrastructures de transport.

Par exemple, l'investissement de 1,5 milliard de dollars annoncé pour le plan de protection des océans représente l'investissement le plus notable jamais consacré à la protection de nos océans et de notre littoral. Ce plan national robuste permettra de les protéger contre les effets potentiels de la navigation commerciale et d'assurer la santé de nos océans pour les générations à venir.

Transports Canada collaborera étroitement avec Pêches et Océans Canada et Environnement et Changement climatique Canada à l'exécution des diverses initiatives du plan. Nous continuerons aussi à nouer des rapports et des partenariats plus solides avec les communautés indigènes et côtières.

Le budget propose aussi du financement pour permettre à Transports Canada d'élaborer des règlements pour le déploiement et l'intégration sûrs de technologies nouvelles, par exemple les véhicules autonomes et branchés ainsi que les véhicules aériens sans conducteurs.

De plus, Transports Canada recevrait du financement pour un système d'information sur les échanges commerciaux et le transport, des initiatives visant à appuyer les technologies propres et la réduction des gaz à effet de serre dans le secteur des transports ainsi qu'un fonds national des corridors commerciaux pour appuyer les investissements dans le transport commercial.

Les fonds pour ces initiatives s'ajouteront au budget de notre ministère en temps utile. Ces initiatives sont des éléments indispensables de l'application de notre plan stratégique Transports 2030, qui représente un renouvellement important de la politique des transports au service de la croissance commerciale et économique, d'un environnement plus propre et du mieux-être des Canadiens.

Le plan s'articule sur cinq thèmes. Le premier est le voyageur, pour lui offrir plus de choix, un meilleur service, des coûts moindres et de nouveaux droits du consommateur. Le deuxième est la sécurité des transports, qui vise à constituer un réseau de transport plus sûr. Le troisième est le transport écologique et innovant, qui réduit la pollution atmosphérique et s'approprie les technologies nouvelles. Le quatrième concerne les voies navigables, les côtes et le Nord pour percer des corridors maritimes à l'avant-garde mondiale et améliorer les infrastructures de transport dans le Nord; enfin, le cinquième est celui des corridors commerciaux conduisant aux marchés mondiaux, afin d'améliorer notre système de transport pour acheminer les produits jusqu'aux marchés et stimuler l'économie canadienne.

Dans les semaines et mois à venir, je dévoilerai d'autres éléments clés du plan Transports 2030. J'espère que vous avez reçu le sous-main que je vous destinai pour vous informer et vous aider à situer les diverses initiatives en fonction de leurs thèmes. J'ai hâte de discuter de l'évolution de l'exécution du plan.

Merci, madame la présidente.

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

Entendons maintenant monsieur le ministre Sohi, qui dispose de cinq minutes.

**L'hon. Amarjeet Sohi (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités):** Merci beaucoup, madame la présidente.

J'ai un peu mal à la gorge, alors j'espère que vous pourrez me comprendre.

On m'a demandé de venir vous parler aujourd'hui du Budget principal des dépenses d'Infrastructure Canada, et de ce que mon ministère fait pour remplir les engagements qu'a pris le gouvernement d'investir dans les collectivités canadiennes dans le cadre de son plan d'infrastructure à long terme, Investir dans le Canada.

Madame la présidente, vous avez présenté certains membres de mon personnel. Je suis aussi accompagnée de Glenn Campbell, directeur exécutif du Bureau de transition pour la Banque de l'infrastructure du Canada, ainsi que de mon secrétaire parlementaire, Marc Miller.

Chers collègues, le gouvernement du Canada a un plan ambitieux et une vision pour le financement des infrastructures au Canada.

Nous avons réalisé des progrès considérables dans la mise en oeuvre des projets. Depuis novembre 2015, nous avons approuvé plus de 2 200 projets partout au pays, pour une valeur totale de plus de 20 milliards de dollars. Ces projets sont en cours de mise en oeuvre dans les petites et les grandes collectivités du pays.



Ces investissements entraînent des répercussions réelles et concrètes dans les collectivités du Canada. Cela signifie que 864 projets de transport en commun ont été approuvés jusqu'à maintenant, ce qui comprend plus de 200 projets qui rendront le transport en commun plus accessible pour les personnes handicapées. Grâce aux investissements effectués, on agrandira 132 réseaux de transport en commun partout au pays et on aidera les collectivités à faire l'acquisition de plus de 1 000 nouveaux autobus, en plus d'apporter diverses autres améliorations. Ensemble, ces investissements permettront d'offrir un service plus rapide et plus fiable, tout en contribuant à la réduction de la congestion routière et de la pollution.

On a approuvé 908 projets aux termes du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées jusqu'à maintenant. Grâce à ces investissements, on améliorera l'accès à l'eau potable de qualité pour les Canadiens et on réduira la pollution dans nos lacs et nos rivières.

Plus de 2 000 projets de modernisation ou de rénovation des logements sociaux ont été approuvés jusqu'à maintenant, ce qui contribue à l'amélioration de l'efficacité énergétique et de l'accès efficace à l'eau dans près de 90 000 logements sociaux existants.

On améliore 182 installations liées aux arts et au patrimoine dans 109 collectivités.

On a construit, rénové ou prévu près de 6 000 logements dans des réserves, en plus de réaliser 125 autres projets visant la construction et l'amélioration d'écoles.

On a entrepris 251 projets au titre du Fonds d'investissement pour les établissements postsecondaires en vue d'améliorer et de moderniser les installations de recherche et de commercialisation dans les campus du Canada.

