



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 122 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 27 novembre 2018**

—  
**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



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

Le mardi 27 novembre 2018

• (0800)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** La séance est ouverte.

Bonjour à tous. Merci beaucoup d'être venus nous rencontrer à 8 heures ce matin. Vous êtes très nombreux, et nous en sommes très reconnaissants. Je suis sûr que vous n'avez pas apprécié qu'on vous demande d'arriver à 8 heures, mais je vous remercie tous beaucoup d'être ici ce matin.

Nous nous réunissons ici ce matin pour examiner un certain nombre de crédits du Budget supplémentaire des dépenses (A) 2018-2019, notamment les crédits 1a, 5a, 10a, 15a et 20a sous la rubrique du ministère des Transports, le crédit 1a, sous la rubrique de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, et le crédit 1a, sous la rubrique de l'Office des transports du Canada.

Je suis ravie d'accueillir l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, qui est accompagné de représentants de son ministère. Nous accueillons Michael Keenan, sous-ministre, qui est souvent venu nous rendre visite, André Lapointe, sous-ministre adjoint des Services généraux et dirigeant principal des dépenses, et Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint des Politiques.

Pour ce qui est de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, je tiens à souhaiter la bienvenue à Neil Parry, vice-président de la Prestation de services, et Nancy Fitchett, vice-présidente par intérim des Affaires générales et chef de la direction financière.

Nous entendrons en outre Liz Barker, vice-présidente, et Manon Fillion, dirigeante principale des services corporatifs de l'Office des transports du Canada.

Nous accueillons aussi des représentants de trois autres ministères.

Il s'agit de Barbara Motzney, sous-ministre adjointe, Politique et Orientation stratégique, du ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, Sheilagh Murphy, sous-ministre adjointe, Terres et développement économique, du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, et Scott Doidge, directeur général des Services de santé non assurés de la Direction générale de la santé des Premières Nations et des Inuits, du ministère des Services aux Autochtones Canada.

Bienvenue à tous. Merci beaucoup d'être là.

Pour ce qui est du crédit 1a sous la rubrique du ministère des Transports, monsieur le ministre Garneau, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

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

[Français]

Mesdames et messieurs, je vous remercie de m'avoir invité à rencontrer les membres du Comité aujourd'hui. Comme vous le savez, je suis accompagné de plusieurs personnes, que la présidente a mentionnées.

Je suis heureux d'être ici pour vous parler de l'important travail exécuté dans le portefeuille fédéral des transports, lequel comprend Transports Canada, des sociétés d'État, des organismes et des tribunaux administratifs. Le financement de ces organisations fédérales aide à rendre le réseau canadien de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement. Ces organisations du portefeuille fédéral des transports et moi-même demeurerons engagés envers une saine gestion financière et une solide gérance des ressources du gouvernement, tout en obtenant des résultats pour les contribuables canadiens.

Le Budget supplémentaire des dépenses (A) de Transports Canada pour 2018-2019 totalise 32 millions de dollars. Cette somme couvre le financement de divers programmes. Elle comprend également une nouvelle enveloppe de 10,5 millions de dollars. La plus grande partie de ces nouveaux fonds servira à la transition vers un système holistique et transformateur du gouvernement du Canada pour l'évaluation des impacts et la prise de décisions réglementaires.

• (0805)

[Traduction]

De nouvelles ressources supplémentaires permettront à Transports Canada de s'acquitter de ses responsabilités, qui ont augmenté en raison du nouveau système d'évaluation des impacts et du nouveau système d'examen de la réglementation. Ce système comprend une approche transformatrice pour travailler en collaboration avec les peuples autochtones en vue de promouvoir la réconciliation, de reconnaître et de respecter les droits et les compétences des Autochtones, de favoriser la collaboration et de s'assurer qu'on tient compte des connaissances autochtones.

Ce système inclut des modifications qui mèneraient à la création de la Loi sur les eaux navigables canadiennes, qui est actuellement devant le Parlement sous la forme du projet de loi C-69. Les changements respecteraient le droit du public à la navigation sur les eaux navigables canadiennes tout en restaurant les mesures de protection perdues et en intégrant les mesures de protection modernes.

[Français]

Ce budget supplémentaire des dépenses comprend un report de fonds qui totalise 21,6 millions de dollars. Il s'agit de fonds pour les immobilisations liées à la sécurité dans les aéroports locaux et régionaux, pour divers projets dans le cadre de notre programme de renforcement de la sécurité ferroviaire et pour l'entretien des traversiers de la côte est.

Ce budget supplémentaire des dépenses prévoit des transferts de Transports Canada à d'autres ministères fédéraux totalisant moins de 1 million de dollars, et 840 000 \$ sont prévus pour les coûts du régime d'avantages sociaux des employés relativement aux projets susmentionnés.

Je suis très fier du travail actuellement réalisé par Transports Canada.

[Traduction]

J'aimerais prendre quelques minutes pour souligner une priorité bien précise, soit le fait d'investir dans les corridors de transport de notre pays, et en particulier nos corridors commerciaux. « Des corridors de commerce aux marchés mondiaux » est l'un des cinq thèmes de Transports 2030, le plan stratégique de notre gouvernement sur l'avenir des transports au Canada.

Même si l'on dispose des meilleurs produits au monde, d'autres fournisseurs prendront notre place si nous ne pouvons pas expédier ces produits rapidement et en toute fiabilité vers nos clients. Nous travaillons en collaboration avec les intervenants pour éliminer les goulots d'étranglement, les vulnérabilités et la congestion le long de nos corridors commerciaux, et l'Initiative des corridors de commerce et de transport est une composante importante de ces efforts.

En juillet 2017, nous avons annoncé l'Initiative des corridors de commerce et de transport ainsi que le Fonds national des corridors commerciaux, un élément essentiel de cette initiative. Ce Fonds est conçu pour aider les propriétaires et les utilisateurs à investir dans nos routes, nos ponts, nos aéroports, nos voies ferroviaires, nos installations portuaires et nos corridors commerciaux. Grâce à ce Fonds, notre gouvernement investit 2 milliards de dollars sur 11 ans. Nous avons déjà annoncé le financement de projets, y compris des corridors ferroviaires, des pistes d'aéroport, des installations portuaires, des ponts, des autoroutes et plus encore. Il s'agit là de biens de transport essentiels au déplacement des marchandises et des personnes au Canada. Le financement des corridors commerciaux nationaux a été accéléré pour permettre à plus de projets d'éliminer les obstacles à la diversification du commerce.

Nos corridors de commerce sont importants pour acheminer des marchandises canadiennes vers les marchés internationaux, pour renforcer la compétitivité et la croissance des entreprises canadiennes et pour créer des emplois destinés aux Canadiens de la classe moyenne. Le Canada est une nation commerçante, et, au Canada, un emploi sur six dépend du commerce international. Pour assurer la prospérité du Canada, nos produits, nos services et nos citoyens doivent avoir accès aux principaux marchés internationaux. C'est là une raison importante pour laquelle je suis fier du travail qu'effectue Transports Canada par l'entremise de l'Initiative des corridors de commerce et de transport et du Fonds national des corridors commerciaux.

[Français]

Toutefois, Transports Canada n'est pas la seule organisation à faire partie du portefeuille fédéral des transports. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA, occupe également une place importante dans le paysage des transports au Canada.

L'ACSTA cherche à reporter 36 millions de dollars en fonds d'immobilisations dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) de cette année. La majorité de ces fonds d'immobilisations reportés, soit environ 29 millions de dollars, est destinée à l'achat d'équipement et aux travaux d'intégration pour le nouveau système de contrôle de bagages enregistrés. Cela fait partie du plan de gestion

du cycle de vie des immobilisations de l'ACSTA pour aller dans le même sens que les plans de projet révisés des aéroports.

Mon mandat n'a pas changé depuis ma nomination au poste de ministre des Transports il y a trois ans. Je continue à travailler afin que le réseau de transport du Canada favorise la croissance économique et la création d'emplois. Je poursuis mes efforts pour que ce réseau soit sécuritaire et fiable et pour qu'il favorise le commerce ainsi que le transport des marchandises et des personnes. De même, je n'ai pas cessé de travailler pour que nos routes, nos ports et nos aéroports soient intégrés et durables et pour qu'ils permettent aux Canadiens et aux entreprises d'accéder plus facilement au reste du monde.

Les ressources financières demandées dans ce budget supplémentaire des dépenses aideraient les organisations de mon portefeuille à continuer de veiller à ce que le réseau de transport réponde aux besoins des Canadiens, aujourd'hui et pour les années à venir.

Merci. Cela me fera plaisir de répondre à vos questions.

• (0810)

[Traduction]

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

Nous allons maintenant passer à Mme Block, pour six minutes.

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

Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre Garneau, de vous joindre à nous aujourd'hui pendant 90 minutes. Nous sommes très heureux de pouvoir vous poser de nombreuses questions. Nous avons hâte d'entendre vos réponses. Je veux aussi souhaiter la bienvenue aux fonctionnaires du ministère qui vous accompagnent. Il y a toute une équipe ici aujourd'hui. Je suis reconnaissante du fait que vous avez pris le temps d'être parmi nous ce matin.

Je sais que nous étudions le Budget supplémentaire des dépenses et les dépenses du gouvernement, mais j'aimerais vous poser quelques questions au sujet d'un projet de loi que nous avons étudié récemment. C'est un projet de loi qui nous avait été confié par le Comité des finances. Il faisait partie de la loi d'exécution du budget, le projet de loi C-86.

Il y avait deux ou trois sections dans la loi d'exécution du budget qui, si je ne m'abuse, venaient directement de Transports Canada. Elles étaient enfouies dans cette loi d'exécution du budget, entre les pages 589 et 649, aux sections 22 et 23. Ces sections contiennent des changements importants de la Loi sur la marine marchande du Canada et de la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Un des témoins qui ont comparu devant le Comité au nom de la Chambre de la marine marchande a souligné que l'article 692 du projet de loi semblait être un autre mécanisme permettant d'appliquer un moratoire sur des produits précis au moyen de la réglementation et d'ordonnances provisoires, et pas au moyen de textes législatifs, comme le gouvernement l'avait déjà fait par l'intermédiaire du projet de loi C-48. Le témoin a souligné que cette mesure était en contradiction avec ce que devait être l'objectif du gouvernement, soit la prestation d'une chaîne d'approvisionnement prévisible.

Très honnêtement, monsieur le ministre, il ne fait aucun doute selon moi que l'inclusion de cette disposition dans le projet de loi C-86 aura un effet paralysant supplémentaire sur l'industrie pétrolière et gazière du Canada. Ma question pour vous ce matin est la suivante: pouvez-vous assurer aux Canadiens qu'il ne s'agira pas là d'une autre mesure minant le secteur pétrolier et gazier canadien?

**L'hon. Marc Garneau:** Je remercie ma collègue de poser la question.

Bien sûr, les parties du projet de loi C-86 auxquelles elle fait référence concernent des modifications que nous apporterons à la Loi de la marine marchande du Canada de 2001 et la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Ce sont des choses qui avaient été mentionnées précisément dans les budgets de 2017 et 2018 dans le contexte du Plan de protection des océans, une initiative gouvernementale très importante.

Le Canada compte sur des côtes et des eaux sûres et propres pour le commerce, la croissance économique et la qualité de vie. Nous reconnaissons aussi que nos océans occupent une place spéciale dans les traditions et la culture des Canadiens, notamment les collectivités autochtones. Nous prenons des mesures décisives et concrètes pour nous assurer que nos océans continueront de profiter à tous les Canadiens, aujourd'hui, et pour les générations à venir.

Pour soutenir une navigation sécuritaire et responsable du point de vue environnemental, les sections 22 et 23 du projet de loi C-86 proposent des modifications législatives qui visent à améliorer la protection de l'environnement marin et à renforcer la sécurité maritime. C'est l'objectif de ces deux sections.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup. J'apprécie votre réponse à ce sujet. J'aimerais poursuivre avec une autre question, puisque vous avez soulevé la question du Plan de protection des océans. C'est une question que nous avons posée à votre SMA, qui a comparu devant le Comité au sujet du projet de loi C-86.

Nous savons que les consultations législatives relativement au Plan de protection des océans se sont conclues le vendredi 26 octobre. Le projet de loi C-86 a été déposé le lundi 29 octobre. Vous savez, même si les avocats de Transports Canada et du ministère de la Justice sont très bons, personne ne croit vraiment qu'ils ont pu rédiger ces dispositions et les faire imprimer en deux jours. En fait, le milieu de l'expédition a été très surpris de voir ces dispositions dans le projet de loi C-86.

Monsieur le ministre, quand avez-vous décidé d'inclure ces importantes modifications dans la loi d'exécution du budget et pourquoi le site Web de Transports Canada continuait-il de laisser entendre que ces consultations étaient toujours en cours?

• (0815)

**L'hon. Marc Garneau:** Je peux vous dire que nous nous concentrons sur le Plan de protection des océans depuis un peu plus de deux ans maintenant. Comme vous le savez, le Plan a été annoncé le 7 novembre 2016 par le premier ministre à Vancouver. J'étais à ses côtés à ce moment-là.

Il y a plus de 50 mesures liées au Plan de protection des océans. Il s'agit vraiment d'une initiative de calibre mondial qui vise à assurer la sécurité accrue de nos océans, une meilleure protection de notre environnement maritime et le renforcement de notre capacité d'intervention. L'une des choses que nous avons toujours prévu faire, c'est d'apporter des changements aux deux lois que je vous ai mentionnées.

Dans un cas, la modification est liée directement aux responsabilités en cas de déversement. Nous avons apporté certains changements très importants à cet égard. L'autre concerne aussi la capacité du gouvernement d'apporter certaines modifications pour protéger des espèces marines — comme la capacité d'ordonner des ralentissements, par exemple, dans la mer des Salish — si nous jugeons qu'il est important de le faire pour protéger des espèces en voie de disparition.

Nous voulons renforcer..

**Mme Kelly Block:** Merci, monsieur le ministre. J'aimerais poser rapidement une question de suivi. Je crois qu'il me reste 45 secondes.

**La présidente:** Il vous reste environ 20 secondes.

**Mme Kelly Block:** Les témoins qui ont comparu devant le Comité ont souligné qu'il s'agissait des changements les plus importants à avoir été apportés à la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur la responsabilité en matière maritime au cours des 10 dernières années dans un cas, et, des 25 dernières années dans l'autre. C'est la raison pour laquelle les gens étaient très surpris et peut-être même un peu déçus de voir ces modifications enfouies dans une loi d'exécution du budget.

Merci.

**L'hon. Marc Garneau:** Je vous en prie.

**La présidente:** Merci beaucoup, madame Block.

Monsieur Hardie, allez-y, s'il vous plaît. Vous avez six minutes.

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

Bonjour à tous et merci d'être là.

Monsieur le ministre Garneau, nous avons consacré un peu de temps à l'évaluation de deux ou trois corridors commerciaux très importants au Canada. Mon collègue Vance Badawey et moi-même avons eu la chance de voir certaines des études réalisées dans nos régions d'origine.

Pour ce qui est de la côte Ouest, pouvez-vous formuler des commentaires sur le rôle ou le mandat du groupe WESTAC? Je crois savoir que ce groupe assume une fonction de coordination en ce qui concerne la planification et la mise en oeuvre des améliorations du corridor commercial.

**L'hon. Marc Garneau:** Je serais heureux, monsieur Hardie, de formuler des commentaires à ce sujet. En fait, mon sous-ministre interagit aussi avec WESTAC, en tant que représentant du gouvernement.

Comme vous l'avez laissé entendre, il s'agit d'une organisation qui met beaucoup l'accent sur la fluidité des transports sur la côte Ouest. Bien sûr, le port de Vancouver, comme nous le savons tous, est de loin le plus important port du Canada. On s'inquiète beaucoup des goulots d'étranglement dans le Lower Mainland et jusqu'au port intérieur d'Ashcroft. Afin de s'assurer que nous transportons les marchandises de la façon la plus efficace possible vers ce port très stratégique, WESTAC remplit une fonction importante à cet égard.

Il est évident que le dialogue sur l'endroit où il y a des goulots d'étranglement est crucial à notre processus décisionnel lorsque nous attribuons des fonds — par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux — à des projets précis lorsque l'objectif est, je le répète, de réduire les goulots d'étranglement ou de les éliminer. L'information fournie par WESTAC est extrêmement importante.