Avec le Budget 2017, nous avons officialisé les engagements que nous avons pris dans l'Énoncé économique de l'automne. Le budget a précisé comment nous allons investir plus de 180 milliards de dollars de financement fédéral sur 12 ans. Il a montré comment ces investissements stimuleront la croissance économique à long terme, aideront à bâtir des collectivités durables et inclusives, et appuieront une économie verte à faibles émissions de carbone.

Notre plan met l'accent sur cinq secteurs clés: le transport en commun; les infrastructures vertes; les infrastructures sociales; l'infrastructure du commerce et du transport; et l'infrastructure des collectivités rurales et nordiques. Il comprend aussi deux nouvelles initiatives: le Défi des villes intelligentes et la Banque de l'infrastructure du Canada.

La Banque de l'infrastructure du Canada sera chargée d'investir au moins 35 milliards de dollars sur 11 ans au moyen de prêts, de garanties de prêts et de participations au capital, de même qu'en attirant des capitaux du secteur privé pour les infrastructures publiques. Les fonds de la banque s'ajouteront à l'engagement que nous avons pris de doubler le financement destiné aux infrastructures. Et surtout, ils représentent un nouveau moyen d'aider nos partenaires de financement à répondre à leurs besoins pressants en matière d'infrastructure.

La deuxième initiative que j'ai mentionnée est celle du Défi des villes intelligentes.

Il est crucial que nos collectivités excellent, qu'elles répondent aux besoins des citoyens et qu'elles soient en mesure de s'adapter aux défis de plus en plus complexes auxquels elles sont confrontées. Les villes intelligentes y parviendront en établissant de meilleurs liens avec leurs citoyens, en s'appuyant sur des données pour prendre des décisions qui ont des répercussions sur la qualité de vie,

en aidant à stimuler et à attirer l'innovation, de même qu'en favorisant des changements positifs dans nos collectivités au moyen de l'inclusion sociale.

On a annoncé, dans le Budget 2017, 300 millions de dollars pour le Défi des villes intelligentes, afin d'encourager les villes à adopter des approches nouvelles et novatrices en matière d'aménagement urbain, et ce, en mettant l'accent sur des solutions novatrices, mesurables et axées sur les résultats. Et surtout, on le mettra en oeuvre en partenariat avec l'ensemble des secteurs de la société canadienne, tout en s'appuyant sur les expériences similaires vécues aux États-Unis, en Inde et dans d'autres pays. Nous communiquerons plus de détails sur le Défi des villes intelligentes au cours des semaines et des mois à venir.

● (1210)

J'aimerais maintenant parler du Budget principal des dépenses du Ministère et expliquer brièvement la façon dont notre financement est versé à nos partenaires.

Les autorisations totales d'Infrastructure Canada pour le nouvel exercice s'élèvent à 7 milliards de dollars, soit 3,1 milliards de dollars de plus que la somme demandée l'an dernier. Il importe de souligner que les autorisations figurant dans le Budget principal des dépenses n'incluent pas le financement pour la prochaine phase de nos programmes, mais qu'elles incluent près de 2,7 milliards de dollars de fonds de contribution pour le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et le Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, dans le cadre desquels nous avons, à ce jour, annoncé plus de 1 760 projets.

À l'occasion de ma dernière allocution devant ce comité, certains d'entre vous ont soulevé des préoccupations au sujet du versement des fonds pour des projets partout au pays. Il importe cependant de souligner que le versement des fonds d'Infrastructure Canada suit le rythme auquel les partenaires soumettent leurs demandes de remboursement. Bien que la plupart des partenaires soumettent des demandes tout au long de la durée de vie du projet, d'autres attendent la fin de la construction. Lorsque les projets sont approuvés, on offre des fonds pour effectuer des remboursements même si les projets sont retardés ou si les fonds ne sont pas dépensés comme prévu.

Dans le cadre du Budget 2017, le gouvernement du Canada montre comment il appuiera les collectivités canadiennes dans les années à venir. Infrastructure Canada a beaucoup de travail devant lui. Nous sommes prêts à l'entreprendre et à aider d'autres collectivités à construire l'infrastructure dont elles ont besoin.

Merci, madame la présidente.

● (1215)

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

Monsieur Rayes.

[Français]

**M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC):** Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre Sohi, mes questions s'adressent à vous et portent particulièrement sur la Banque de l'infrastructure du Canada. Vous connaissez mon vif intérêt pour ce dossier, car je vous pose régulièrement des questions à ce sujet à la Chambre.

En 2015, Infrastructure Canada a publié un document, où il est précisé qu'aucun gouvernement provincial ou territorial n'avait demandé la création d'une telle institution. Est-ce que cela a changé depuis 2015?

[Traduction]

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Merci beaucoup de votre question.

Madame la présidente, nous avons consulté une vaste gamme d'intervenants, y compris les maires de grandes villes et de municipalités, la Fédération canadienne des municipalités, l'Association canadienne du transport urbain ainsi que d'autres intervenants qui construisent des infrastructures.

Comme nous l'avons mentionné, malgré tous nos investissements historiques dans l'infrastructure, il y aura toujours un déficit infrastructurel, surtout en ce qui concerne les très grands projets de transformation ou les projets pour lesquels les modèles de financement traditionnels ne fonctionnent pas efficacement.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Je vous interromps, monsieur le ministre. Ma question visait à savoir si, oui ou non, des gouvernements provinciaux, municipaux ou territoriaux vous avaient demandé de créer une banque de l'infrastructure. Avez-vous eu une telle demande? Si oui, pouvez-vous me nommer une province ou une municipalité canadienne qui vous a dit qu'une telle banque était nécessaire?

[Traduction]

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Le projet de Banque de l'infrastructure du Canada est un engagement que nous avons pris au titre du mandat pendant la campagne. Nous avons consulté d'autres partenaires, qui sont très favorables à la création de cette banque pour que nous construisions plus d'infrastructures.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Parfait. Merci.

On ne m'a encore donné le nom d'aucune province ou territoire, mais ce n'est pas grave.

Dans votre lettre de mandat, on vous demande de créer une banque de l'infrastructure pour que le gouvernement fédéral puisse utiliser son bon crédit pour consentir des prêts plus facilement aux municipalités, afin de leur permettre de financer leurs nombreux projets d'infrastructure. Je dis au passage que les municipalités empruntent à un maximum de 2 % présentement. On sait que cette banque de l'infrastructure doit présenter un intérêt financier pour les investisseurs privés. Même M. Sabia a dit qu'il faudrait que les projets soient financés à un taux d'environ 7 % pour que ce soit rentable pour la Caisse de dépôt et placement du Québec d'investir dans cette banque.

Pouvez-vous me dire quel sera le montant minimal d'un projet pour qu'il soit accepté par cette banque de l'infrastructure? Selon les données qu'on nous a transmises au cours des différentes discussions et les chiffres que vous avez cités à la Chambre, sauf erreur, les projets devraient être au moins de 100 millions de dollars ou de 500 millions de dollars pour que ce soit intéressant pour les investisseurs.

[Traduction]

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Madame la présidente, premièrement, la taille des projets n'est pas limitée. Il pourrait s'agir d'un petit ou encore d'un grand projet. Pour répondre à votre première question concernant le taux de rendement, il variera d'un projet à l'autre, en fonction de la nature du projet et des risques que les secteurs public et privé sont prêts à absorber et à partager. La banque a pour objectif d'examiner le bien-fondé de chaque projet individuellement avant de déterminer s'il devrait être financé par la banque, s'il est d'intérêt public ou s'il est nécessaire pour promouvoir la croissance

économique ou répondre aux besoins de notre collectivité, alors le taux de rendement variera en fonction de la nature du projet.

Je veux aussi que ce soit absolument clair pour toutes les personnes présentes que la grande majorité du financement de l'infrastructure continuera d'être versée par le truchement des subventions que nous offrons à d'autres secteurs municipaux et provinciaux. Moins de 10 % des engagements globaux que nous prenons passeront la banque.

• (1220)

[Français]

**M. Alain Rayes:** Très bien, mais je veux y revenir. Je parle vraiment de la Banque de l'infrastructure du Canada. Vous dites que toutes les municipalités pourraient y avoir accès, que ce soit pour des petits, des moyens ou des gros projets. Je n'ai aucune inquiétude pour ce qui est des gros projets. En effet, les administrations des grandes villes pourront recourir à cette banque si elles y voient un intérêt financier.

Cela dit, la dernière fois que vous avez comparu devant le Comité, je vous ai posé la question suivante. J'ai même mis M. Tremblay au défi.

Pouvez-vous me nommer un projet dans le cadre duquel une petite ou moyenne municipalité située à l'extérieur des grands centres aurait avantage à demander du financement à la Banque de l'infrastructure du Canada et que des investisseurs pourraient avoir intérêt à financer?

Je parle ici d'un financement autre que celui obtenu normalement par les municipalités, qui est inférieur à 2 %.

Pouvez-vous me nommer un projet concret dans le cadre duquel la Banque de l'infrastructure du Canada pourrait aider des communautés situées à l'extérieur des grands centres, un peu partout au Canada?

[Traduction]

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Madame la présidente, les avantages qu'offrent différents projets varient d'une collectivité à l'autre. Un projet pourrait ne pas se trouver dans une petite collectivité tout en lui étant favorable. On pense, par exemple, à l'infrastructure de transmission. Si vous voulez construire votre infrastructure de transmission électrique pour réduire votre dépendance à l'électricité thermique au charbon et vous brancher au réseau hydroélectrique actuel, les collectivités de la région profiteront des retombées. Nous estimons que, quel que soit l'emplacement de l'infrastructure ou son propriétaire — qu'il s'agisse d'une petite collectivité, d'une province, d'une région ou d'une grande ville — tout est une question de retombées. Nous croyons que chaque collectivité pourra tirer parti des retombées de ces investissements que nous faisons par l'intermédiaire de notre plan d'infrastructure global, notamment grâce à la banque.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Très bien.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Rayes. Notre temps est écoulé.

Monsieur Sikand.

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Merci, messieurs les ministres, d'être venus.

Ma question s'adresse aussi au ministre Sohi.

Pourriez-vous nous parler des progrès réalisés en vue d'établir la banque de l'infrastructure avant la fin de l'année?

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Hier, nous avons lancé nos recherches pour trouver l'équipe qui dirigera la banque. Nous recruterons le directeur général de la banque, ainsi que le président et les membres du conseil d'administration. Ces renseignements ont été diffusés. Nous encourageons tous les Canadiens à faire acte de candidature. La mesure législative a été déposée dans le cadre de la Loi d'exécution du budget. Son adoption par le Parlement fera en sorte que la banque soit légalement constituée. Nous visons à ce qu'elle soit fonctionnelle d'ici la fin de 2017.

**M. Gagan Sikand:** Merci.

Monsieur le ministre, j'ai rencontré les représentants de la Greater Toronto Transportation Authority responsables de l'aéroport Pearson, qui m'ont montré leur projet de faire de cet aéroport une plaque tournante multimodale. Est-ce le type de projet qui pourrait faire appel à la banque de l'infrastructure?