**M. Ken Hardie:** L'une des choses que nous avons remarquées dans nos conversations avec les représentants des diverses composantes du corridor commercial du Grand Vancouver, c'est qu'il est possible de dépenser vraiment beaucoup d'argent pour améliorer le corridor. Vous avez mentionné les goulots d'étranglement. Il y en a trois qui mènent à la rive Nord, où beaucoup de terminaux vraciers et de terminaux de marchandises diverses sont situés, dans l'arrière-port comme nous l'appelons. Il y a le pont de New Westminster, qui a plus de 100 ans, un tunnel, qui passe sous le mont Burnaby, et un autre encore qui passe tout juste à côté du pont Second Narrows.

Lorsqu'on considère les coûts des améliorations potentielles à cet endroit, on parle de coûts très substantiels, mais, en même temps, le potentiel de renforcement des capacités de manutention des marchandises de la rive Nord de l'Inlet Burrard est un peu limité. Le problème vient du fait que nous avons besoin d'un cadre de surveillance qui évalue la situation dans son ensemble, et pas seulement les composantes, de façon à pouvoir commencer à trouver des solutions de rechange en matière de développement, des solutions que n'envisagent peut-être pas les compagnies ferroviaires ou le port de la région métropolitaine de Vancouver et ainsi de suite. Êtes-vous convaincu que ce genre de réflexion a lieu?

● (0820)

**L'hon. Marc Garneau:** Je suis d'accord avec ce que vous venez d'exprimer. Il ne faut pas seulement se concentrer sur des projets précis.

Il y a beaucoup de projets précis qui concernent des goulots d'étranglement reconnus, et certains fonds connexes y ont été attribués durant la première affectation de fonds dans le cadre du processus du Fonds national des corridors commerciaux. Il s'agit de mesures de financement annoncées au cours des derniers mois.

Cependant, vous avez raison. Il faut regarder la situation dans son ensemble. Je crois que, lorsque notre ministère juge les différentes demandes de financement liées aux différents goulots d'étranglement du Lower Mainland, dans chaque cas, nous regardons la situation dans son ensemble en tentant d'optimiser les choses, parce que c'est le critère le plus important: de quelle façon peut-on aider à accroître la fluidité du transport?

Comme vous le savez, la situation du port de Vancouver et les chemins de fer — il y a trois chemins de fer de classe 1 qui y aboutissent, tout comme il y a aussi beaucoup de camionnage dans une zone très occupée, une zone où beaucoup de personnes vaquent à leurs occupations et utilisent leur véhicule — doit vraiment être évaluée de façon à ce que nous puissions optimiser l'argent des contribuables, parce qu'il y a plus de demandes qu'il n'y a d'argent. Selon moi, cette simple situation nous oblige à essayer d'assurer l'optimisation des ressources afin de fournir les meilleures solutions à long terme pour assurer la fluidité du transport.

**M. Ken Hardie:** Je pense que beaucoup de gens ont été réconfortés par l'adoption de nouvelles catégories de wagons pour le transport du pétrole. Nous savons que c'est la solution de rechange jusqu'à ce que nous ayons une plus grande capacité d'oléoducs vers la côte Ouest.

Pour ce qui est du régime global de transport, il y a des grains à transporter. Il y a évidemment plus de pétrole à transporter aussi. Que pensez-vous du rendement du système ferroviaire relativement à l'intérêt national ou à la lumière de la stratégie nationale pour transporter les bons produits vers les marchés?

**L'hon. Marc Garneau:** Selon moi, les modifications apportées par l'intermédiaire du projet de loi C-49 pour moderniser la Loi sur les transports au Canada sont allées dans la bonne direction. On essayait d'optimiser le déplacement des marchandises. Nous sommes à une époque où la demande pour le transport des marchandises au Canada est très forte. Vous avez raison de souligner qu'il s'agit de transport de céréales, mais aussi de beaucoup d'autres marchandises. J'entends souvent parler des représentants du milieu minier, du milieu de la foresterie et des producteurs de potasse. Ce sont des marchandises importantes destinées à nos ports. Actuellement, il y a aussi bien sûr une demande accrue de transport ferroviaire de pétrole.

Les compagnies de chemins de fer savent que la demande est élevée, parce qu'elles reçoivent les demandes. En même temps, nous devons nous assurer de ne pas avantager une marchandise plutôt que les autres. C'est essentiellement la situation avec laquelle il faut composer lorsque l'économie est forte — comme c'est le cas en ce moment — et qu'il y a une énorme demande pour les produits canadiens.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Madame Benson, c'est votre tour. Bienvenue au Comité ce matin.

**Mme Sheri Benson (Saskatoon-Ouest, NPD):** Merci, madame la présidente.

Merci au ministre d'être là, et je remercie aussi tous les représentants des divers ministères de leur présence.

Je vais faire un peu dévier la conversation. Je viens de la Saskatchewan. Évidemment, l'accès à des moyens de transport abordables dans les collectivités rurales et éloignées et la capacité des gens de se déplacer font partie de mes préoccupations. Ce sont des sujets que j'ai soulevés un certain nombre de fois, et en particulier dans le cas du transport sécuritaire des femmes autochtones et du soutien que nous fournissons en matière de transport en commun à l'extérieur des grands centres urbains. Beaucoup de personnes n'ont peut-être pas nécessairement entendu ce que j'ai dit, mais je considère que le service d'autobus dans l'Ouest du Canada est notre système de métro. Selon moi, ces services méritent le soutien et le leadership du gouvernement fédéral.

Cela fait aussi presque deux ans que la Saskatchewan Transportation Company a fermé ses portes et que 253 collectivités de la Saskatchewan se sont retrouvées sans service. Les gens qui écoutent aujourd'hui devraient comprendre qu'on ne parle pas seulement d'avoir une façon bon marché d'aller en ville pour magasiner. Nous parlons de la capacité des étudiants de poursuivre des études postsecondaires, de la capacité des gens de trouver un emploi, de la possibilité de transporter des fournitures médicales entre des centres urbains et des plus petits centres et, bien sûr, de la possibilité pour les gens d'avoir accès à des soins de santé. Puis, bien sûr, nous avons à nouveau essuyé une nouvelle perte lorsque Greyhound a décidé d'arrêter de desservir le nord de l'Ontario et le reste de l'Ouest canadien.

J'ai deux ou trois questions à poser pour faire le point sur ce qui est, selon moi, le rôle du gouvernement fédéral dans ce dossier et relativement aux paramètres connexes. Je comprends la question des compétences, mais j'estime aussi que tout ordre de gouvernement peut prendre les devants dans un dossier afin de réunir les gens et d'aider à fournir un service dans les collectivités tout en coopérant avec les autres ordres de gouvernement. Je veux tout simplement le dire pour vous encourager à penser au rôle que le gouvernement fédéral peut jouer.

Monsieur le ministre, concernant Greyhound, nous avons entendu dire qu'entre 87 et 90 % des itinéraires ont été couverts. Pouvez-vous nous dire quels sont les itinéraires qui ne sont pas actuellement couverts et ce que le gouvernement fédéral prévoit faire à cet égard? Plus particulièrement, j'aimerais savoir où se trouvent ces itinéraires et si une province se retrouve vraiment laissée à elle-même, pour ainsi dire.

● (0825)

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

Depuis juillet, lorsque Greyhound a annoncé qu'il se retirait de l'Ouest canadien et d'une petite section du Nord de l'Ontario, notre ministère a interagi avec les provinces. Vous avez raison: même si le transport par autocar est en baisse depuis très longtemps, il y a des populations vulnérables qui ont besoin d'un tel service, comme des personnes qui n'ont pas d'autre choix pour des raisons financières et des gens dans les régions éloignées. On assure une coordination entre le gouvernement fédéral et les provinces. Lorsque je parle du gouvernement fédéral, nous avons aussi fait intervenir Services aux Autochtones Canada et RCAANC — en plus d'ISDE — afin d'examiner le défi auquel nous sommes confrontés.

Comme vous l'avez souligné, 87 % des itinéraires que Greyhound a laissé tomber ont été repris, et c'est une bonne chose, parce que ceux qui l'ont fait pensent pouvoir réussir. Cependant, vous avez aussi raison de dire que, dans certains cas, il n'y a plus de service. Nous pouvons vous fournir des renseignements détaillés sur les itinéraires dont nous parlons et qui ne sont plus desservis, mais nous avons un plan pour ça aussi. Si vous regardez les services perdus suivant le départ de Greyhound, c'était principalement en Alberta et en Colombie-Britannique. Nous avons travaillé en collaboration avec ces deux provinces de façon à ce que, si, à un moment donné, elles présentent des demandes de propositions pour trouver un fournisseur de service grâce à un processus concurrentiel, nous pourrions les aider financièrement. C'est le plan qu'on a mis en place à cet égard.

Pour ce qui est des collectivités autochtones et éloignées, dont on s'occupe par l'intermédiaire de SAC, nous avons mis en œuvre un plan pour travailler en collaboration avec les collectivités autochtones qui veulent aussi mettre en place elles-mêmes une capacité commerciale. Par conséquent, nous estimons que ce processus est aussi bien en cours.

Il s'agit seulement d'une solution à court terme. Nous avons besoin d'une solution à long terme, et, par conséquent, l'une des choses que nous avons annoncées au cours des dernières semaines inclut aussi le fait de trouver, au cours des deux prochaines années, quelque chose d'envergure plus nationale... les dix provinces et les trois territoires.

• (0830)

**La présidente:** Il vous reste 10 secondes, madame Benson.

**Mme Sheri Benson:** Je veux souligner que ceux qui ont besoin d'avoir accès à ces services, particulièrement les personnes handicapées, devraient participer lorsqu'on commence à parler d'un plan pour le Canada. Je vous suggère de commencer le processus là où il n'y a pas de service d'autocar ou là où la situation est très difficile.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup, madame Benson.

Nous allons maintenant passer à M. Graham.

[Français]

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

Monsieur le ministre, merci d'être ici.

On retrouve dans les Laurentides plus de 10 000 lacs. Or, il est extrêmement compliqué de déterminer quels sont les champs de compétence dans le domaine aquatique. Qui est responsable des eaux? Qui est responsable de ce qui se trouve sous la surface? C'est une des grandes préoccupations dans notre circonscription.

Le ministère des Transports est responsable notamment du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.

Nous savons qu'une consultation a été lancée sur ce règlement. Est-ce que vos assistants ou vous-même pouvez nous indiquer où en est rendue cette consultation?

**L'hon. Marc Garneau:** Sauf erreur, vous parlez des champs de compétence sur les lacs pour la navigation.

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

**L'hon. Marc Garneau:** Vous avez raison de dire que cette question relève traditionnellement du gouvernement fédéral. Cependant, nous reconnaissons que cela crée énormément de problèmes, compte tenu des règlements locaux qui s'appliquent sur les lacs.

Nous sommes en train d'y travailler. Il s'agit d'un projet à long terme, je dois l'admettre, dans le cadre duquel nous cherchons une façon de déléguer en quelque sorte cette compétence aux organismes les plus concernés, c'est-à-dire les municipalités. Nous souhaitons leur donner plus de flexibilité. En même temps, elles devront respecter le besoin de protéger la navigation sur nos lacs. Le travail n'est pas complété, mais c'est la direction dans laquelle nous nous en allons. Nous reconnaissons que ce serait quelque chose de plus flexible et qui répondrait aux besoins des municipalités.

**M. David de Burgh Graham:** Nous vous remercions de faire ce travail. Il s'agit d'une grande préoccupation pour nous, puisque de gros bateaux sillonnent nos petits lacs et causent de graves dommages. Tout progrès serait donc important pour nous.

[Traduction]

Je veux passer à un autre sujet. Je crois que ce sera un peu plus léger. Je crois que nous sommes tous heureux d'avoir appris que InSight s'était bien posé sur mars, hier. J'imagine que cet événement vous intéressait tout particulièrement.

**L'hon. Marc Garneau:** Voulez-vous que j'en parle?

**Des voix:** Ha, ha!

**M. David de Burgh Graham:** J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**L'hon. Marc Garneau:** Eh bien, j'ai trouvé ça extraordinaire. Encore plus que les vols spatiaux avec des humains. Je crois que la capacité de faire atterrir un robot ou un véhicule sur Mars est le défi le plus exigeant d'un point de vue technique que toute industrie spatiale peut relever. Seuls les États-Unis ont réussi à faire atterrir un robot fonctionnel ou à faire des expériences sur la surface martienne.

Et là, on en est au tout début. L'atterrissage est réussi, mais il reste à vérifier tous les systèmes. Selon moi, l'événement témoigne de l'excellence de la NASA, et particulièrement le Jet Propulsion Laboratory à Pasadena, en Californie, qui s'occupe de toutes ces choses. Je suis très enthousiaste et je vais regarder très attentivement les résultats scientifiques — ils vont forer le sol — qu'ils en tireront.

J'aurais aimé que la question spatiale relève du ministère des Transports, mais je n'ai pas encore eu de succès à ce sujet auprès de mon collègue le ministre Bains.

**M. David de Burgh Graham:** Nous travaillerons là-dessus.

Pour revenir au Canada et parler de VIA Rail, vous avez annoncé le renouvellement du parc. Pouvez-vous faire le point sur là où on est rendus?

**L'hon. Marc Garneau:** VIA Rail est une société d'État. Le gouvernement du Canada a reconnu que le parc de voitures et de locomotives avait besoin d'être remplacé. Certains véhicules avaient plus de 40 ans, alors nous avons annoncé il y a un certain temps que VIA allait lancer un processus concurrentiel. Le processus est en cours, et il est ouvert au monde entier.

Actuellement, nous croyons pouvoir entendre à ce sujet sous peu des représentants officiels de VIA Rail, qui nous diront quelle entreprise s'est vu attribuer le marché pour remplacer ces vieilles voitures, et je sais qu'elles sont vieilles, parce que je les utilise chaque semaine pour faire l'aller-retour entre Montréal et Ottawa. Je crois que c'est très excitant. Il s'agit du corridor entre Québec et Windsor, là où il y a le plus de circulation, et l'objectif, c'est de voir les premières nouvelles voitures entrer en service en 2022.

● (0835)

**M. David de Burgh Graham:** Pouvons-nous nous attendre à ce que le projet permette d'améliorer de façon importante le service aux passagers ou du moins leur expérience?

**L'hon. Marc Garneau:** Je sais que VIA tente toujours d'améliorer ses services et sa ponctualité. Lorsqu'on bénéficie de nouvelles pièces d'équipement, si on obtient les bonnes pièces d'équipement, on passera moins de temps à l'entretien, ce qui aide à améliorer la fiabilité.

**M. David de Burgh Graham:** C'est juste.

Très rapidement, je veux parler du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Pouvez-vous nous parler un peu de ce programme et nous dire pourquoi il est important? Il y a cinq aéroports dans ma circonscription, alors c'est toujours intéressant d'entendre parler des possibilités.

**L'hon. Marc Garneau:** Si je ne m'abuse, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires est en place depuis environ 20 ans et il a permis d'accorder près de 900 millions de dollars à nos aéroports. Chaque année, environ de 38 à 40 millions de dollars sont attribués. Il y a beaucoup d'aéroports à l'échelle du pays. Il y a les cinq que vous avez mentionnés dans votre circonscription.

Pour être admissible, il faut avoir... Le financement en tant que tel est destiné à des améliorations de la sécurité dans les aéroports. Il peut s'agir d'éclairage, d'équipement de déneigement. Il doit y avoir un lien avec la sécurité. Il y a beaucoup de demandeurs chaque année, alors on ne peut pas accepter tout le monde. Selon une exigence, les aéroports en question doivent accueillir de façon régulière des vols et au moins 1 000 passagers par année. Il ne doit pas non plus s'agir d'aéroports fédéraux. C'est un programme fédéral dans le cadre duquel la concurrence est féroce. Nous annonçons chaque année les aéroports retenus qui vont obtenir du financement.

**M. David de Burgh Graham:** Les aéroports où des autorisations préalables sont requises sont-ils admissibles?

**La présidente:** Je suis désolée, monsieur Graham. Votre temps est écoulé.

Nous allons maintenant passer à M. Badawey.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Bonjour.

Merci à vous tous d'être là ce matin.

Je commencerai par dire que, comme M. Hardie l'a souligné, lorsque nous nous sommes rendus à Niagara et à Vancouver, nous avons appris beaucoup de choses au sujet des changements qui se produisent dans le milieu du commerce mondial, du transport international à des fins de commerce et des produits visés. Nous avons appris qu'il faut mettre à niveau nos corridors commerciaux.

Regardons les choses en face: au bout du compte, nous avons rapidement constaté à quel point le pays s'est contenté de ce qu'il avait et a été complaisant depuis de nombreuses générations. Dans une certaine mesure, nous comptons actuellement sur des actifs de transport archaïques. Il faut faire preuve d'un grand esprit stratégique et assumer un rôle plus habilitant en utilisant ces actifs. Comme vous

l'avez mentionné, monsieur le ministre, on renforcera ainsi le rendement général du pays. Je vous félicite. Après des décennies de contentement et de complaisance — ce qui a miné l'économie —, les efforts et l'orientation que vous adoptez sont vraiment les bienvenus, surtout à Niagara, qui se trouve dans l'un des corridors commerciaux stratégiques du pays.

Cela dit, monsieur le ministre, j'ai une question. En tenant compte des ministères des Transports, de l'Infrastructure, du Travail, des Affaires mondiales, de l'Environnement, du Commerce international, des Finances, du Développement économique et des Pêches et des affaires et des relations intergouvernementales, de quelle façon vous et Transports Canada utilisez-vous une approche pangouvernementale pour investir et intégrer, optimiser et améliorer la fluidité lorsqu'il est question de mobilité et de commerce international?

**L'hon. Marc Garneau:** Merci, monsieur Badawey.

Si vous me permettez, je tiens à vous féliciter du travail que vous faites dans la région de Niagara relativement aux corridors commerciaux. Il s'agit d'un point d'entrée important, surtout pour le commerce entre le Canada et les États-Unis.

Je répondrai à votre question en disant que le récent Énoncé économique de l'automne donne une bonne idée de ce que nous envisageons en matière de commerce dans le cadre d'une approche pangouvernementale. Il y avait bien sûr des mesures dans notre Énoncé économique de l'automne visant à rendre les entreprises canadiennes plus concurrentielles. L'amortissement accéléré des investissements en capital est un bon exemple d'une mesure qui, selon nous, créera de l'emploi. Bien sûr, si on crée de l'emploi et qu'on fabrique plus de produits, il faut transporter tout ça. L'élément important, même s'il n'a peut-être pas beaucoup été mentionné, c'est le fait que le gouvernement a pris une partie du financement prévu pour les dernières années dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux afin qu'on puisse y avoir accès plus rapidement.

Comme vous le savez, nous avons réalisé un processus concurrentiel. Nous avons accordé 800 millions de dollars dans le cadre de 39 projets. Il y a une telle demande pour ce genre de financement parce que les gens reconnaissent qu'un transport efficace des marchandises est crucial à notre économie. On accueille favorablement le fait que des fonds prévus pour les années subséquentes ont été utilisés plus rapidement afin que nous puissions continuer à aller de l'avant et à réaliser plus de projets dans le cadre de ce fonds, des projets qui permettront d'améliorer le transport des marchandises tout en étant bénéfique pour l'économie.

Je pense que le gouvernement a clairement reconnu la fonction cruciale du transport pour acheminer nos marchandises vers les marchés. Sinon, nos clients iront ailleurs.

● (0840)

**M. Vance Badawey:** Je vous félicite d'avoir adopté une approche pangouvernementale. Dans mon ancienne vie de maire, j'étais extrêmement frustré lorsqu'il fallait communiquer individuellement avec tout le monde plutôt que de se tourner vers un gouvernement au sein duquel la communication est efficace.



À part les 10 ministères que j'ai mentionnés précédemment, j'ajouterais Innovation, Sciences et Développement économique. Les activités de recherche et de développement sont très importantes. Nous avons encouragé les universités et les collèges à aider à commercialiser de nouveaux produits. De quelle façon travaillez-vous en collaboration avec ces différents ministères, encore une fois, pour créer la fluidité dont nous avons besoin pour accroître notre PIB à l'avenir? De quelle façon travaillons-nous en collaboration avec ces différents ministères pour nous assurer que nous communiquons tous afin de jouer davantage un rôle habilitant pour le transport de ces marchandises à l'échelle internationale?

**L'hon. Marc Garneau:** Le domaine des transports est extrêmement technique. Il y a beaucoup d'exemples de situations où les transports deviennent de plus en plus perfectionnés.

Je peux vous dire, par exemple, que nous envisageons des systèmes de circulation en peloton de camions comme méthode future pour transporter beaucoup de marchandises par camion. Bien sûr, la circulation en peloton de camions, c'est lorsque plusieurs camions se suivent, mais il y a une coordination entre les camions qui est rendue possible par la technologie de façon à ce qu'ils se suivent tous les uns les autres. C'est quelque chose qu'on fait à l'échelle internationale en ce moment. Beaucoup de pays occidentaux mettent au point une telle capacité.

Nous nous appuyons sur la science et les technologies pour mettre en oeuvre ce genre de système. Ayant été moi-même dans un peloton de camions dans le cadre d'une démonstration dans une installation de Transports Canada, je dois dire que c'est une capacité très impressionnante. Tout est aussi fait de façon à ce que la distance entre les camions permette de réduire au minimum la traînée aérodynamique sur les camions qui suivent derrière le premier. On peut donc aussi faire des économies de carburant.

Le Canada travaille sur ce genre de possibilité, sans mentionner les véhicules autonomes, un autre domaine, ou encore les drones, qui constituent aussi un nouveau domaine très dynamique.

Dans tous ces cas, nous devons utiliser les meilleures capacités technologiques possible, ainsi que les données scientifiques qui nous aident à composer avec ces nouvelles technologies perturbatrices.

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

Monsieur Liepert, vous avez six minutes.

**M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC):** Merci, monsieur le ministre, d'être là et de nous avoir accordé 90 minutes.

Cependant, je n'ai que six minutes, alors j'aimerais poser rapidement quelques questions et j'espère que nous pourrons invoquer les règles du comité plénier lorsque les réponses ne dépassent pas la durée des questions.

Je veux vous poser une question sur Transports 2030. Vous avez déclaré ce qui suit: « Même si l'on dispose des meilleurs produits au monde, d'autres fournisseurs prendront notre place si nous ne pouvons pas expédier ces produits rapidement et en toute fiabilité vers nos clients. »

Lorsque nous étions à Vancouver... Environ 2 milliards de dollars de travaux de construction sont en cours au port de Vancouver à l'heure actuelle afin que l'on puisse s'assurer d'expédier les produits aux clients. Cependant, le PDG du port de Vancouver a déclaré que, si le projet de loi C-69 avait été adopté il y a deux ans, pas un dollar de ces investissements n'aurait été fait aujourd'hui.

De quelle façon pouvez-vous formuler les déclarations que vous formulez au sujet de Transports 2030 et tout de même justifier le fait

que le gouvernement libéral nous impose quelque chose comme le projet de loi C-69?

**L'hon. Marc Garneau:** Tout ce que je peux vous dire, c'est que je n'ai pas fait une telle déclaration. Vous avez parlé du PDG du port de Vancouver. Il peut parler en son propre nom à ce sujet.

Selon nous, le projet de loi C-69 est absolument nécessaire parce que le gouvernement précédent, le gouvernement que vous avez représenté, a vidé de leur substance bon nombre des mesures de protection de l'environnement, quelque chose qui était une composante importante de notre engagement...

• (0845)

**M. Ron Liepert:** Mais vous êtes le ministre des Transports. C'est le travail de la ministre de l'Environnement de faire de telles déclarations. Vous êtes le ministre des Transports. Vous êtes censé vous battre au nom des Canadiens pour que leurs marchandises se rendent dans les marchés internationaux, et ce n'est pas ce qui se produit actuellement au sein de l'industrie pétrolière et gazière.

**L'hon. Marc Garneau:** Je suis heureux de vous dire que nous nous parlons les uns aux autres au sein de notre gouvernement, entre ministres. Nous croyons que nous pouvons jongler avec plusieurs balles en même temps.

**M. Ron Liepert:** D'accord. Donc il est évident que vous n'arrivez pas à vous imposer au sein de votre propre caucus. Je vais m'arrêter ici.

Je veux aussi déclarer...

**L'hon. Marc Garneau:** Ce n'est pas ainsi que je décrirais la situation, mais rien ne vous empêche de le faire.

**M. Ron Liepert:** Eh bien, c'est ce que je veux, et je vais le faire.

J'aimerais continuer de parler de Transports 2030. On peut lire directement dans les déclarations qu'un des objectifs consiste à réduire le coût du transport aérien pour les Canadiens. De quelle façon justifiez-vous cette affirmation vu la taxe sur le carbone qui vient d'être imposée aux aéronefs alors qu'on n'a pas d'autre choix que d'utiliser du carburéacteur?

**L'hon. Marc Garneau:** Si vous aviez examiné en détail les mesures prévues dans le projet de loi C-49, ce dont nous sommes très fiers, vous auriez constaté qu'il y a plusieurs mesures visant à accroître la concurrence. La concurrence, j'imagine que vous serez d'accord, a le potentiel de réduire les coûts. L'une des mesures importantes que nous avons prises consistait à accroître le niveau maximal de participation étrangère dans les compagnies aériennes canadiennes, le faisant passer de 25 à 49 %. Cela permet d'attirer plus d'investissements étrangers, jusqu'à concurrence de 49 % dans les compagnies aériennes canadiennes, ce qui peut nous permettre de voir l'arrivée de nouveaux transporteurs à très faible coût. En retour, cela pourra favoriser la concurrence, réduire les prix et offrir de nouvelles destinations.

C'est l'un des éléments qui ont été annoncés dans le projet de loi C-49. Nous avons aussi mis en place certaines autres mesures concernant les coentreprises.

Selon nous, nous faisons de bonnes choses pour accroître la concurrence.

**M. Ron Liepert:** Donc, puisque vous n'avez pas abordé la question de la taxe sur le carbone, je peux supposer qu'il s'agit d'une autre défaite du ministre des Transports — au nom des entreprises canadiennes — et au profit de la ministre de l'Environnement au sein du cabinet libéral.

Passons, dans ce cas-là. J'aimerais savoir si vous êtes satisfait ou non de la façon dont les aéroports sont gérés vu la structure actuelle des autorités aéroportuaires.

**L'hon. Marc Garneau:** Oui, je peux répondre.

Pour ce qui est de la fin de votre commentaire, contrairement à votre parti, malheureusement, nous croyons que la pollution entraîne des coûts, ce dont nous ne pouvons pas faire fi. Ce n'est pas gratuit, comme votre parti semble le croire.

Oui, pour les aéroports, il est toujours possible de faire mieux. C'est évident. Vu l'augmentation du nombre de voyages par avion au pays, il y a de plus en plus de pressions sur nos aéroports. J'étais très heureux d'être à l'aéroport de Toronto récemment, qui a gagné le prix du meilleur service à la clientèle offert par un grand aéroport en Amérique du Nord. Cependant, vu le nombre de passagers qui augmente, plus de pression s'exerce sur l'ACSTA, l'organisation de sûreté responsable de s'assurer que, lorsqu'on se rend à l'aéroport...

**M. Ron Liepert:** Oui, je sais ce qu'est l'ACSTA.

**L'hon. Marc Garneau:** D'accord. C'est bien. C'est donc un domaine où, selon nous, il faut apporter des améliorations. Je crois que nos aéroports composent avec l'augmentation. Il y a toujours des récits de personnes qui ne sont pas satisfaites, mais je crois que, de façon générale, nos aéroports font du bon travail, surtout lorsqu'on se compare aux aéroports dans d'autres pays du monde.

**M. Ron Liepert:** J'ai une dernière question. J'ai seulement six minutes.

Le Comité réalise actuellement une étude sur le bruit des avions dans les grands centres urbains. L'une des choses qui semblent ressortir des témoignages que nous avons entendus à ce sujet, c'est qu'il est très difficile de trouver qui est responsable, au bout du compte, de gérer ces préoccupations.

J'imagine que le Comité formulera plusieurs recommandations à votre intention, vu votre rôle de ministre. Pouvez-vous confirmer aujourd'hui que, après avoir reçu un rapport du Comité et l'avoir étudié, vous y donnerez suite et qu'il ne va pas tout simplement dormir sur les tablettes et ramasser de la poussière?

**L'hon. Marc Garneau:** Je prends toujours au sérieux tous les rapports qui émanent du Comité, alors nous allons l'examiner, et je suis reconnaissant de votre contribution dans le dossier très important du bruit.

**M. Ron Liepert:** Mais allez-vous y répondre publiquement?

**L'hon. Marc Garneau:** Je vais répondre à tous les rapports produits par le Comité.

**M. Ron Liepert:** Merci.

**La présidente:** Ce sera l'une des demandes dans notre rapport, lorsque nous le présenterons à la Chambre; nous souhaitons qu'on y réagisse dans un délai précis, dans l'intérêt de tous les membres du Comité.

Nous allons maintenant passer à Mme Damoff. Bienvenue au Comité ce matin.

• (0850)

**Mme Pam Damoff (Oakville-Nord—Burlington, Lib.):** Merci, madame la présidente.

De combien de temps est-ce que je dispose?

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

**Mme Pam Damoff:** Monsieur le ministre, merci d'être là aujourd'hui.

Vous et moi nous sommes posé un certain nombre de questions au sujet de la sécurité des piétons et des cyclistes, et je vous remercie vraiment de votre engagement dans ce dossier. Je sais que vous avez annoncé la création d'un groupe de travail intergouvernemental pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables, et plus particulièrement en ce qui concerne les véhicules lourds. Au printemps, cette année, vous avez invité le public à participer à un processus de consultation en ligne.

Pouvez-vous faire le point sur vos efforts en matière de sécurité des piétons et des cyclistes?

**L'hon. Marc Garneau:** Je commencerai par dire que de nombreuses composantes du secteur des Transports sont visées par une compétence partagée entre les provinces — et dans certains cas les municipalités — et le gouvernement fédéral. Maintenant que plus de personnes marchent et font du vélo — et il y a même des pistes cyclables dans les villes achalandées — l'enjeu des usagers de la route vulnérables dont vous parlez, les piétons et les cyclistes, a mis en lumière le fait qu'il y a eu des décès et des blessures graves, particulièrement, comme vous le dites, en raison de véhicules lourds. Dans ma circonscription, deux personnes ont perdu la vie dans ce genre de situation.

Il y a environ un an, j'ai décidé de travailler en collaboration avec les provinces pour voir si nous pouvions nous attaquer à ce problème croissant. Comme vous l'avez dit, il y a eu une consultation. Il y a eu une tournée dans plusieurs villes et on a aussi recueilli les commentaires des Canadiens en ligne, ce qui a mené à un rapport publié vers la fin de l'été. Le rapport cernait plus de 50 mesures pouvant être mises en oeuvre pour améliorer la situation si les différents ordres du gouvernement, y compris le gouvernement fédéral, choisissaient d'aller de l'avant. Certaines mesures étaient susceptibles d'avoir un effet important, et d'autres, peut-être moins, mais l'évaluation en tant que telle de chaque mesure n'a pas été réalisée. Il s'agissait principalement d'une liste de toutes les choses qui pouvaient être faites par les trois ordres de gouvernement.

C'est un document très important, et nous allons faire un suivi lorsque je rencontrerai mes homologues provinciaux et territoriaux en janvier dans le but de parler des prochaines étapes et prendre des décisions au sujet des mesures que nous envisagerons tous de mettre en place afin de rendre les routes plus sécuritaires pour les Canadiens. J'envisage aussi certaines mesures fédérales, et nous aurons plus de choses à vous dire après cette réunion.

**Mme Pam Damoff:** Merci, monsieur le ministre.

Lorsqu'on ajoute à cela ce que notre ministre de l'Infrastructure a fait pour financer des infrastructures de transport actif, de vélo et de marche, c'est quelque chose que nous apprécions beaucoup dans ma circonscription et partout au Canada. Merci beaucoup.

Je vais maintenant céder la parole à mon collègue, qui a aussi une question pour vous.

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

Monsieur le ministre, j'ai eu le bonheur de passer une journée avec vous à Mississauga, et j'ai eu beaucoup de plaisir à vous entendre parler de votre expérience de lancement dans l'espace, tout comme les étudiants de l'Université de Toronto qui étaient là.

Plus tôt dans la journée, vous aviez pris la parole devant la Chambre de commerce de Mississauga. J'aimerais savoir si vous pourriez mentionner pour le compte rendu certains des chiffres dont vous avez parlé au sujet des annonces concernant les transports dans la région de Peel et la région du Grand Toronto?

**L'hon. Marc Garneau:** Il faudrait que je vérifie. Il y avait 39 projets. Je n'ai pas ce discours avec moi ce matin, mais il y a eu des investissements dans la région de Peel et la région de York. Je pourrais vous revenir là-dessus.

Si ma mémoire est bonne, il y avait environ 58 projets, environ. Je ne me rappelle pas le nombre exact, mais tout ça fait partie des différents programmes que Transports Canada réglemente et coordonne. Je sais qu'il y avait certains projets importants, parce que je les ai mentionnés dans mon discours. Je ne les aurais pas mentionnés s'ils n'étaient pas importants, mais je ne me souviens pas des chiffres à brûle-pourpoint. Je suis désolé.