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Notre but est de sortir des sentiers battus et de ne pas nous limiter à dire que tel projet convient, mais pas tel autre. Nous allons étudier diverses options pour appuyer ces types de projets de transformation, que ce soit dans la région du Grand Toronto ou dans des régions moins peuplées. La banque pourrait y jouer un rôle, car s'il y a des revenus rattachés au projet qui permettraient de couvrir le coût du capital ainsi que de donner un taux de rendement au secteur privé, nous allons assurément étudier les types de projets qui ont effet transformateur sur les collectivités. Il y a d'ailleurs un projet très stimulant qui lie l'aéroport à toutes les parties de la région du Grand Toronto.

Le ministre Garneau connaît mieux que moi les plans aéroportuaires globaux. Peut-être qu'il pourra vous donner un complément d'informations à ce sujet, mais il s'agit du type de projets que la banque examinera assurément.

• (1225)

**M. Gagan Sikand:** Merci de vos réponses.

Je vais partager mon temps avec mon collègue, M. Badawey.

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

J'ai une question pour le ministre Garneau concernant sa déclaration selon laquelle il y aura « un fonds national des corridors commerciaux pour appuyer les investissements dans [l'infrastructure du] transport commercial ».

Pour ce qui concerne les biens publics ou privés existants dont on s'attend qu'ils rehausseront les corridors commerciaux déjà en place et la possibilité de corridors commerciaux désignés à l'échelle nationale — ce qui accroît donc le positionnement et le rendement économiques globaux de ce secteur en particulier — a-t-on raison de dire que le financement peut être versé ou rattaché à ces biens pour accroître leur rendement?

**L'hon. Marc Garneau:** Je dirais qu'en ce qui concerne un éventuel fonds national des corridors commerciaux et l'Initiative des corridors de commerce et de transport dans son ensemble, nous nous attachons vraiment à la façon de rendre nos corridors commerciaux — qui sont essentiels pour notre économie — aussi efficaces que possible.

Les goulots d'étranglement au pays sont trop nombreux pour qu'on les nomme. Comme vous le savez, le gouvernement précédent avait entrepris des initiatives dans la même veine. Elles ont donné de bons résultats, mais il reste encore du travail à faire.

Si cela représente une occasion d'accroître l'efficacité de nos corridors commerciaux et d'éliminer un goulot d'engorgement, nous examinerons tous ces cas et déciderons en fonction de l'option qui nous en donnera le plus pour notre argent et qui nous permettra d'améliorer le plus la fluidité et l'efficacité de nos corridors commerciaux. Nous ne nous limitons pas trop. Nous examinons l'efficacité de nos corridors commerciaux.

**M. Vance Badawey:** Monsieur le ministre Sohi, les collectivités intelligentes et la planification des investissements et de la croissance communautaire sont, en quelque sorte, parallèles à l'orientation que prend le ministre Garneau en ce qui concerne les corridors commerciaux.

Si, dans les faits, une municipalité, une région ou une administration — un pôle économique — se perçoit comme un corridor commercial... et votre initiative concernant les collectivités intelligentes, et bien sûr l'obtention d'un rendement sur les investissements dans l'infrastructure et les améliorations aux actifs d'infrastructure, à ceux des corridors commerciaux, et d'autres...

Visez-vous à harmoniser une bonne partie de votre financement et l'orientation que vous prenez relativement aux affectations financières avec ces diverses stratégies?

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Absolument, madame la présidente. Nous estimons pouvoir faire fond sur la technologie et l'innovation qu'on encourage dans nos collectivités en lançant ce défi, qu'il s'agisse, comme l'a dit le ministre Garneau, de composer avec les goulots d'étranglement que nous estimons être une question portant à réflexion [*inaudible*]. On peut avoir recours à la technologie pour ce faire. Elle peut aussi servir à améliorer les services. Columbus, aux États-Unis, a relevé le défi du département des transports des États-Unis et a fini par réduire le taux de mortalité infantile dans certaines de ses collectivités mal desservies en utilisant des véhicules autonomes et en améliorant les transports grâce à la technologie. Nous voyons beaucoup de potentiel dans le défi relatif aux collectivités intelligentes pour appuyer nos secteurs municipaux, provinciaux et communautaires, et envisager la collaboration interministérielle.

**M. Vance Badawey:** Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[*Français*]

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

Monsieur le ministre Garneau, le hasard du calendrier fait que je n'ai jamais été aussi heureux de vous voir.

Vous savez sans doute que je ne peux pas éviter de vous poser la question suivante. De nombreuses victimes des inondations dans ma région sont aussi potentiellement victimes de navires qui auraient circulé à trop grande vitesse sur le fleuve Saint-Laurent.

Pouvez-vous faire la lumière sur ce sujet? Le ministère en est-il encore à l'étape de l'analyse des différents éléments ou avez-vous réellement déclenché une enquête sur les événements de Yamachiche?

• (1230)

**L'hon. Marc Garneau:** Je remercie mon collègue pour ses questions.

Pour le bénéfice de tout le monde, le rôle de Transports Canada, lorsque les niveaux d'eau sont élevés, est d'émettre un avis à la navigation par l'entremise de...

**M. Robert Aubin:** Je vous interromps, monsieur le ministre. J'ai reçu un excellent service de la part de votre ministère.

**L'hon. Marc Garneau:** Si c'est tout ce que vous voulez savoir, je précise que nous faisons effectivement une enquête. Pour ce qui est de la navigation, j'y arrive.

Je veux informer tout le monde que, par l'entremise de la Garde côtière, nous avons imposé des limites de vitesse. En effet, nous ne voulons pas que la vitesse amplifie les effets de l'inondation. Nous faisons enquête sur les excès de vitesse qui nous ont été rapportés.

**M. Robert Aubin:** Merci beaucoup.

Je vous remercie également pour le tableau que vous nous avez remis ce matin. Pour quelqu'un de visuel comme moi, cette synthèse est fort appréciée.