**M. Gagan Sikand:** Pouvons-nous vous demander de fournir le chiffre exact au Comité?

**L'hon. Marc Garneau:** Nous pouvons les fournir à M. Sikand.

**M. Gagan Sikand:** D'accord, merci beaucoup.

**La présidente:** Si vous pouvez fournir l'information à la greffière, s'il vous plaît, elle la distribuera à tous les membres du Comité.

● (0855)

**Mme Pam Damoff:** Je pense que vous allez revenir à moi, puisqu'il reste environ une minute.

C'est exact, madame la présidente?

**La présidente:** Oui.

**Mme Pam Damoff:** Monsieur le ministre, vous avez discuté avec Air Canada au sujet d'une solution pour les Airbus, une solution qui permettrait de régler une grande partie du problème de bruit de ces avions. Il s'agit d'un problème dont mes électeurs me parlent assez régulièrement.

Pouvez-vous faire le point sur vos discussions avec Air Canada en ce qui concerne le bruit des Airbus?

**L'hon. Marc Garneau:** Oui. Ce que nous avons fait, précisément, c'est de parler à Air Canada, qui possède une flotte d'Airbus. Certains de ces Airbus 320 sont dotés d'un dispositif qui dépasse en dessous de l'aile gauche, l'aile bâbord, ce qui crée beaucoup de bruit lorsque les avions se présentent pour atterrir. Il y a une solution qui permet d'éliminer la protubérance sur l'aile, et c'est quelque chose qu'Air Canada a commencé à faire pour tous les aéronefs de sa flotte lorsque ceux-ci font l'objet d'entretiens réguliers. C'est quelque chose qu'on fera au fil du temps. Le processus est en cours. C'est un problème qui touche principalement la région du Grand Toronto, mais aussi certains autres aéroports.

C'est une bonne nouvelle. Pour ce qui est du calendrier précis et du moment où la dernière réparation aura été faite, je ne peux pas vous le dire pour l'instant, mais c'est quelque chose que nous pouvons demander à Air Canada.

J'ai certaines statistiques, monsieur Sikand, et je vous les fournirai.

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

Nous allons passer à M. Jeneroux pour cinq minutes.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre, d'être là. C'est bien de voir le ministre se présenter pour parler du Budget supplémentaire des dépenses, contrairement au ministre de l'Infrastructure. Je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que cela a été un peu catastrophique durant la dernière réunion.

Monsieur le ministre, la première ministre de l'Alberta demande d'accroître la capacité ferroviaire, jusqu'à 120 000 wagons supplémentaires. Elle a demandé du soutien au gouvernement fédéral et,

apparemment, elle ne l'a pas reçu. Il n'y a rien à ce sujet dans la mise à jour financière; le pétrole brut transporté par voie ferroviaire brille par son absence.

Je suis curieux de savoir si c'est quelque chose que vous envisagez ou non.

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

J'ai vu la lettre de la première ministre Notley qui a été envoyée au premier ministre, et je comprends la situation dans laquelle se retrouve l'Alberta. La demande concernait une capacité ferroviaire supplémentaire. Comme vous le savez, le transport du pétrole brut par rail s'approche des 300 000 barils par jour, et la demande concernait un renforcement de la capacité de 120 000 barils par jour. Nous nous penchons sur cette question, mais la situation est la suivante.

C'est quelque chose qui peut être réglé avec les compagnies de chemins de fer. La plupart des wagons-citernes appartiennent soit aux compagnies pétrolières, soit aux expéditeurs. Ils n'appartiennent pas principalement aux compagnies de chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer fournissent les locomotives pour transporter tout ça. Cette situation est possible si on conclut une entente commerciale avec les compagnies de chemins de fer.

En même temps, comme je l'ai mentionné précédemment, nous voulons nous assurer de transporter nos grains et nos autres produits aussi. Il faut trouver un juste équilibre, c'est ce qu'il faut faire. Je sais très bien que l'Alberta a besoin de transporter plus de pétrole et que c'est ce que la province désire faire jusqu'à ce que nous puissions accroître la capacité des pipelines.

**M. Matt Jeneroux:** Parlant de capacité des pipelines, pour aller dans la même veine que mon collègue, vous semblez aussi perdre la bataille à ce sujet auprès de la ministre McKenna. Un certain nombre d'intervenants nous ont dit devant le Comité, dans le cadre de nos déplacements partout au pays, que les initiatives comme la taxe sur le carbone sont néfastes pour leur compétitivité.

Est-ce des choses que vous soulevez au Cabinet, soit le fait que les intervenants que vous rencontrez vous parlent des mêmes problèmes?

**L'hon. Marc Garneau:** Vous ne serez pas surpris d'apprendre que je ne suis pas nécessairement d'accord avec votre évaluation de la situation. Comme je l'ai dit, et comme mon gouvernement l'a dit plusieurs fois...

**M. Matt Jeneroux:** Soyons clairs, monsieur le ministre. Avez-vous entendu dire ou non que la taxe sur le carbone nuit à la compétitivité?

**L'hon. Marc Garneau:** Non, ce n'est pas ce que j'ai entendu.

**M. Matt Jeneroux:** Vous n'avez pas entendu des gens le dire?

**L'hon. Marc Garneau:** Non, ce n'est pas arrivé.

**M. Matt Jeneroux:** Aucun intervenant ne vous a dit une telle chose?

**L'hon. Marc Garneau:** Non, à part le parti conservateur qui formule de telles allégations.

● (0900)

**M. Matt Jeneroux:** Eh bien, c'est fantastique.

**L'hon. Marc Garneau:** Je crois que la plupart des Canadiens sont éclairés et qu'ils se rendent compte qu'il y a un coût associé à la pollution. Nous, au Canada, croyons qu'il est possible, en fait, de promouvoir l'économie tout en étant responsable.

**M. Matt Jeneroux:** Mais vous exemptez les plus grands émetteurs. Je crois que le secrétaire parlementaire a même admis, durant la période de questions, l'autre jour, que le gouvernement chasse les investissements. Comment pouvez-vous être assis ici aujourd'hui et dire que vous n'avez entendu personne dire que la taxe sur le carbone nuit à la compétitivité des entreprises canadiennes, ici, au Canada?

Je vous invite à jeter un coup d'oeil aux manifestations qui ont eu lieu en Alberta. Mille personnes dans les rues de Calgary disaient exactement la même chose. Ils sont au chômage. Ce sont des familles qui se retrouvent ainsi avant le temps des Fêtes. Ces gens blâment directement des initiatives comme la taxe sur le carbone et votre moratoire sur les pétroliers, des initiatives qui continuent de faire fuir les entreprises à l'étranger. Vous êtes assis ici aujourd'hui et vous nous dites que personne ne vous a jamais dit que la taxe sur le carbone nuisait aux entreprises.

**L'hon. Marc Garneau:** Eh bien, vous n'étiez pas ici il y a trois ans — j'étais ici — lorsque le gouvernement antérieur était au pouvoir.

**M. Matt Jeneroux:** Je suis heureux que vous suiviez de si près ma carrière politique, monsieur le ministre.

**L'hon. Marc Garneau:** Il n'a rien fait. Il avait cette idée fantaisiste, l'approche sectorielle, avec laquelle il n'a jamais rien fait.

**M. Matt Jeneroux:** Donc Catherine McKenna...

**L'hon. Marc Garneau:** Laissez-moi terminer.

**M. Matt Jeneroux:** ... vous donne essentiellement vos notes d'allocation à ce sujet.

**La présidente:** Veuillez laisser le ministre terminer, s'il vous plaît.

**L'hon. Marc Garneau:** Il y a deux provinces, la Colombie-Britannique et le Québec, qui ont fait preuve de leadership en ce qui concerne la tarification de la pollution. Si vous regardez leur économie aujourd'hui, vous vous rendez compte que cela ne leur a pas nuï. En fait, leur situation s'est améliorée.

**M. Matt Jeneroux:** Vous exemptez les plus grands émetteurs, monsieur le ministre.

**L'hon. Marc Garneau:** Vous ne vous fondez pas sur des faits. Ce sont des hypothèses erronées de votre part, parce que ces économies qui ont adopté une approche responsable en matière de pollution et d'économie...

**M. Matt Jeneroux:** Vous exemptez les plus grands émetteurs, monsieur le ministre.

**L'hon. Marc Garneau:** ... se portent en fait beaucoup mieux

**La présidente:** Merci beaucoup.

Madame Benson, vous avez trois minutes.

**Mme Sheri Benson:** Merci, madame la présidente.

J'aimerais vous demander, monsieur le ministre, si vous pouviez fournir au Comité plus de renseignements sur le mandat du groupe de travail qui se penchera sur la question du transport dans l'Ouest canadien. Greyhound a mis fin à ses services, ce dont vous avez parlé, et je me demande quel genre d'intervenants seront là. En outre, je vous encourage à inclure une représentation régionale. Je me pose des questions sur l'échéancier et le résultat escompté du groupe de travail. J'aimerais encourager ce groupe de travail à réfléchir aux normes de service et de sécurité lorsqu'il est question de transport par autobus.

J'aimerais vous parler, monsieur le ministre, du fait que j'ai entendu des gens dans ma province me parler de certains des

services d'autocars en place dans l'Ouest canadien; on fait parfois descendre des gens sur le bord de l'autoroute. Ce n'est pas sécuritaire. Je sais que vous allez être d'accord avec moi.

Je me demande aussi si vous pourriez nous dire quelles collectivités autochtones ont formulé des propositions pour offrir des services d'autocars dans leurs collectivités ou dans les collectivités environnantes.

**L'hon. Marc Garneau:** Vous m'avez posé beaucoup de questions. Je ne sais pas si je pourrai répondre à toutes.

Mon sous-ministre vous parlera du groupe de travail. Je peux vous parler de sécurité. En ce qui concerne un dialogue avec les groupes autochtones, nous pourrions vous fournir plus tard l'information à ce sujet. C'est un dossier mené par ISDE et Services aux Autochtones Canada. Nous pourrions vous revenir là-dessus.

Allez-y, monsieur le sous-ministre.

**M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports):** Merci, monsieur le ministre.

Comme le ministre l'a indiqué, il m'a demandé de travailler avec nos homologues provinciaux responsables des Transports pour élaborer des mesures immédiates qui ont été mises en place le jour même où Greyhound a mis fin à certains services d'autocars de façon à assurer une certaine transition.

Nos ministres nous ont aussi demandé de commencer à travailler sur l'avenir du transport à long terme. Pour l'instant, nous avons surtout mis l'accent dans le cadre de nos travaux sur le défi immédiat de la transition. Le groupe de travail a consacré à ce dossier quasiment tous ses efforts. Maintenant que c'est fait, la transition est en cours. Nous avons commencé à parler de la façon dont nous travaillerons en collaboration pour élaborer un programme à long terme et sur la façon dont nous mobiliserons les principales collectivités dans ces dossiers. Vous en verrez les résultats au cours des prochains mois.

**Mme Sheri Benson:** Le groupe de travail tiendra-t-il compte du fait que... Si vous passez à la prochaine étape, qu'en est-il des collectivités qui n'ont pas de service d'autocars?

**M. Michael Keenan:** Je pense que c'est exactement le genre de questions que nous allons nous poser. Nous avons examiné les défis auxquels les collectivités sont confrontées et ceux auxquels font face les différents membres de ces collectivités, particulièrement ceux qui font face à des obstacles en matière de transport parce qu'ils ne conduisent pas, qu'ils ont des problèmes de mobilité ou autre chose.

Je vais être franc. Nous venons de commencer cette conversation sur la façon dont nous travaillerons à l'avenir, parce que, pour l'instant, nous nous étions vraiment concentrés sur le défi à court terme et la façon de s'y attaquer.

● (0905)

**Mme Sheri Benson:** Est-ce possible de fournir au Comité des renseignements sur ce que vous avez fait et qui est membre du comité? J'ai eu beaucoup de difficulté à obtenir de l'information afin de savoir exactement ce qui se passe depuis l'annonce en juillet.

**M. Michael Keenan:** À l'heure actuelle, le comité est composé de sous-ministres. Il y a un comité des sous-ministres des Transports et un sous-comité de travail composé de fonctionnaires. Le comité est composé, essentiellement, de moi et de mes collègues des ministères des Transports de tout le Canada; c'est là où nous en sommes actuellement. Nous définissons un programme de travail qui inclura de la mobilisation, et l'élaboration de ce plan de travail est en cours.

En ce qui concerne la mobilisation des collectivités autochtones, nous avons des collègues, ici, de Services aux Autochtones Canada et de RCAANC. Ils voudront peut-être formuler des commentaires sur les discussions et la mobilisation auprès des collectivités autochtones quant au fait de les soutenir en vue de la mise en place de services de transport.

**Mme Sheilagh Murphy (sous-ministre adjointe, Terres et développement économique, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien):** Je serai heureuse de répondre.

Au cours des derniers mois, nous avons mobilisé les dirigeants d'organisations autochtones régionales et nationales et leur avons tendu la main. Ils s'intéressent à l'idée de solutions d'affaires dirigées par les Autochtones. On ne nous a pas fait part d'un intérêt actif à poursuivre ce genre de propositions pour l'instant.

Nous créons un groupe de travail avec le Conseil canadien pour le commerce autochtone, l'Association nationale des sociétés autochtones de financement, l'AFAC et d'autres entités pour travailler en collaboration avec les organisations autochtones régionales et nationales et essayer de définir là où il y a peut-être un intérêt. On en est au tout début, mais nous avons l'intention d'effectuer ce travail au cours des deux ou trois prochains mois. Si des entreprises se présentent — il y a probablement déjà des entreprises touristiques qui oeuvrent dans le domaine du transport et qui pourraient être intéressées —, alors nous travaillerons avec ces entreprises ou ces collectivités autochtones pour trouver des solutions.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à Mme Block pour cinq minutes.

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

Transports Canada demande près de 10,4 millions de dollars de fonds dans l'actuel budget des dépenses. C'est la combinaison des crédits 1a, 5a et 15a, ce qui inclut des contributions « pour appuyer la participation de groupes autochtones dans le système de protection de la navigation et la mise sur pied de groupes consultatifs autochtones ».

Monsieur le ministre, votre gouvernement fait déjà face à une poursuite de la bande indienne des Lax Kw'alaams en raison d'un manque de consultations avant la présentation du projet de loi C-48. Comme tout le monde le sait — mais c'est souvent quelque chose qu'on tente de cacher —, nous avons entendu à nouveau devant le Comité mardi dernier des témoins dire que les groupes environnementaux américains avaient versé de l'argent à des organisations canadiennes pour qu'elles s'opposent à la mise en valeur des ressources et à l'expansion de la capacité des pipelines au Canada. Les mêmes groupes ont probablement eu un rôle à jouer dans la décision de votre gouvernement de présenter le projet de loi C-48 en premier lieu, puisqu'il n'y a pas de raison économique ou environnementale de le faire.

Dans le budget supplémentaire des dépenses, comme je l'ai dit, votre ministère demande 10,4 millions de dollars, et je me demande si vous pouvez nous parler des mesures qui seront prises pour que l'on puisse s'assurer que ces groupes consultatifs ne seront pas

constitués ou influencés par des intérêts spéciaux financés par les Américains.

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

Je peux vous dire que ces consultations sont des consultations menées auprès d'organisations canadiennes et de groupes autochtones canadiens. Comme vous le savez, et comme vous l'avez mentionné dans le contexte du projet de loi C-48, il y a certaines Premières Nations côtières qui ne sont pas d'accord avec la décision du gouvernement concernant le moratoire, mais vous savez aussi qu'il y a des Premières Nations côtières en Colombie-Britannique qui sont d'accord à 100 % avec la décision qui a été prise. Récemment, en fait, elles ont témoigné devant le Comité sénatorial qui examine le projet de loi C-48. C'est là où le projet de loi est rendu actuellement.

C'est une situation extrêmement complexe, mais nous estimons que l'apport des groupes autochtones est extrêmement important. Est-ce que cela signifie d'obtenir l'unanimité? Non. C'est très difficile lorsqu'on parle à un grand nombre de Premières Nations côtières différentes ou un grand nombre de groupes autochtones, quel que soit le projet, y compris le pipeline TMX, d'obtenir un consentement unanime, mais nous sommes déterminés à continuer à consulter sérieusement les Premières Nations et, lorsque nous le pouvons, à essayer de dissiper leurs préoccupations.

●(0910)

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup.

Je veux revenir sur ce que vous venez tout juste de dire au sujet de la poursuite des consultations. Durant notre étude du projet de loi C-48, nous avons en fait entendu un certain nombre de collectivités autochtones et, absolument, certaines soutiennent le projet de loi C-48, tandis qu'un certain nombre ne le soutiennent pas. Cependant, ce qui était unanime selon les témoins, c'est qu'ils n'avaient pas été consultés avant la présentation du projet de loi -48. C'est quelque chose que je veux vous dire.