En ce qui a trait au projet de train grande fréquence de Via Rail, dont nous avons discuté plusieurs fois, il me semble qu'il aurait tout à fait sa place dans la section intitulée « Le transport écologique et innovateur ». Malheureusement, ni dans le libellé ni dans les mesures, et encore moins dans les budgets, je ne trouve de place pour un projet de ce genre.

Or il me semble que, dans ce cas, il faut agir assez rapidement pour s'assurer notamment que le projet du REM, à Montréal, et le projet de train grande fréquence de Via Rail peuvent arrimer leur développement. Vous connaissez la situation problématique entourant le tunnel du mont Royal.

J'aimerais savoir si je peux m'attendre à ce que ce projet se retrouve dans cette section ou dans une autre.

Par ailleurs, vous serait-il possible de déposer auprès du greffier du Comité les études qui vous permettent de prendre une décision sur le projet de Via Rail?

**L'hon. Marc Garneau:** Je vous remercie pour ces deux questions.

Je comprends votre impatience, mais il faut, bien sûr, que nous prenions les mesures nécessaires. C'est un projet d'une ampleur considérable. Comme vous le savez, c'est la raison pour laquelle nous avons étudié ce projet. Pour ce faire, nous avons même mis de l'argent de côté. C'est complexe. Étant donné qu'il s'agit ici d'un corridor entre Québec et Windsor, il y a beaucoup de facteurs à prendre en considération. C'est d'autant plus vrai qu'on parle d'un investissement possible de l'argent des contribuables. Il faut que nous étudions cela de près.

Quant à l'interaction entre le REM et le train haute fréquence, je sais que la Caisse de dépôt et placement du Québec et Via Rail discutent du tunnel. Je peux vous assurer que les discussions sont en cours, de même que l'étude sur la viabilité de ce projet. Quand nous aurons obtenu les résultats, il va de soi que nous les rendrons publics, étant donné qu'il va falloir prendre une décision.

**M. Robert Aubin:** Pour ce qui est du dépôt des études, serait-il possible que le Comité en prenne acte?

**L'hon. Marc Garneau:** Quand nous déciderons de rendre cela public, il va de soi que le Comité pourra voir ce que contiennent notre rapport et nos recommandations.

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

Nous sommes en train de parfaire une étude sur la sécurité aérienne. De nombreux témoignages nous ont inquiété, à tout le moins. Cela ne nous laisse pas indifférents. À votre connaissance, est-ce que Transports Canada suit l'ensemble des directives, des pratiques et des normes recommandées par l'OACI, soit l'Organisation de l'aviation civile internationale?

**L'hon. Marc Garneau:** Nous prenons la sécurité du transport aérien au sérieux et nous sommes continuellement vigilants à cet égard. En outre, nous recevons des rapports du Bureau de la sécurité des transports et les recommandations qui en découlent. C'est un autre élément important de nos prises de décision. D'autres organismes, notamment le Bureau du vérificateur général, font aussi des recommandations de temps à autre.

Que ce soit dans le cadre de notre participation à l'OACI ou de l'administration de la sécurité aérienne ici, au Canada, nous accordons une grande importance à la sécurité aérienne et nous sommes vigilants à cet égard.

**M. Robert Aubin:** Lorsqu'un témoin comparaissant devant ce comité nous dit que huit des treize normes de l'OACI ne sont pas respectées, est-ce qu'une sonnette d'alarme se déclenche dans les bureaux de Transports Canada?

• (1235)

**L'hon. Marc Garneau:** Nous sommes toujours prêts à examiner ce qui pourrait être amélioré ou les critiques qui nous sont adressées. J'aimerais certainement voir les détails du témoignage de cet individu concernant la non-conformité. S'il y a un problème de conformité de notre côté, nous sommes toujours prêts à faire des améliorations. Je dois dire cependant que ce que vous m'apprenez là me surprend. Je suis certainement prêt à examiner cela, mais pour ce qui est des relations avec l'OACI, je pense que le Canada s'en tire bien.

[Traduction]

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

Je suis désolée, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Iacono.

[Français]

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

Ma question s'adresse au ministre Garneau.

Je suis un utilisateur des services de VIA Rail. Je sais que le vieillissement de sa flotte est une question importante pour cette entreprise.

Est-ce que le montant attribué à VIA Rail dans le Budget principal des dépenses reflète ce besoin de renouvellement des trains?

**L'hon. Marc Garneau:** Merci de votre question.

Pour le moment, la réponse est non. Ce qui figure dans le budget représente l'argent nécessaire au fonctionnement de VIA Rail, les coûts d'exploitation et un montant alloué aux coûts en capital. Le renouvellement des wagons et des locomotives est une question sur laquelle se penche Transports Canada en ce moment. Comme vous le savez, il faut financer partiellement VIA Rail parce que ses coûts d'exploitation ne sont pas entièrement couverts par la vente de billets.

**M. Angelo Iacono:** J'ai une autre question à vous poser, monsieur Garneau, et j'aimerais que votre réponse soit très courte.

Est-ce que, oui ou non, le budget pour la sécurité aérienne a augmenté depuis 2016?

**L'hon. Marc Garneau:** Je vais demander à un de mes collègues de vous répondre.

[Traduction]

**M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports):** Votre question concernant le budget pour la sécurité aérienne visait-elle la période de 2016-2017 à 2017-2018 ou...

**M. Angelo Iacono:** Je dirais 2015. Je dirais avant 2016; 2016 et après.

**M. Michael Keenan:** De 2015-2016 à 2016-2017, je vais me reporter à... Je m'excuse, j'en ai pour une seconde.

**M. Angelo Iacono:** Il s'agit de sûreté aérienne. C'est ce dont je parle.

**L'hon. Marc Garneau:** Est-il question de sûreté ou de sécurité?

**M. Angelo Iacono:** De sûreté.

**M. Michael Keenan:** Je cherchais en fait... Je pensais que la question était adressée à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Était-elle adressée à l'ACSTA ou au ministère?