Je veux revenir sur la série de questions de mon collègue concernant la taxe sur le carbone. Nous savons qu'une exemption a été fournie à l'industrie aérienne dans le Nord, et donc, évidemment, c'est parce qu'on reconnaît la possibilité de répercussions négatives de la taxe sur le carbone sur cette industrie et sur les coûts d'exploitation dans le Nord. Je me demande si votre gouvernement envisage de fournir une telle exemption au reste de l'industrie à l'échelle du Canada.

**L'hon. Marc Garneau:** Non. Ce n'est pas dans nos plans pour l'instant. Nous reconnaissons la situation particulière des petites compagnies aériennes régionales et nordiques ou les petites compagnies de transport aérien parce qu'elles ont des marges extrêmement faibles dans des situations très difficiles où, comme vous le savez, les coûts dans le Nord sont plus élevés dans un certain nombre de domaines. C'est quelque chose que nous avons reconnu.

Permettez-moi de vous poser la question: j'ai vraiment hâte d'entendre votre parti parler de votre plan, avec tout le respect que je vous dois, parce que vous avez dit être capable de respecter les cibles climatiques de l'Accord de Paris, mais vous n'avez pas encore dit comment vous allez faire. Vous avez en tête une solution magique sans douleur dont nous mourons d'envie d'entendre parler.

**Mme Kelly Block:** Je suis sûre que vous allez en entendre parler après 2019.

**L'hon. Marc Garneau:** Eh bien, pourquoi ne pas en parler maintenant?

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

Monsieur Hardie, allez-y, s'il vous plaît. Vous avez cinq minutes.

**M. Ken Hardie:** Eh bien, ce doit être lié à ce puits magique... Non, passons à autre chose.

J'ai deux enjeux à aborder: le camionnage et VIA Rail.

Les conducteurs de camions, la formation, l'aptitude à conduire et la surveillance des entreprises de camionnage, surtout celles qui transportent des marchandises sur de longues distances, relèvent de votre domaine d'intérêt. Évidemment, des préoccupations ont été soulevées à la suite d'un certain nombre d'incidents très médiatisés, mais, au quotidien, vu la croissance du commerce, les déplacements des camions, la livraison juste à temps et beaucoup d'autres choses, quelles sont les tendances? Que constatez-vous? Que faisons-nous à ce sujet?

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

Nous en faisons beaucoup. Nous avons annoncé la mise en place d'un contrôle électronique de la stabilité, ce qui est extrêmement important. Il faut en munir les camions parce que ce système aide à réduire au minimum la possibilité de renversement. C'est une technologie importante.

Nous avons aussi instauré des règlements qui obligent la mise en place de dispositifs d'enregistrement électronique. On veut ainsi s'assurer de la comptabilité précise du nombre d'heures passées sur la route par un camionneur, parce qu'il y a eu des allégations prouvées dans le passé selon lesquelles les conducteurs souffrent de fatigue lorsqu'ils dépassent le nombre d'heures maximal qu'ils peuvent passer sur la route. Ce genre de choses peut mener à des accidents. C'est un autre domaine où nous apportons des changements.

Une autre question a été soulevée récemment, malheureusement dans le contexte de la tragédie de Humboldt — c'était dans un reportage de CBC —, soit que la seule province canadienne qui impose des exigences de formation minimale au niveau d'entrée avant qu'un camionneur puisse passer le test, c'est l'Ontario. Il faut avoir 100 heures de formation avant de subir le test. Nous croyons que c'est une mesure qu'il faudrait mettre en place dans toutes les provinces. Il s'agit d'une compétence provinciale, mais c'est un dossier sur lequel j'ai demandé aux provinces de se pencher. Nous allons en discuter en janvier. Ce sont là les initiatives dans ce dossier.

Du côté du commerce, nous reconnaissons aussi que, lorsqu'un camion part de Halifax pour se rendre à Vancouver, il y a un ensemble de réglementations différentes qui s'appliquent lorsqu'il passe d'une province à l'autre, des règlements qui concernent le poids à vide sur les routes en tant que telles et l'utilisation possible de pneus larges. Ce sont des irritants ou des obstacles à la maximisation de nos échanges commerciaux. C'est un dossier sur lequel nous voulons travailler en collaboration avec les provinces afin d'améliorer le commerce à l'intérieur du Canada.

• (0915)

**M. Ken Hardie:** Un de mes électeurs s'est présenté à mon bureau pour me montrer son billet de train de VIA Rail. Il a en fait réussi à se faire rembourser la moitié de la valeur du billet. Il est parti de Vancouver pour se rendre dans la région de Yorkton—Melville. Il y a eu des retards considérables, dont un de sept heures, alors que des trains de marchandises en direction ouest se succédaient et transportaient toute cette marchandise à laquelle nous accordons beaucoup de valeur. À son retour, l'électeur a décidé d'oublier le train et de prendre un autobus Greyhound. Il s'est rendu jusqu'à Edmonton, puis on lui a dit: « C'est la fin de la ligne. Je ne sais pas si vous êtes à destination. ». Il a donc passé un très mauvais moment.

En ce qui concerne la fiabilité de VIA Rail au chapitre du temps de déplacement, particulièrement dans les provinces de l'Ouest, par rapport à celle du transport de marchandises, y a-t-il une stratégie en cours d'élaboration qui nous permettrait peut-être d'améliorer le rendement de VIA Rail?

**L'hon. Marc Garneau:** Comme vous l'avez souligné, la plupart des déplacements de VIA Rail se font sur des chemins de fer de catégorie I, comme ceux du CN et du CP. D'après les ententes qui existent entre VIA et ces entreprises, il faut donner la priorité à ces trains de marchandises. Nous sommes ravis qu'il y ait plus de trains de marchandises qui transportent toutes ces importantes marchandises vers nos ports, mais il ne fait aucun doute que cela a une incidence sur les activités de VIA.

VIA est préoccupée, à juste titre, et examine actuellement la situation pour déterminer si une meilleure entente permettrait de réduire au minimum ces retards très importants, qui s'aggravent en hiver lorsque les conditions météorologiques sont difficiles. Il s'agit d'une question préoccupante, et VIA Rail s'y intéresse. À ce moment-ci, je n'ai rien de plus à ajouter.

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

Nous allons céder la parole à M. Aubin.

[Français]

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

Monsieur le ministre, merci d'être parmi nous ce matin.

La dernière fois que j'ai eu la chance de vous voir, vous étiez chez nous, à Trois-Rivières, pour un forum particulier de l'UMQ, où des spécialistes du développement du transport ferroviaire s'étaient réunis pour vous entendre. Sans vouloir vous faire de peine, je dois avouer que j'ai été un peu déçu par votre discours. Vous avez consacré l'ensemble de vos propos à la sécurité ferroviaire. Il s'agit d'un sujet important, certes, mais nous aurions souhaité vous entendre parler de votre vision du développement du système ferroviaire. Par exemple, nous aurions aimé en entendre davantage sur l'élargissement des services ferroviaires passagers et sur les accommodements possibles avec le gouvernement du Québec quant à l'électrification des transports. Vous n'en avez pas touché mot.

Permettez-moi donc que je vous pose sous forme de question le souhait exprimé par les représentants de l'UMQ à la toute fin de votre conférence. Est-ce que votre gouvernement concrétisera sous peu le projet de train à grande fréquence de VIA Rail, ou en fera-t-il un enjeu lors d'une prochaine campagne électorale?

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

Je sais que vous suivez ce dossier de très près. Ce n'est pas surprenant, puisque vous êtes de Trois-Rivières.

Une des possibilités que nous sommes en train d'examiner est le train à grande fréquence dans le corridor entre Québec et Montréal, en passant par Trois-Rivières. Ce que j'ai eu l'occasion de dire durant la belle journée que j'ai passée à Trois-Rivières à parler dans plusieurs forums, c'est que nous sommes à un stade avancé de notre étude de cette question.

**M. Robert Aubin:** Est-ce suffisamment avancé, monsieur le ministre, pour que vous puissiez au moins nous dire quand vous ferez une annonce: dans une semaine, dans un mois, avant Noël, d'ici l'élection?

**L'hon. Marc Garneau:** Je sais que vous êtes impatient, monsieur Aubin. Vous mentionnez tout le temps que vous voudriez avoir une réponse demain. Cependant, en tant que gouvernement, nous avons des responsabilités. Nous parlons d'un engagement qui pourrait être très important, et il s'agit de l'argent des contribuables. Je sais que vous aussi, vous vous préoccupez de l'argent des contribuables.

• (0920)

**M. Robert Aubin:** Tout à fait.

**L'hon. Marc Garneau:** Nous devons bien sûr explorer des questions comme la viabilité d'un service comme celui-là, l'achalandage...

**M. Robert Aubin:** Je comprends bien que je n'aurai pas de réponse ce matin, monsieur le ministre.

**L'hon. Marc Garneau:** Non, mais vous comprenez aussi que nous devons faire nos devoirs et c'est ce que nous sommes en train de faire.

**M. Robert Aubin:** D'accord.

En parlant de l'argent des contribuables, vous ouvrez la porte à ma prochaine question. Une rumeur de plus en plus persistante veut que le contrat de renouvellement de la flotte de VIA Rail soit accordé à une compagnie allemande qui construirait les trains aux États-Unis, mais dont l'ingénierie se ferait en Allemagne. Cela revient à dire que ce contrat de près de 1 milliard de dollars de fonds publics n'entraînera aucune retombée canadienne ni aucune garantie de conserver ou de créer des emplois au Canada. Cela me pose un gros problème.

Ne croyez-vous pas que, dans des contrats où vous utilisez des fonds publics, comme celui du renouvellement de la flotte de VIA Rail, vous pourriez vous permettre, à l'instar de bon nombre d'autres pays, de garantir un pourcentage de contenu canadien?

**L'hon. Marc Garneau:** Vous comprendrez que je ne peux pas commenter des rumeurs.

Cela dit, vous savez que VIA Rail est une société d'État. Quand j'ai annoncé, il y a un an, que VIA Rail allait remplacer sa flotte et lancer un appel d'offres pour trouver le meilleur fournisseur possible, j'ai encore une fois rappelé que ce qui était important, c'était la performance et le prix, afin de dépenser adéquatement l'argent des contribuables. C'est un projet qui...

**M. Robert Aubin:** Vous me dites que l'appel d'offres exclut le contenu canadien?

**L'hon. Marc Garneau:** J'y arrive, attendez.

Ce processus est mené indépendamment par VIA Rail. Même si, en parallèle, nous assurons une certaine transparence, ce sont les gens de VIA Rail qui prennent la décision, car ce sont eux les experts.

Je sais que votre parti n'est pas en faveur des traités de libre-échange, mais nous avons une obligation d'ouvrir à tout le monde les appels d'offres du gouvernement fédéral. Ce n'est pas la même chose au provincial. Dans un projet comme celui-ci, nous ne pouvons pas inclure de clauses qui favoriseraient des compagnies canadiennes. Si nous le faisons, nous ne respecterions pas nos engagements. D'ailleurs, cela s'applique dans les deux sens: nos partenaires commerciaux ont la même obligation. Il faut donc respecter nos engagements, parce que nous sommes un pays qui croit au principe de libre-échange et de commerce avec le reste du monde. Dans le cas présent, nous ne pouvons pas stipuler un pourcentage de contenu canadien.

**M. Robert Aubin:** C'est quand même curieux que d'autres pays avec lesquels nous avons des traités le fassent.

**L'hon. Marc Garneau:** Nous espérons qu'il va y avoir du contenu canadien, mais nous ne pouvons pas le stipuler.

[Traduction]

**La présidente:** Merci à vous deux.

Nous allons écouter M. Badawey, pendant deux minutes.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

Je tiens à préciser que nous sommes impatients de voir le ministre de l'Infrastructure venir témoigner ici le 6 décembre. Je suis certain que la discussion se poursuivra alors avec M. Champagne.

J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier le Comité, particulièrement nos collègues libéraux, de même que MM. Jeneroux, Liepert et Aubin du Parti conservateur et du NPD, d'être venus à Niagara et d'avoir reconnu l'importance du corridor de commerce Niagara-Hamilton et les actifs qui s'y rattachent. Nous nous trouvons à une journée de route des centres qui génèrent plus de 44 % des revenus annuels du continent nord-américain — New York, Baltimore, Washington, Philadelphie, Pittsburgh; et, dans la région de l'Ohio, Cleveland et Toledo; de même que Detroit, Chicago, Indianapolis, et bien sûr, la région du Grand Toronto, en Ontario, et Montréal.

Pour cette raison, et vu la solidité passée, présente et future de ce corridor de commerce, particulièrement à la lumière des investissements que nous cherchons à y faire, de tous les travaux réalisés par l'ensemble des partenaires du corridor Niagara-Hamilton et de certains des investissements qui sont faits, y compris celui qui a été annoncé par le ministre l'autre jour à Hamilton, j'aimerais demander au ministre quelles sont ses attentes à notre égard alors que nous collaborons avec l'équipe de la région Niagara-Hamilton pour renforcer ce corridor de commerce.

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

Je pense que la péninsule du Niagara présente un fort potentiel. Nous parlons d'une densité de population très élevée dans cette région du Canada. On y fait beaucoup de commerce, pas seulement avec les camions qui traversent la frontière, mais aussi par la voie maritime du Saint-Laurent, que l'on n'exploite pas suffisamment selon moi. Il y a un potentiel incroyable dans cette région. Je pense que nos activités portuaires et maritimes ainsi que nos corridors de commerce terrestres présentent un potentiel de croissance.

J'espère que nous allons continuer de collaborer avec vous et vos collègues pour déterminer comment nous pouvons dépenser judicieusement l'argent afin d'accroître cette capacité. Parallèlement, nous tenons toujours compte du fait qu'il faut examiner tous les autres facteurs, comme l'environnement.

Il y a tout un potentiel qui n'a pas été exploité. Nous étions ravis de faire cette annonce au port d'Hamilton; je pense qu'il s'agit de bonnes nouvelles. Je salue cette vision axée sur l'avenir au chapitre de la croissance.

• (0925)

**La présidente:** Merci.

Monsieur Graham, avez-vous une brève question à poser?

**M. David de Burgh Graham:** Si vous me le permettez, je peux en poser une.

Il y a un sujet que j'aimerais aborder. C'est une bonne façon de terminer la séance.

Il y a un certain nombre d'entreprises dans le monde qui travaillent sur des voitures volantes. Transports Canada réfléchit-il aux règlements nécessaires pour faire en sorte que cela se concrétise?

**L'hon. Marc Garneau:** C'est une bonne question. En fait, j'ai reçu il y a quelque temps la visite d'une entreprise qui fabrique une voiture volante. On dirait un terme fantaisiste — une voiture volante —, mais j'ai vu...

**M. David de Burgh Graham:** J'en veux une.

**L'hon. Marc Garneau:** Oui. J'ai vu une vidéo de démonstration, et c'était très impressionnant. La voiture fonctionnait à l'électricité également.

Il s'agit d'un aspect qu'il faut examiner non seulement du point de vue de la sécurité, mais également du point de vue de la réglementation. Nous sommes en train de parler de l'avenir, mais si les gens d'Orléans décident soudainement de venir ici pour travailler au centre-ville d'Ottawa, et qu'il y a toutes ces voitures volantes qui arrivent — comme on le voit sans arrêt dans les films de science-fiction —, il y a un important volet lié à la sécurité. Il ne s'agirait pas d'un enjeu uniquement fédéral; il faudrait aussi appliquer le Code de la route à l'échelle provinciale et municipale, alors qu'il s'applique normalement à l'échelle provinciale. Dans ce cas-ci, les règles de l'air joueraient un rôle important.

Il ne s'agit pas simplement de science-fiction. C'est quelque chose qui se concrétisera un jour.

**La présidente:** Merci.

**L'hon. Marc Garneau:** Madame la présidente, je vais conclure en disant qu'il y a 67 projets au Mississauga, lesquels totalisent plus de 97 millions de dollars.

**La présidente:** Nous vous serions reconnaissants si vous pouviez soumettre ces renseignements au Comité.

Il nous reste une minute, et M. Liepert a une question à poser avant que le ministre nous quitte pour une réunion du Cabinet. Vous avez une minute.

**M. Ron Liepert:** J'aimerais conclure en réglant la question du plan environnemental des libéraux.

D'après ce que vous dites, nous exonérons les petites compagnies aériennes de la taxe sur le carbone parce que leurs marges de profit sont minces. Nous imposerons une taxe sur le carbone aux grandes compagnies aériennes. Nous l'imposerons aussi aux petites entreprises, même si leurs profits sont modestes, mais nous dispenserons 90 % des grands émetteurs, car, pour reprendre les mots du secrétaire parlementaire, ils quitteraient le Canada si on leur imposait une taxe sur le carbone, ce qui serait néfaste pour l'emploi. Donc, nous utilisons les cibles d'émissions de Stephen Harper.

C'est ce que je comprends du plan environnemental des libéraux. Cela ne m'effraie pas tellement. Voilà ce qui me préoccupe: j'aimerais savoir si vous ou votre ministère avez réalisé une étude d'impact quant à l'incidence d'une telle taxe sur le transport et sur le monde des affaires qui dépend du transport, dans le cadre de la discussion qui a mené à la taxe sur le carbone.

Si vous l'avez fait, pourriez-vous la déposer auprès du Comité? Si vous ne l'avez pas fait, allez-vous admettre que vous avez simplement fait le mort devant la ministre de l'Environnement et les responsables de l'énergie, des transports et du gouvernement actuel?

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

**L'hon. Marc Garneau:** Monsieur Liepert, je sais que vous essayez de faire valoir un point, mais je dois ajouter que M. Harper n'avait que quelques chiffres. En fait, il n'avait pas de plan...

**M. Ron Liepert:** Il s'agissait de ses cibles...

**L'hon. Marc Garneau:** Il n'avait pas de plan...

**M. Ron Liepert:** Vous utilisez ses cibles d'émissions, monsieur le ministre...

**La présidente:** Je vous prie de laisser le ministre répondre.

**L'hon. Marc Garneau:** Il n'avait pas de plan. Je vous exhorte de nouveau à nous fournir ce plan.

En outre, il y a deux volets au sujet des compagnies aériennes. Un est interne, et on y aborde la tarification de la pollution. Il y a aussi le volet international, qui est pris en charge par l'Organisation internationale de l'aviation civile. Le Canada a joué un rôle important à cet égard, car les voyages internationaux ne sont pas visés par le budget canadien d'émissions de gaz à effet de serre.

Le Canada a pris les devants à ce chapitre, car 2 % des gaz à effet de serre sur la planète viennent du transport aérien international. Je suis très fier du rôle qu'a joué le Canada, avec l'approbation d'autres pays, en assumant sa part de responsabilité quant à la production de gaz à effet de serre.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le ministre Garneau, particulièrement de nous avoir accordé 90 minutes de votre temps, en compagnie de vos fonctionnaires. Je sais que vous avez une réunion du Cabinet, donc sentez-vous bien libre de partir maintenant.

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

**La présidente:** Conformément à l'article 8(5) du Règlement, le Comité va maintenant terminer l'étude du Budget supplémentaire des dépenses (A) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019, sous la rubrique Transports Canada. Il s'agit du crédit 1a sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, des crédits 1a, 5a, 10a, 15a et 20a sous la rubrique Ministère des transports et du crédit 1a sous la rubrique Office des transports du Canada.

Ai-je le consentement unanime des membres pour que l'on traite tous les crédits en une seule motion?

**Des députés:** D'accord.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Crédit 1a — Paiements à l'Administration pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital..... 36 038 397 \$

(Le crédit 1a est adopté avec dissidence.)

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Crédit 1a — Dépenses du programme..... 1 671 892 \$

(Le crédit 1a est adopté avec dissidence.)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Crédit 1a — Dépenses de fonctionnement..... 10 927 693 \$

Crédit 5a — Dépenses en capital..... 1 438 265 \$

Crédit 10a — Subventions et contributions — Réseau de transport efficace.....6 049 065 \$

Crédit 15a — Subventions et contributions — Réseau de transport écologique et novateur.....3 131 670 \$

Crédit 20a — Subventions et contributions — Réseau de transport sûr et sécuritaire.....10 549 935 \$

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

**La présidente:** Dois-je faire rapport sur ces crédits à la Chambre?

**Des députés:** Oui.

**La présidente:** Merci beaucoup à vous tous.



Je remercie les fonctionnaires de leur présence.

Nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes afin que nos autres témoins puissent prendre place.

● (0930) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

● (0940)

**La présidente:** Nous allons reprendre nos travaux.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous faisons une évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens.

Bienvenue aux témoins. Merci d'être ici. À tout le moins, les conditions météorologiques étaient suffisamment favorables pour que vous puissiez comparaître. Qui sait si vous retournerez à la maison ou non, mais à tout le moins, vous êtes ici.

Nous accueillons Jeff Knoll, conseiller de la Ville d'Oakville et de la Municipalité régionale de Halton.

Nous recevons Hillary Marshall, vice-présidente, Relations avec les parties prenantes et communications; Michael Bélanger, directeur, Programmes d'aviation et conformité; et Robyn Connelly, directrice, Relations communautaires, tous de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

Nous recevons Renee Jacoby, présidente fondatrice, et Sandra Best, présidente actuelle, du Toronto Aviation Noise Group.

Monsieur Knoll, nous allons commencer par vous. Veuillez limiter vos commentaires à cinq minutes, car le Comité a toujours beaucoup de questions. Merci.

**M. Jeff Knoll (conseiller municipal et régional, Ville d'Oakville et Municipalité régionale de Halton, Région de Halton):** Merci, madame la présidente.

Mesdames et messieurs, je vous remercie de l'occasion de comparaître devant le Comité permanent à l'occasion de la séance d'aujourd'hui. Je m'appelle Jeff Knoll, et je comparais à titre de membre de longue date du conseil de la Ville d'Oakville et du conseil régional, au sein desquels je représente les gens du quartier 5. Je suis également représentant de Halton au Comité consultatif communautaire sur l'environnement et le bruit — qu'on appelle le CENAC — de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

Dans le cadre de mon travail au sein de ce comité, je participe très activement aux activités touchant la question du bruit des aéronefs et des conséquences qui en découlent sur les résidents de Halton. Comme vous le savez peut-être, la région de Halton comprend la ville de Burlington et les villes de Halton Hills, d'Oakville et de Milton. Notre collectivité est en croissance, et sa population s'élève à plus de 548 000 personnes; elle est située à seulement 15 kilomètres à l'ouest de l'aéroport Pearson de Toronto.

Nous reconnaissons le rôle de Pearson comme moteur économique et porte d'accès internationale qui lie les Canadiens au reste du monde. Chaque jour, des milliers de résidents de Halton se rendent à Pearson afin d'y travailler et de voyager pour affaires et par plaisir.

Cependant, en tant que représentant municipal élu dont la circonscription est profondément touchée par le bruit des aéronefs, je comparais devant vous afin de soutenir que nous n'avons pas atteint le bon équilibre entre, d'un côté, l'exploitation continue et les plans de croissance à venir de Pearson, et, de l'autre, les conséquences qui en découlent sur les résidents de Halton.

J'ajoute que le bruit des aéronefs nuit grandement au bien-être des résidents de la région. J'entends constamment des résidents de mon quartier et de partout dans la région l'affirmer.

Récemment, quand j'ai fait du porte-à-porte et que j'ai parlé à mes électeurs durant les élections municipales de cet automne, nous devions souvent interrompre nos conversations pendant que des aéronefs vrombissaient au-dessus de nos têtes. À ce moment-là, il était inutile d'en dire plus, car l'un des problèmes clés dans mon quartier nous survolait directement.

D'aucuns pourraient affirmer que ces résidents auraient dû réfléchir à cela lorsqu'ils ont choisi de vivre dans une collectivité située sous un corridor aérien. Dans le cas d'Oakville-Nord, ce quartier n'était pas sous un corridor aérien jusqu'à il y a à peine six ans. Les changements apportés au parcours vent arrière, les incessants survols lents et à basse altitude, et le bruit et la nuisance qui en découlent ont été imposés à ces quartiers établis à la suite des modifications apportées en 2012 aux trajectoires de vol par Nav Canada, lesquelles, je pourrais ajouter, ont été apportées sans aucune consultation, pratiquement sans préavis.

Je devrais mentionner que les plaintes concernant le bruit que reçoivent les représentants élus proviennent de partout dans la collectivité de Halton. Récemment, j'ai été invité à prendre la parole à l'occasion d'une réunion sur le bruit des aéronefs tenue à Milton. Nous regardions d'un air incrédule les aéronefs se succéder pour survoler et ébranler le petit centre communautaire, avant d'effectuer une bruyante descente finale vers l'aéroport, comme s'ils voulaient souligner l'objet même du rassemblement.

À Halton, le bruit des aéronefs nuit à la capacité de nos résidents d'aller dehors et d'utiliser leurs cours, de profiter des parcs et des sentiers de randonnée de la ville, de parler avec leurs voisins ou d'obtenir une nuit de sommeil complète. En bref, le bruit des aéronefs compromet la qualité de vie de nos résidents.

Je dois reconnaître qu'au cours des dernières années, des mesures positives ont été prises à l'égard de ce problème, notamment trois études majeures effectuées par l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et Nav Canada. Toutefois, même s'ils apprécient ces initiatives, les résidents ne sont pas satisfaits de la cadence de la mise en oeuvre des mesures d'atténuation proposées qui ressortent de ces études. Ils veulent du répit maintenant et en ont besoin, surtout que l'aéroport aspire à devenir un supercentre par lequel transiteront un nombre prévu de 85 millions de passagers en 2037, par rapport à 47 millions aujourd'hui.

Le temps dont je dispose aujourd'hui est très limité, alors je soumettrai au Comité des commentaires et suggestions supplémentaires par écrit, mais je veux soulever une dernière question avant de conclure.

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto intervient auprès des aéroports régionaux du Sud de l'Ontario dans le but de solidifier le rôle de Pearson en tant que principal centre international, tandis que les aéroports régionaux fournissent des services complémentaires de transport de passagers et de marchandises. Bien qu'il s'agisse d'un but potentiellement positif, il soulève la question de savoir si les partenariats avec les administrations, la structure de responsabilisation et les incitatifs appropriés sont en place pour garantir que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto tiendra adéquatement compte du bruit des aéronefs, en plus des intérêts économiques de Pearson.

Nous avons besoin de la participation de tous les ordres de gouvernement, et peut-être que Transports Canada pourrait jouer le rôle principal, afin de faciliter la planification à long terme et l'établissement d'itinéraires par les aéroports du Sud de l'Ontario, un processus qui doit être axé sur un résultat triple de responsabilité sociale, de valeur économique et d'impact environnemental.

De plus, je voudrais mentionner qu'il est temps que le gouvernement envisage la construction d'un deuxième aéroport majeur dans la RGT, peut-être en utilisant les terres de Pickering qui avaient été mises de côté à cette fin même il y a plus de 50 ans. Une telle initiative étendrait la circulation d'aéronefs et de véhicules, ainsi que les avantages associés au développement économique, vers l'Est de la RGT.

Madame la présidente, en tant que représentants élus, nous devons constamment relever le défi de trouver le bon équilibre entre des intérêts parfois intrinsèquement opposés. Dans le cas de l'aéroport Pearson de Toronto — le plus grand aéroport du Canada — et des collectivités qui l'entourent, nous sommes dans une situation où nous n'atteignons pas l'équilibre entre les impératifs économiques de Pearson et les conséquences du bruit des aéronefs sur notre collectivité. Si nous ne pouvons pas établir cet équilibre, nous courons réellement le risque d'observer l'érosion continue et permanente de la qualité de vie dans Halton et partout au Canada, une perspective qui ne sert les intérêts d'aucune administration ni d'aucun gouvernement.

Merci de votre temps.

● (0945)

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

Madame Marshall, vous disposez de cinq minutes; allez-y.

**Mme Hillary Marshall (vice-présidente, Relations avec les parties prenantes et communications, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto):** Madame la présidente, mesdames et messieurs, bonjour.

Je m'appelle Hillary Marshall, et je suis vice-présidente des relations avec les parties prenantes et des communications pour l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. Robyn Connelly, directrice des relations communautaires — son bureau gère les programmes relatifs au bruit —, et Mike Bélanger, directeur des programmes d'aviation et de la conformité, m'accompagnent.

Je vous remercie de l'occasion de présenter un exposé aujourd'hui et du travail qu'entreprend le Comité dans le but de comprendre les conséquences du bruit. L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto partage cet objectif.

L'aéroport Pearson de Toronto travaille à la réalisation d'une vision audacieuse: être le meilleur aéroport au monde. Aujourd'hui, nous sommes le cinquième aéroport en importance au monde en ce qui a trait aux liaisons, et nous jouons un rôle crucial pour ce qui est de relier les villes canadiennes et de les lier au reste du monde. Aujourd'hui, un Canadien sur cinq utilise l'aéroport Pearson de Toronto pour voyager par avion. Nous croyons que, grâce à notre connectivité, le fait d'être le meilleur aéroport au monde commence près de chez nous, à travailler main dans la main avec notre collectivité et en collaboration avec nos partenaires de l'aviation et des experts de l'industrie.

Aujourd'hui, je voudrais vous parler de quelques-unes des initiatives que nous avons élaborées en collaboration avec nos partenaires de la collectivité et de l'industrie.

Tous les cinq ans, nous élaborons un plan d'action pour la gestion du bruit, qui expose la façon dont nous allons atténuer le bruit au cours d'un cycle quinquennal. Voici ce que nous avons accompli dans le cadre de notre plan d'action pour la gestion du bruit précédent: nous avons retiré la frontière de 10 milles nautiques qui limitait les lieux d'où nous acceptons les plaintes concernant le bruit; c'est le conseiller Knoll d'Oakville, dont vous venez tout juste d'entendre le témoignage, qui a fait la promotion de cette initiative

particulière, et il a également exercé des pressions dans le but d'étendre l'adhésion au comité afin d'inclure les régions de York, de Durham et de Halton. Nous avons également entrepris un examen des emplacements des terminaux de surveillance du bruit de notre système et en avons ajouté 8, pour un total de 25.

Notre plan d'action pour la gestion du bruit de 2018-2022 est encore plus ambitieux. Il contient 10 engagements qui feront de l'aéroport Pearson de Toronto un chef de file en matière de gestion du bruit lié à l'aviation. Nous avons créé ce plan à la suite d'une étude des pratiques exemplaires internationales de 26 aéroports comparables de partout dans le monde. L'étude a été menée pour nous par Helios, dont vous entendrez le témoignage à une date ultérieure, à ce que je crois savoir. De plus, nous avons mobilisé plus de 3 000 résidents afin qu'ils nous aident à façonner le plan en nous donnant leurs commentaires dans le cadre d'ateliers, et nous avons réuni un groupe de référence dirigé par des résidents précisément dans le but qu'ils fournissent des commentaires sur le bruit et sur la croissance de l'aéroport. Ce plan a été bien reçu par la collectivité et par les groupes de résidents, et nous prenons maintenant des mesures dans le but de le mettre en oeuvre. Dans le cadre de notre mise en oeuvre, nous continuons à tenir notre collectivité et nos résidents partenaires au courant de la situation, de même que nos représentants élus.

Le programme incitatif pour une flotte aérienne plus silencieuse est une initiative clé de notre plan; il cible le bruit des aéronefs. La famille d'aéronefs A-320 produit un gémissement aigu lié à l'entrée d'air. Ce bruit peut être éliminé grâce à une simple mise à niveau. Des entreprises de transport aérien de partout dans le monde, comme Lufthansa, Air France, British Airways et EasyJet, ont déjà apporté cette modification. Nous avons écrit à nos transporteurs et sommes intervenus auprès d'eux afin de leur demander leur appui et de les aviser que nous mettrons en place un programme incitatif en 2020. Nous continuons à travailler avec nos partenaires du transport aérien afin de réaliser ce projet dès que possible.

En 2015, nous avons commencé à travailler avec NavCan à l'élaboration de ce qu'on appelle maintenant les « six idées », lesquelles sont conçues précisément pour réduire le bruit dans nos collectivités adjacentes. Une description de ces six idées vous a été fournie, mais je voudrais prendre un instant pour en souligner quelques-unes.

Les idées 1 et 2 ont été mises en oeuvre le 8 novembre par Nav Canada. Il s'agit de nouveaux corridors aériens de nuit pour les aéronefs en cours d'approche et au départ. L'idée 5 suppose l'utilisation des pistes est et ouest en alternance la fin de semaine afin d'offrir un certain répit prévisible aux collectivités au moment de l'approche finale ou du départ. Ce programme a été mis à l'essai l'été dernier. Nous examinons les résultats, et nous avons hâte de les rendre publics sous peu.