**M. Angelo Iacono:** Au ministère.

**M. Michael Keenan:** Pour le ministère, le niveau est environ le même. De 2016-2017 à 2017-2018, le niveau en termes de sûreté et de sécurité aériennes est environ le même, je crois. Il est, en fait, un peu plus élevé. Il est passé de 179 millions de dollars dans le Budget principal des dépenses de 2016-2017 à 185 millions de dollars dans celui de 2017-2018. Cela représente une légère augmentation.

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Monsieur le ministre Sohi, j'ai une question pour vous.

[Français]

J'ai rencontré des représentants de la Société de transport de Laval. Comme plusieurs personnes, ils sont inquiets du temps que prend l'approbation des projets au Québec.

Vous attendez-vous à pouvoir annoncer bientôt la liste des projets d'infrastructure retenus au Québec dans le cadre de la phase 1?

[Traduction]

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Merci d'avoir posé la question. Madame la présidente, je veux signaler au Comité que depuis notre arrivée au pouvoir, nous avons approuvé plus de 200 projets pour la province de Québec, ce qui représente un investissement combiné de près de 2,5 milliards de dollars.

En ce qui concerne les transports en commun, nous avons reçu les demandes et nous les étudions. Nous avons travaillé très étroitement avec les fonctionnaires provinciaux pour qu'ils nous donnent les renseignements, que nous avons reçus très récemment. Si ces projets répondent aux critères, ils seront approuvés très bientôt.

**M. Angelo Iacono:** Merci.

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Monsieur le ministre Sohi, je vais interjeter une question brève. Il ne nous reste que deux minutes, alors si vous pouviez être concis, ce serait très utile.

Ma question porte sur les investissements dans les petites collectivités. Vous avez mentionné qu'une des priorités dans votre plan d'infrastructure vise les collectivités rurales et septentrionales. J'aimerais que vous confirmiez, en particulier, s'il y aura du financement réservé aux petites villes et aux collectivités rurales et si des choses comme l'infrastructure récréative et les transports en commun y seront admissibles.

● (1240)

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Nous avons mené des consultations très exhaustives auprès des petites et des moyennes collectivités à la grandeur du pays. C'est la raison pour laquelle nous avons réservé 2 milliards de dollars de financement uniquement aux collectivités de petite taille, rurales et isolées pour qu'elles y aient accès. Elles seront aussi admissibles à d'autres types de financement; elles peuvent présenter d'autres demandes.

Pour ce qui est des critères d'admissibilité — quels projets et quels secteurs d'investissement — nous collaborerons avec les provinces pour déterminer où elles veulent que ces investissements se fassent, ainsi qu'avec les maires des petites collectivités. Nous voulons privilégier une approche plus axée sur la collaboration pour déterminer où se trouvent les besoins, car chaque province est unique et aura des besoins différents. Nous voulons collaborer avec elles.

**M. Sean Fraser:** Excellent. Cela fera une grande différence pour les gens en région rurale que je représente en Nouvelle-Écosse.

Très brièvement, en ce qui concerne la banque de l'infrastructure, je pense que c'est une excellente idée de tirer parti d'environ 13 billions de dollars de capitaux mondiaux et de bons à rendement négatif. La capacité de puiser dans ces fonds d'investisseurs mondiaux pour les projets de transformation permettra-t-elle de libérer des capitaux des enveloppes traditionnelles pour que nous puissions les investir dans des petites collectivités?

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Tout à fait; c'est le but. Dans les domaines où le secteur privé a un rôle à jouer en matière de construction des infrastructures requises, sa participation libérera des ressources que nous pourrions investir dans la construction de logements sociaux, de refuges pour les femmes qui fuient la violence familiale ou d'infrastructures grandement nécessaires aux collectivités rurales et du Nord.

**M. Sean Fraser:** Excellent. Merci, monsieur le ministre.

**La présidente:** Merci.

Monsieur Hardie.

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

J'adresse ma question aux deux ministres. Nous examinons deux sources de financement en particulier pour les améliorations à apporter aux transports. En ce qui concerne les corridors commerciaux, il y a eu l'excellent exemple du projet de corridor ferroviaire de Roberts Bank dans la région métropolitaine de Vancouver où, même si ce n'était pas nécessairement intentionnel, les travaux qui ont été accomplis pour réaliser le corridor commercial et ceux qui ont été accomplis pour rehausser le système de transport de la région métropolitaine de Vancouver étaient grandement complémentaires. Ils étaient bien assortis et se complétaient les uns les autres.

Je me demande si, à mesure que vous allez de l'avant et que vous évaluez des projets présentés par des municipalités, en particulier dans des régions qui dépendent du commerce, vous vous consulterez tous les deux pour vous assurer que vos investissements se complètent, de sorte qu'ils ne stimulent pas nécessairement une partie pendant que le programme en entier s'effondre parce que l'autre partie ne fonctionne pas très bien. J'espère que ma question est suffisamment claire pour engendrer une bonne et longue réponse.

**L'hon. Marc Garneau:** Merci beaucoup.

Le ministre et moi discutons constamment.

Un exemple classique des initiatives dont nous discutons serait un projet comme un passage à niveau qui aurait malheureusement plusieurs graves répercussions sur la circulation locale en raison de la longueur des trains qui passent à cet endroit. Dans certains cas, la solution consiste à séparer verticalement la circulation routière et la circulation ferroviaire. Cela s'est produit dans la région de Vancouver dans des parties particulièrement sensibles du corridor.