Conformément aux lignes directrices du Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien, nos partenaires communautaires ont participé à toutes les étapes de cette étude de trois ans. Au cours de la dernière année seulement, nous avons joint 2,9 millions de résidents au moyen d'annonces imprimées, avons obtenu 250 000 visites en ligne et avons communiqué avec 160 000 personnes par téléphone. Environ 1 000 personnes ont participé directement aux sondages. Nous avons également rencontré des représentants élus tout au long du processus afin de nous assurer qu'ils disposaient d'information leur permettant de répondre aux questions et de dissiper les préoccupations des membres de leur collectivité.

Nous observons des répercussions positives ainsi qu'une réaction favorable de la collectivité. En plus de travailler avec nos partenaires de la collectivité et de l'industrie, nous avons également mobilisé des experts dans le domaine de la gestion du bruit et de la nuisance afin qu'ils orientent nos travaux. Nous travaillons avec l'Université de Windsor afin de comprendre la nuisance sonore. Le Comité a entendu plus tôt le témoignage de M. Novak, professeur, et de Julia Jovanovik, doctorante. Nous appuyons leur recherche dans le but de mieux comprendre comment la collectivité subit les effets du bruit et comment nous pouvons mieux travailler pour atténuer ce bruit. Nous avons également retenu les services d'Helios afin que ses responsables soient nos consultants techniques relativement à l'exécution de notre plan d'action quinquennal sur la gestion du bruit. Leur rôle consistait à nous aider à trouver des solutions responsables et novatrices qui sont fondées sur les pratiques exemplaires internationales.

En conclusion, l'aéroport Pearson de Toronto cherche continuellement des façons de gérer son bruit et sa nuisance. Nous le faisons en établissant un équilibre entre notre engagement envers nos voisins et la poursuite de notre vision consistant à faire de l'aéroport Pearson de Toronto le meilleur au monde. En 2017, nous avons accueilli plus de 47 millions de passagers et employé directement près de 50 000 personnes à notre aéroport. Notre zone d'emploi est la deuxième en importance au pays, et l'aéroport contribue à plus de 6 % du PIB de l'Ontario.

La croissance de l'aéroport Pearson de Toronto est importante pour les emplois et le développement économique à venir. Nous savons qu'il est impossible d'y arriver sans l'aide de nos voisins et de nos partenaires. Nous trimons dur afin de trouver un moyen de nous faire tous croître et prospérer ensemble.

Merci encore de l'occasion de représenter l'aéroport. J'ai hâte d'entendre vos questions.

• (0955)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons passer à Mme Best pour cinq minutes.

**Mme Sandra Best (présidente, Toronto Aviation Noise Group):** Je vous remercie de l'occasion de comparaître devant le Comité.

Je m'appelle Sandra Best. Je suis présidente du Toronto Aviation Noise Group — TANG —, qui a été établi en 2012 en réaction à la reconfiguration de l'espace aérien par Nav Canada, mise en œuvre à l'aéroport Pearson de Toronto en février de cette année-là.

Ma collègue, Renee Jacoby, coprésidente fondatrice, m'accompagne aujourd'hui.

Nous sommes un groupe de résidents multicommunautaires axé sur les faits qui est déterminé à trouver des solutions justes, sûres et équitables.

J'habite à High Park, à Toronto, et ma collègue habite dans un quartier du centre de Toronto, donc vous vous demandez peut-être pourquoi nous nous adressons à votre comité.

Eh bien, nous sommes ici pour dissiper le mythe voulant que le bruit produit par les aéronefs ne touche que les collectivités situées aux abords des aéroports. Imaginez, si vous le voulez bien, que vous vous réveillez un matin, dans votre quartier plutôt calme, qui est situé à une distance allant jusqu'à 20 kilomètres de l'aéroport, au son atroce d'avions circulant à basse altitude, lesquels font résonner directement au-dessus de votre tête le son produit par le déploiement de leurs ailerons et de leurs aérofreins; il ne s'agit pas que d'une « nuisance ».

Vous communiquez avec les autorités de l'aéroport et apprenez des responsables du bureau de la gestion du bruit que vous habitez maintenant sous, comme nous le disons affectueusement dans notre association, une « super-autoroute du ciel », et que vous ne pouvez déposer une plainte parce que votre habitation est située à l'extérieur du rayon admissible pour les signalements. Même si des améliorations ont été apportées jusqu'à maintenant, les résidents sont fatigués, et bon nombre d'entre eux ont tout simplement renoncé à avoir recours au processus.

Imaginez le choc que vous ressentez quand vous apprenez qu'il n'y a presque pas eu de consultations, s'il y en a eu, et que vos représentants élus n'étaient même pas au courant des changements. Du jour au lendemain, nous sommes passés d'aucun aéronef à plus de 88 000 vols par année en 2017 uniquement dans la trajectoire de vol qui nous concerne, ce qui exclut les départs et les avions qui arrivent et empruntent la même trajectoire pour atteindre une autre piste d'atterrissage. Les données figurant dans le document que nous vous avons remis parlent d'elles-mêmes et témoignent des importants volumes de trafic aérien, des lectures de contrôleur de bruit élevées et d'une utilisation disproportionnée des pistes d'atterrissage.

Vous êtes d'autant plus atterré quand vous découvrez qu'on a déréglementé en 1996 nos services de navigation aérienne en faveur de Nav Canada, une entreprise privée. Il n'existait aucune mesure législative contenant un protocole à suivre pour s'opposer à la décision prise en 2012, et l'invitation à participer à des réunions inefficaces du Comité consultatif communautaire sur l'environnement et le bruit, le CENAC, pour régler les problèmes à l'échelle locale n'a amené aucun changement important.

Quelles sont les réalisations jusqu'à maintenant?

Il y a eu la création du protocole volontaire de communications et de consultation annoncé en juin 2015, et nous sommes d'avis qu'on doit le modifier et l'inclure dans un texte législatif.

Il y a eu la publication du rapport de la firme Helios à la suite d'un examen indépendant de l'espace aérien à Toronto. Nous saluons le fait que Nav Canada a commandé ce rapport, vu qu'il a permis d'établir des liens avec des intervenants et d'entamer un dialogue et une discussion. Nous appuyons une grande partie du travail effectué par la firme Helios, et nous avons collaboré avec ses responsables tout au long du processus. Toutefois, nous avons été déçus que les responsables de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, la GTAA, dans un effort pour sembler plus ouverts à la consultation, aient formé un groupe d'examen fortement critiqué et lui aient confié, notamment, la tâche de régler la question d'une meilleure utilisation des pistes d'atterrissage.

Il avait aussi été recommandé de restructurer le CENAC, et, d'après ce que nous savons, les responsables de la GTAA sont sur le point de dévoiler la nouvelle mouture de ce comité. Nous avons aussi eu le privilège de participer aux délibérations à ce sujet, mais nous sommes d'un optimisme prudent quant aux résultats.

Quand notre association a commencé à communiquer avec les responsables de la GTAA et de Nav Canada, les relations publiques étaient atroces. Nos préoccupations étaient écartées d'emblée, et il était difficile d'obtenir des renseignements. Il était très clair que les transporteurs aériens étaient les clients, et que les citoyens qui habitent sous un corridor aérien ne sont qu'une préoccupation secondaire. Nous avons constaté des changements positifs au sein de Nav Canada au cours des deux dernières années, ainsi qu'une volonté accrue de collaborer avec les groupes communautaires. En particulier, nous saluons Blake Cushnie pour son engagement à l'égard du processus.

Toutefois, ces changements ont été apportés non pas de façon volontaire, mais à la suite de nombreuses années de travail acharné et de pressions politiques de la part de membres du grand public. En conséquence, nous sommes toujours d'avis qu'il est essentiel que Nav Canada fasse l'objet d'une surveillance constante, active et objective de la part du gouvernement.

Il reste beaucoup à faire. Les responsables de l'aéroport Pearson évaluent que le nombre total de mouvements d'aéronefs sera supérieur à 600 000 d'ici 2037, ce qui signifie que les atterrissages sur la piste liée au corridor aérien qui nous touche atteindraient le nombre stupéfiant de 120 000 par année. De toute évidence, cette situation sera intenable.

Nos recommandations figurent dans les documents que nous vous avons remis. Nous vous demandons d'en tenir compte. En particulier, nous demandons de hâter la modernisation des appareils Airbus A320 et l'application des recommandations formulées dans le rapport de la firme Helios concernant les vols de nuit.

Nous sommes d'avis que Toronto compte parmi les grandes villes vivables du monde, et nous appuyons son développement économique. Toutefois, comme Canadiens, nous tirons une grande fierté du fait de croire en la justice et l'équité, et il n'est ni juste, ni équitable d'imposer à certaines collectivités le fardeau d'une concentration élevée du bruit lié à l'aviation, et d'en exempter d'autres. On doit tout simplement trouver des solutions.

Nous vous invitons à nous poser des questions et nous attendons avec impatience les résultats de l'étude menée par le Comité, ainsi que ses recommandations et la réponse subséquente du ministre.

Nous vous remercions de nouveau de nous avoir offert cette occasion de nous exprimer. Nous sommes très reconnaissants.

• (1000)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Madame Block, vous disposez de cinq minutes.

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

Ma première question s'adresse à la représentante du TANG.

Votre organisation a-t-elle élaboré une proposition quant à la façon dont les autorités aéroportuaires devraient établir un équilibre entre les préoccupations des collectivités touchant les vols de nuit et les avantages économiques que ces vols offrent?

**Mme Renee Jacoby (présidente fondatrice, Toronto Aviation Noise Group):** Je serais heureuse de répondre à cette question.

J'aimerais que le Comité sache que nous avons pris part aux discussions portant sur le bruit produit par l'aviation au cours des sept dernières années. Au début du processus, il est tentant de chercher les grands titres proposant des solutions qui semblent être à notre avantage. Je peux citer en exemple l'aéroport de Francfort, qui est souvent mentionné en ce qui concerne son couvre-feu. Vous entendrez des commentaires positifs à propos du couvre-feu, tout comme des commentaires négatifs à son sujet.

**Mme Kelly Block:** Je me demandais simplement si vous avez établi une proposition.

**Mme Renee Jacoby:** Nous proposons d'appuyer les recommandations formulées dans le rapport de la firme Helios intitulé *Best Practices in Noise Management*. Il s'agit d'allonger les heures de vol de nuit visées par des restrictions et de cerner une nouvelle formule pour établir la limite relative aux vols de nuit.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup.

Dans l'esprit du mouvement Mardi je donne, et compte tenu du nombre de collègues présents de l'autre côté de la table, je souhaite donner le reste de mon temps à un de ces membres, s'il y a des questions.

**La présidente:** Voilà pourquoi j'adore ce comité. Les membres sont tellement aimables les uns envers les autres.

Très bien, nous disposons de presque quatre minutes donc.

Borys, allez-y.

**M. Borys Wrzesnewskij (Etobicoke-Centre, Lib.):** Merci beaucoup, madame Block. Je vous souhaite aussi un Joyeux Noël.

Madame Marshall, en juin 2013, Transports Canada a augmenté le budget de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto consacré aux vols de nuit, en utilisant une formule qui permettrait de continuer d'augmenter le nombre de vols de nuit dans les années à venir. Les responsables de la GTAA ont-ils fait du lobbying auprès des fonctionnaires du gouvernement pour obtenir cette modification?

**Mme Hillary Marshall:** Je vous remercie de votre question.

Nous avons entrepris de mener des consultations exhaustives et avons communiqué avec des fonctionnaires dans le cadre de ce processus.

**M. Borys Wrzesnewskij:** Pourriez-vous nous fournir une liste — je demande un engagement de votre part — des lobbyistes et des personnes avec lesquelles ils ont communiqué, incluant les noms des fonctionnaires des ministères et des députés?

**Mme Hillary Marshall:** Les documents de consultation sont accessibles sur notre site Web, et nous serons heureux de vous fournir un lien vers ce site. Tous les renseignements y figurent.

**M. Borys Wrzesnewskij:** Pour poursuivre sur le même sujet, avez-vous fait du lobbying auprès du ministre à propos de cette demande particulière concernant les vols de nuit?

**Mme Hillary Marshall:** Il faudrait que je consulte les documents, mais Transports Canada a approuvé le changement, donc...

**M. Borys Wrzesnewskij:** Donc vous êtes disposée à prendre l'engagement de nous fournir tous les renseignements dont vous disposez.

**Mme Hillary Marshall:** Oui, je le ferai avec plaisir.

**M. Borys Wrzesnewskij:** Merci.

J'étais heureux de vous entendre affirmer que vous travaillez — je vous cite — « main dans la main » avec nos collectivités. Malheureusement, cela n'a pas été reflété dans la déclaration préliminaire d'un groupe communautaire qui a comparu devant ce comité. Je sais que ce n'est pas le sentiment des membres de notre collectivité.

Je vais m'attarder au CENAC. Il y a une grande insatisfaction dans la collectivité à l'égard de ce comité. Il est perçu comme un moyen de gérer et traiter les plaintes, et d'éviter de s'attaquer aux problèmes.

Après avoir passé tous ces processus, la GTAA serait-elle prête à appuyer la création d'un comité indépendant sur le bruit, qui ne serait pas contrôlé par la GTAA et ne serait pas visé par la perception de manipulation par cette autorité?

**Mme Hillary Marshall:** Au cours des mois qui viennent, vous pourrez constater que nous présenterons une nouvelle proposition concernant le CENAC. Nous avons examiné le cas d'autres aéroports internationaux, comme je l'ai mentionné, pour comprendre l'approche que ces autres autorités aéroportuaires ont adoptée, et avons relevé d'excellentes initiatives en matière de partenariats avec l'industrie. Nous reviendrons avec ces propositions.

•(1005)

**M. Borys Wrzesnewskyj:** Très bien. Ma question était: appuyez-vous la création d'un comité indépendant sur le bruit qui serait chargé de traiter ces questions afin que la perception de contrôle et de manipulation de ce processus par la GTAA soit écartée dans l'esprit des membres des collectivités?

Appuyez-vous la création d'un comité indépendant sur le bruit?

**Mme Hillary Marshall:** Le nouveau CENAC et la nouvelle approche que nous annoncerons comportent des partenariats avec des intervenants de l'industrie. Ce comité aura davantage de liens directs avec la collectivité et le gouvernement.

Nous croyons qu'il s'agit d'un bon premier pas. C'est la première étape que nous franchirons.

**M. Borys Wrzesnewskyj:** Donc, vous n'êtes pas à l'aise avec l'idée de créer un comité sur le bruit qui est complètement indépendant pour traiter les plaintes à ce sujet?

**Mme Hillary Marshall:** Nous sommes d'avis que cette approche constitue un bon premier pas, et nous sommes impatients de faire cette annonce afin de discuter avec les membres de la collectivité.

**M. Borys Wrzesnewskyj:** Les membres de la collectivité...

**La présidente:** Je suis désolée, monsieur Wrzesnewskyj...

**M. Borys Wrzesnewskyj:** Merci.

**La présidente:** Madame Damoff, vous avez la parole.

**Mme Pam Damoff:** Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins de leur présence. En particulier, je souhaite remercier mon ancien collègue, Jeff Knoll. Nous avons été tous deux membres du conseil.

Je sais que vous êtes engagé à l'égard de cette question depuis de nombreuses années — du moins depuis 2012, quand les corridors aériens ont été modifiés — et que vous avez pu constater qu'il y a eu des changements positifs à cet égard au cours des quelques dernières années.

Nombre d'études et d'examen techniques ont été menés par Nav Canada, la GTAA et la firme Helios. J'avais pris les dispositions pour qu'on mène une des consultations dans Oakville-Nord—Burlington. Les membres de la collectivité ont été mobilisés, en particulier David Inch et Richard Slatter, de ma circonscription — votre district.

Je me demande quel rôle le gouvernement fédéral devrait jouer dans tout ça. Il s'agit d'organismes indépendants. De quelle façon concevez-vous notre participation pour nous assurer que certains des...? Des études pilotes sont en cours.

Pourriez-vous nous faire part d'un peu plus de commentaires à ce sujet?

**M. Jeff Knoll:** Bien sûr. Je vous remercie de votre question, madame Damoff. Je suis heureux que ma députée me pose une question.

Cela touche quelques points. Tout d'abord, j'ai mentionné dans mon exposé que ces études ont été menées. Il en a découlé du bon travail et d'excellentes recommandations. Comme mes amis du TANG ont mentionné plus tôt, un certain nombre d'initiatives ont été coupées au montage — pour utiliser une analogie cinématographique — et doivent être appliquées, en particulier les restrictions visant les vols de nuit et la restructuration du comité consultatif sur le bruit, ce qui, bien sûr, semble être en cours de réalisation, et, d'après ce que je comprends, on en fera l'annonce bientôt.