Lorsque nous cherchons surtout à accroître la fluidité de la circulation dans les corridors, nous ne tenons évidemment pas à empirer les conditions de vie dans les municipalités locales. À cet égard, nous nous soucions énormément, entre autres choses, de ne pas travailler en vase clos parce qu'à mon avis, les solutions que nous souhaitons apporter pour augmenter l'efficacité des corridors ne sont pas censées compliquer la vie des résidents des municipalités locales. Il va sans dire que nous discutons non seulement entre nous, mais aussi avec les municipalités et toutes les parties concernées partout où des goulots d'étranglement existent.

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Pour donner suite à cette intervention par votre entremise, madame la présidente, je précise que nous apportons une aide à la Fédération canadienne des municipalités afin d'appuyer les municipalités et de les inciter à planifier et coordonner la gestion de leurs actifs à plus long terme. Cette coordination a lieu à l'échelle locale, et nous travaillons par la suite avec eux. M. Garneau, moi et d'autres ministres, dont les activités sont liées aux investissements dans les infrastructures, travaillons étroitement ensemble à la reddition de comptes et à la production de résultats pour les Canadiens.

• (1245)

**M. Ken Hardie:** En particulier dans les régions métropolitaines où, entre autres choses, de nombreuses allées et venues sont effectuées à partir d'un port et, disons, de nombreux conteneurs voyagent en direction des entrepôts, on peut constater que ce n'est pas nécessairement le corridor en tant que tel, mais plutôt l'ensemble du système routier, accompagné parfois d'un bon réseau de transports en commun, qui permet d'atténuer suffisamment la pression pour que les marchandises puissent circuler adéquatement dans une région métropolitaine.

**L'hon. Amarjeet Sohi:** J'aimerais mentionner très brièvement que l'une des pratiques que nous encourageons les municipalités à adopter consiste à analyser l'enjeu de la mobilité dans son ensemble, et non en tant que réseau de transports en commun dissocié des infrastructures rurales, de commerce et de transport. Comment les biens et services circulent-ils dans nos centres urbains ou dans d'autres régions? Nous souhaitons encourager ce genre d'approche globale en matière de planification des transports.

**M. Ken Hardie:** C'est là, vous savez, que dans les villes intelligentes...

**La présidente:** Je suis désolée, monsieur Hardie, les interventions de la série en cours sont d'une durée de quatre minutes. J'essaie de faire en sorte que M. Berthold ait également l'occasion d'intervenir.

Vous disposez de quatre minutes, monsieur Berthold.

**M. Luc Berthold:** Non, c'est au tour de Mme Block.

**La présidente:** Oh, madame Block, je vous demande pardon. Le mauvais nom était inscrit sur la liste.

Allez-y, madame Block.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à vous remercier d'être venus participer à notre séance d'aujourd'hui.

On dit que « La culture ne fait qu'une bouchée de la stratégie ». Je ne sais pas si vous connaissez ce dicton. Il semble particulièrement vrai, compte tenu des engagements actuels du gouvernement et de sa capacité à les remplir. Je suppose qu'on a encore beaucoup à apprendre au sujet de la résultologie. J'imagine que, compte tenu du gourou de la résultologie que vous avez retenu pour vous aider, nos nombreux ministres estiment que c'est une bonne chose qu'un

marché de deux ans ait été négocié, avec la possibilité de le prolonger d'une année.

Je souhaite parler du plan qui est devant moi. Je crois qu'il est très audacieux. Je constate qu'il se poursuit jusqu'en 2030. Vous savez, je crois que, toutes choses étant égales par ailleurs, le rang, l'ordre et les priorités rendent les choses légèrement plus claires.

Notre comité a entrepris un certain nombre d'études sur la sécurité ferroviaire, sur la Loi sur la protection de la navigation. Nous menons en ce moment une étude sur la sécurité aérienne. Je pense que l'une des principales priorités de Transports Canada serait probablement d'avoir un système de transport sécuritaire et fiable.

Après avoir formulé ces observations, j'aimerais entendre vos commentaires, ministre Garneau.

Croyez-vous que le budget dont vous disposez aujourd'hui, qui est considérablement moins élevé que celui de 2015-2016, vous fournit les ressources dont vous avez besoin non seulement pour vous acquitter de vos obligations actuelles, mais aussi pour réaliser la vision que vous avez présentée?

**L'hon. Marc Garneau:** Merci beaucoup.

Je conviens avec vous que la sécurité ferroviaire est extrêmement importante. En fait, j'ai déclaré publiquement que c'est ma première priorité.

Comme vous vous en souvenez, en 2016, plus d'argent avait été affecté à la sécurité ferroviaire parce qu'il nous restait encore du travail à faire. Ces fonds s'élevaient en fait à 143 millions de dollars, et j'ai annoncé en novembre dernier que 55 de ces millions seraient consacrés à la résolution des problèmes de sécurité observés à des passages à niveau.

Il y a seulement quelque temps, j'ai indiqué que 20 de ces 55 millions de dollars seraient investis dans environ 130 projets qui visent à améliorer la sécurité ferroviaire à des passages à niveau. L'année dernière, quelque 65 décès ont été enregistrés à des passages à niveau, ou en raison d'intrusions sur des emprises ferroviaires.

**Mme Kelly Block:** Si je peux me permettre de vous interrompre pendant un moment, j'aimerais préciser que la sécurité ferroviaire est très importante. Toutefois, mes observations portaient sur un système de transport sécuritaire et fiable dans l'ensemble...

• (1250)

**L'hon. Marc Garneau:** Bien sûr.

**Mme Kelly Block:** ... y compris la sécurité aérienne et maritime.

Je veux vraiment savoir si vous croyez que le budget dont vous disposez aujourd'hui, qui est considérablement moins élevé que ceux des années précédentes, vous permettra de respecter les obligations que vous devez assumer relativement à tous les modes de transport.

**L'hon. Marc Garneau:** Oui, je le crois

**La présidente:** Merci à tous.

Je remercie les ministres et leur personnel d'avoir comparu devant nous aujourd'hui.

**M. Luc Berthold:** J'invoque le Règlement, madame la présidente, car je ne comprends pas la raison pour laquelle vous interrompez la séance en ce moment. Il nous reste 10 minutes. Je sais que nous devons voter sur le Budget principal des dépenses, mais cette tâche requiert habituellement seulement cinq minutes de notre temps.

**La présidente:** On ne sait jamais si des questions seront soulevées, et il est important que nous tentions d'adopter le Budget principal des dépenses aujourd'hui. Je ne tenais pas à le mettre aux voix à la dernière minute et, par ailleurs, il ne restait que 35 secondes avant que prenne fin la série de questions de quatre minutes à laquelle nous étions passés.

**M. Luc Berthold:** Dans le cadre du même rappel au Règlement, madame la présidente, je veux savoir pourquoi vous avez décidé de réduire le temps de parole imparti à chaque personne.

Nous sommes saisis d'une motion qui indique la durée de chaque série de questions que nous entreprenons. Si nous avions fait ce que nous étions censés faire, ils auraient disposé de six minutes, nous aurions disposé de six minutes, et nous aurions eu le temps de poser toutes nos questions. Maintenant, nous manquons de temps, parce que nous ne l'avons pas planifié correctement.

Vous ne nous avez pas dit...

**La présidente:** Non, permettez-moi de clarifier les choses. Au cours de la première série de questions, tous les intervenants ont disposé d'exactly six minutes — les quatre interventions ont duré exactement 6:16, 6:20, 6:20 et 6:17 minutes respectivement.

M. Hardie a amorcé la série de questions suivante. J'ai fait passer la durée des questions de six à cinq minutes, puis, après avoir jeté un coup d'oeil à l'horloge, je l'ai fait passer à quatre minutes. Mme Block a disposé de quatre minutes comme les autres intervenants.

Nous parlons de deux minutes en ce moment, et nous avons encore du travail à accomplir.

**M. Luc Berthold:** Oui, mais c'est important lorsque nous ne disposons que de 10 minutes pour interroger deux ministres pendant la même séance. C'est même très important. Ces deux minutes auraient pu avoir des effets positifs. J'aurais pu avoir l'occasion d'interroger le ministre à propos du soutien qu'il a apporté à Lac-Mégantic et de l'en remercier.

**La présidente:** Eh bien, vous pouvez utiliser votre intervention actuelle, ce que vous avez fait maintenant. Je vous suis reconnaissante de vos observations. Nous allons maintenant aller de l'avant.

Je vous remercie tous encore une fois. Je vous suis reconnaissante de votre présence.

Conformément à l'article 81(4) du Règlement, le Comité procédera maintenant au vote sur le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2018, excluant le budget provisoire que la Chambre a adopté le 21 mars 2017.

Pour le ministère des Transports, il s'agit du crédit 1 sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, du crédit 1 sous la rubrique Office des transports du Canada, des crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sous la rubrique Ministère des Transports, du crédit 1 sous la rubrique Marine Atlantique S.C.C., du crédit 1 sous la rubrique La Société des ponts fédéraux Limitée, et du crédit 1 sous la rubrique VIA Rail Canada Inc.

Pour le ministère de l'Infrastructure, il s'agit des crédits 1, 5, et 10 sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada, des crédits 1 et 5 sous la rubrique PPP Canada Inc., du crédit 1 sous la rubrique Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., et du crédit 1 sous la rubrique Autorité du Pont Windsor-Détroit.

Ai-je le consentement unanime des membres pour gérer tous les votes en une seule motion?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Je vais gérer tous les votes en une seule motion.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Crédit 1—Paiements à l'Administration pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital.....584 584 214 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Crédit 1—Dépenses du programme.....27 714 765 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....596 606 256 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....138 591 900 \$

Crédit 10—Subventions et contributions—Portes d'entrée et corridors.....113 975 543 \$

Crédit 15—Subventions et contributions—Infrastructures de transport.....185 061 604 \$

Crédit 20—Subventions et contributions—Autre.....37 739 369 \$

(Les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sont adoptés avec dissidence.)

MARINE ATLANTIC S.C.C.

Crédit 1—Paiements à la société.....76 545 000 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....126 917 348 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....523 659 656 \$

Crédit 10—Contributions.....4 282 963 173 \$

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

PPP CANADA INC.

Crédit 1—Paiements à la société pour les dépenses de fonctionnement.....11 800 000 \$

Crédit 5—Paiements à la société pour les investissements du Fonds PPP Canada.....267 700 000 \$

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

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Crédit 1—Paiements à la Société.....22 885 386 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.

Crédit 1—Paiements à la société.....331 777 000 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1—Paiements à la société.....221 004 897 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DÉTROIT

Crédit 1—Paiements à l'Autorité.....258 916 050 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

**La présidente :** Puis-je faire rapport de l'adoption de ces crédits à la Chambre?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Nous avons terminé. Personne n'a émis d'objections, et nous avons réussi à terminer le travail.

Monsieur, il fallait que je prévoie suffisamment de temps au cas où nous aurions émis des objections et été forcés de mettre tous les crédits aux voix un par un.

Merci beaucoup. La prochaine séance aura lieu jeudi.







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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 du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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 Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>