Pour répondre à votre question concernant la participation directe du gouvernement, je crois qu'il devrait peut-être reprendre certaines des responsabilités qui incombent actuellement à Nav Canada, pour ce qui est de traiter ces problèmes. Nav Canada est un organisme indépendant. Je comprends la volonté de créer un organisme indépendant chargé de prendre des décisions et de régler des problèmes difficiles. Assurément, les questions touchant la sûreté sont primordiales, et elles doivent être traitées de façon indépendante. Les décisions touchant la sûreté ne devraient jamais être prises par une autorité politique ou relever de l'administration d'un quartier. Assurément, les questions touchant la qualité de vie et les répercussions sur les activités de tout service ou de toute organisation assujettis à la réglementation fédérale doivent être prises en compte dans le processus décisionnel. Je conseille vivement à votre comité d'examiner la possibilité de modifier le mandat de Nav Canada pour qu'il y ait une participation plus directe du gouvernement et de représentants du public dans certains processus décisionnels.

Même si nous avons en réserve d'excellentes idées et des choses en cours, cela ne progresse pas assez vite. Les mesures n'ont pas assez de mordant pour qu'on puisse atteindre nos buts rapidement. Les responsables de la GTAA font sûrement de leur mieux, à leur échelon, mais Nav Canada et Transports Canada doivent tous les deux participer davantage.

Je sais que vous avez posé une question, plus tôt aujourd'hui, à propos d'Air Canada, et il s'agit d'un excellent exemple. L'annonce et le communiqué de presse ont soulevé une tempête médiatique, et tout le monde était très heureux, mais la mise en oeuvre de la modernisation des aéronefs à l'aide de l'installation de générateurs de tourbillon servant à réduire le bruit se déroule à pas de tortue. Le gouvernement doit participer, et il faut faire en sorte que Nav Canada joue un rôle plus direct dans la prise en compte des répercussions sur les collectivités.

Pour terminer, bien entendu — je l'ai mentionné dans mes commentaires et je souhaite le souligner de nouveau, parce que je ne veux pas qu'on l'oublie —, il faut avoir une vision à long terme. Ceux d'entre nous qui sont élus doivent parfois réfléchir en tenant compte de ce qu'ils peuvent réaliser pendant leur mandat. Nous devons réfléchir à une solution à ce problème qui porte sur plusieurs mandats, ce qui veut peut-être dire la construction d'un deuxième aéroport. La plupart des grandes administrations dans le monde ont plus d'un aéroport. Le gouvernement fédéral, dans sa sagesse à l'époque, il y a 50 ans, avait réservé des terrains à cette fin. Il est temps de dépoussiérer ces plans et de commencer à s'engager dans cette voie.

•(1010)

**Mme Pam Damoff:** Merci, monsieur Knoll.

Je sais que le conseil d'Oakville et la région de Halton ont déployé beaucoup d'efforts pour assurer la croissance de l'aéroport Pearson et que vous avez envoyé des délégués aux deux conseils.

Pensez-vous que le ministre et le ministère des Transports ont un rôle à jouer dans cette croissance? Le ministre devra-t-il participer à l'élargissement de l'aéroport?

**M. Jeff Knoll:** Encore une fois, je vais revenir à mes réponses précédentes.

Tout d'abord, je pense que la réponse serait oui, absolument. Je suis d'accord, et je l'ai dit dans ma déclaration. Je reconnais pleinement, je respecte et j'apprécie les contributions économiques de l'aéroport Pearson et de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto; toutefois, il y a un décalage entre les ambitions et les désirs du conseil d'administration de la GTAA de servir plus de clients, d'une part, et les répercussions sur le terrain, d'autre part.

Je crois fermement que le gouvernement fédéral, ainsi que les représentants des citoyens dans leur administration respective, doit jouer un rôle direct dans cela. Comme je l'ai déclaré, cela a des effets néfastes sur la qualité de vie des collectivités avoisinantes. À cette époque, l'aéroport a été construit dans un secteur où personne n'habitait. Il a été construit au milieu du champ d'un agriculteur, essentiellement, à Malton. Cette époque est révolue.

Les répercussions des activités de l'aéroport doivent être envisagées sous l'angle des gens qui vivent dans les collectivités avoisinantes ou, comme mes amis du Toronto Aviation Noise Group, dans les quartiers du centre de Toronto.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Aubin pour cinq minutes.

[Français]

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

Merci à chacun des invités d'être parmi nous ce matin.

Ma première question s'adresse à Mmes Best et Jacoby ainsi qu'à M. Knoll.

Depuis le début de cette étude, nous rencontrons des témoins qui subissent les conséquences du bruit causé par les avions, et le grand dérangement qu'ils vivent ne fait aucun doute dans mon esprit. Toutefois, nul n'a encore réussi à me démontrer sur quelle norme les aéroports et les groupes de citoyens pourraient s'entendre. La seule norme que j'ai trouvée au moment où l'on se parle, c'est le niveau moyen maximal de bruit de 55 décibels que reconnaît l'OMS et l'OACI. Or, nous savons tous que ce bruit dépasse largement les 55 décibels.

Est-ce que les organisations aéroportuaires et les groupes citoyens s'entendent au moins sur les instruments de mesure de ce bruit pour que les données des uns et des autres soient admises aux fins de discussion? Encore une fois, est-ce que ce ne serait pas à Transports Canada de rendre plus accessibles et plus transparentes l'ensemble des données qui permettraient au moins d'avoir une conversation sur les mêmes bases?

[Traduction]

**Mme Sandra Best:** Vous avez posé une très bonne question. Merci.

Je pense que le problème auquel nous faisons tous face en ce moment, c'est que la GTAA et Nav Canada sont des entreprises privées, où l'accès à l'information n'est pas obligatoire, ce qui fait que nous ne pouvons pas savoir comment les décisions sont prises ni comprendre comment elles font les choses. Quant aux niveaux de décibels, il doit y avoir quelques précisions à ce sujet. Il doit y avoir un consensus sur ce que ce devrait être.

Il y a plus important encore; quand nous parlons aux pilotes et quand menons nos recherches, nous constatons qu'il y a deux types de bruit provoqués par les avions. Il y a le bruit de l'avion qui descend pour atterrir. Vous ne pouvez rien faire contre celui-là, l'aéronef doit atterrir. Mais on peut faire beaucoup quant au parcourer vent arrière, pendant la descente initiale de l'avion avant un virage. Je pense que dans ce cadre, nous pourrions mener des discussions au

sujet des niveaux de décibels. On pourrait conclure des accords. Les avions peuvent voler plus haut en faisant moins de bruit.

Certaines de ces mesures ont déjà été prises, mais la question des décibels est un grand problème mondial, et je ne crois pas que vous réussirez à conclure des accords avec des aéroports. Cela n'aura pas lieu.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

Souhaitez-vous ajouter quelque chose, monsieur Knoll?

[Traduction]

**M. Jeff Knoll:** Bien sûr. Je serai ravi d'intervenir.

Je pense qu'il ne s'agit pas uniquement d'évaluer les répercussions en se fondant sur des mesures scientifiques comme les taux de compression des niveaux sonores ou les niveaux de décibels. Les normes reconnues ne tiennent pas nécessairement compte de la concentration, par exemple. Un bruit de 55 décibels entendu toutes les 20 minutes pourrait être une norme acceptable, mais un bruit de 55 ou 45 décibels, ou de tout autre niveau entendu de manière constante et concentrée mène à un degré de frustration et de contrariété qu'il est difficile de mesurer au moyen de la science.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, c'est un problème de qualité de vie. Un bruit que vous entendez constamment, qu'il soit conforme à certaines normes ou pas, aura des répercussions sur votre capacité à mener vos activités quotidiennes, sur votre sommeil et sur votre bien-être.

•(1015)

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

Ma prochaine question s'adresse à vous, madame Marshall.

Le rapport final de la firme indépendante Helios contient 18 recommandations à court terme afin d'adopter les meilleures pratiques en matière de réduction du bruit. Dans vos propos préliminaires, vous avez parlé de 10 engagements qu'allait prendre l'aéroport Pearson. Est-ce qu'il y a un recoupement? Est-ce que vos 10 engagements sont parmi les 18 recommandations? Sinon, comment percevez-vous le rapport de la firme Helios?

[Traduction]

**Mme Hillary Marshall:** Est-ce qu'il y a un recoupement avec les 10 recommandations?

Nous croyons que les recommandations, prises dans leur ensemble — qu'elles concernent l'isolation, un programme incitatif pour une flotte d'aéronefs plus silencieux, des changements en matière de déclaration ou des changements au sein du comité sur le bruit — devraient nous aider à aller de l'avant et à adopter les pratiques internationales exemplaires en matière de gestion de bruit dans les aéroports.

Ai-je bien compris votre question?

[Français]

**M. Robert Aubin:** Oui, merci.

Ces 10 recommandations de l'aéroport seront-elles disponibles bientôt? Allons-nous pouvoir en prendre connaissance?

[Traduction]

**Mme Hillary Marshall:** Elles sont disponibles. Elles sont affichées sur votre site Web, ainsi que les mesures à court, moyen et long termes que nous prenons pour chacune des recommandations.

**La présidente:** Madame Marshall, pourriez-vous vous assurer que le Comité reçoive une copie de ce rapport, s'il vous plaît?

**Mme Hillary Marshall:** Oui.

**La présidente:** Nous allons entendre M. Sikand, ensuite Mme Ratansi.

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

Ma question s'adresse aux représentants de la GTAA. Je commencerai par dire que j'apprécie réellement les échanges que j'ai eus avec vous. En fait, deux personnes de ma circonscription ont participé à la consultation publique, et j'ai également apprécié discuter avec vous de la possibilité de faire de Pearson et Mississauga des plaques tournantes du transport.

Cela étant dit, selon certaines prévisions, l'aéroport Pearson pourrait accueillir 80 ou 90 millions de personnes d'ici 2030, je crois. Quelle est la capacité maximale de l'aéroport Pearson?

**Mme Hillary Marshall:** Je vais revenir en arrière et essayer d'expliquer. Nous avons un certain nombre de pistes à l'aéroport Pearson de Toronto. Nous avons cinq pistes d'atterrissage, et nous sommes capables de les exploiter de manière que, lorsque les avions seront plus grands et transporteront plus de passagers, et que le nombre de passages qui passeront par l'aéroport augmentera considérablement, le nombre de mouvements eux-mêmes...

**M. Gagan Sikand:** Je suis désolé, mais mon temps est limité. Il doit pourtant y avoir un chiffre. Vous ne pouvez pas continuer indéfiniment à accueillir plus d'avions.

**Mme Hillary Marshall:** Actuellement, notre plan directeur consiste à atteindre 85 millions de passagers d'ici 2037. Cela peut être réalisé avec toute la gamme des aéronefs de l'aéroport Pearson de Toronto, mais en moyenne, étant donné que les avions comptent de plus en plus de sièges, nous serons en mesure de gérer 85 millions de passagers à l'aide des terminaux que nous envisageons de mettre en place et des infrastructures que nous avons déjà.

**M. Gagan Sikand:** Merci.

Pourriez-vous nous en dire davantage sur les effets potentiels d'une réduction des vols de nuit?

**Mme Hillary Marshall:** Je vais revenir en arrière et souligner que nous avons informé notre Comité consultatif communautaire sur l'environnement et le bruit ainsi que les membres du public du fait que nous menons une étude sur les vols de nuit. Les vols de nuit, pour une ville comme Toronto et pour d'autres villes, sont les vols en provenance de différentes régions du pays — Vancouver, Calgary, des fuseaux horaires différents —, et nous nous occupons également des arrivées et des départs des aéroports asiatiques. Nous sommes une ville mondiale, et nous faisons de notre mieux pour répondre à la demande et aux besoins en matière de tourisme, de commerce et de fret, tout en respectant les restrictions et en gérant en fonction de ces dernières.

**M. Gagan Sikand:** Je vais vous demander de vous commenter une situation hypothétique. Que se passerait-il si la GTAA était placée sous la garde et la responsabilité d'un autre aéroport, si nous construisions un nouvel aéroport à proximité de l'aéroport de Pearson?

**Mme Hillary Marshall:** On trouve des exemples d'aéroports qui fonctionnent comme un système partout dans le monde. Aujourd'hui, l'aéroport Pearson de Toronto fonctionne dans le cadre d'un réseau volontaire d'aéroports. Dans le sud de l'Ontario, 11 aéroports fonctionnent ensemble. Ce n'est pas un mandat; ce n'est réglementé d'aucune manière, mais il s'agit d'un réseau collaboratif et coopératif d'aéroports qui attendent le jour où il leur faudra répondre aux demandes d'environ 110 millions de passagers, dans le Sud de l'Ontario, et qui cherchent ensemble la manière dont ils pourront le faire.

• (1020)

**M. Gagan Sikand:** Merci.

Je dois partager mon temps de parole, mais j'ai une petite question pour Sandra.

Je vous prie de répondre par oui ou par non.

**Mme Sandra Best:** D'accord.

**M. Gagan Sikand:** Si nous devons agrandir l'aéroport Billy Bishop, votre collectivité serait-elle touchée?

**Mme Sandra Best:** Honnêtement, je ne sais pas, désolée.

**M. Gagan Sikand:** D'accord, merci.

**Mme Yasmin Ratansi (Don Valley-Est, Lib.):** Je vais être brève.

Je vous remercie tous d'être ici.

Notre rôle en tant que députés est de faciliter les choses quand il y a un problème. En écoutant les membres du TANG, j'ai compris qu'il n'y a eu aucune consultation, et je pense que tous les députés sont ici, car leurs électeurs se sont plaints. Quand ils se plaignent, nous les envoyons à vos séances d'information, etc. La préoccupation que les membres du DMRI ont soulevée, c'est qu'à chaque fois qu'ils proposent des solutions, celles-ci sont rejetées. Je crois qu'il est important que la GTAA prête l'oreille à leurs inquiétudes.

Mme Sandra Best, je vous ai entendu dire que vous vouliez suivre les recommandations proposées par Helios.

Ma question pour la GTAA est la suivante: quel serait le problème si nous suivions les recommandations d'Helios? Cela a été commandé par le ministre et par vous, et il s'agit d'un processus consultatif. Il a fallu inviter beaucoup de gens à s'asseoir ensemble, à vous écouter et à écouter vos électeurs, et pourtant vous n'avez toujours pas proposé de solution. Qu'est-ce qui vous empêche de trouver cette solution? Je serais très à l'aise avec l'idée que vous cherchiez à établir un équilibre entre les besoins des électeurs et les enjeux environnementaux, mais vous devez parler aux gens. Vous devez les écouter. Vous devez leur accorder la crédibilité qui leur est due. Je crois que le TANG a également demandé l'élaboration d'un projet pilote et que vous avez le rapport.

Pourriez-vous nous donner quelques réponses que nous pourrions transmettre à nos électeurs?

**Mme Robyn Connelly (directrice, Relations communautaires, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto):** Bien sûr.

Les opérations aéroportuaires sont très complexes, et apporter des changements prend du temps. Nos amis du TANG, ainsi que M. Knoll, ont mentionné que des changements se produisent, mais lentement. Je crois que cela reflète la complexité de la question.

Vous avez posé une question sur différentes études. Une de ces études, menées par Helios, faisait un examen indépendant de l'espace aérien pour Nav Canada. Elle a été publiée en septembre 2017. Nav Canada a élaboré en réponse un plan d'action expliquant comment il mettait en oeuvre les recommandations de ce rapport. Il fait cela de manière continue et fait des mises à jour à ce sujet à chaque réunion publique du CENAC. Cela arrive régulièrement.

Dans le cadre de notre pratique, nous avons également commandé à Helios une étude comparative sur les pratiques exemplaires de gestion du bruit, qui forme aujourd'hui la pierre angulaire du plan d'action sur la gestion du bruit que nous avons élaboré. Nous prenons réellement au sérieux les recommandations découlant de cette étude et nous explorons la façon dont nous les appliquerons. Il est également important de savoir que nous avons mené des consultations sur ce qui en ressortira et sur les principes directeurs que nous devons prendre en considération. Nous avons pour cela réuni un groupe de référence de citoyens sélectionnés de manière aléatoire — les représentants du TANG en ont également parlé —, mais nous avons également organisé une série d'ateliers durant l'été 2017 afin de recueillir des rétroactions et des conseils.

Enfin, vous avez posé des questions sur le rapport de M. David Inch. Ses recommandations, dans le cadre du rapport envoyé à Nav Canada, forment essentiellement les six idées que Mme Hilary a mentionnées dans ses remarques. Ces six idées sont actuellement mises en oeuvre. C'est frustrant de voir que les choses avancent lentement, mais les bons projets vont de l'avant.

**La présidente:** Monsieur Virani, allez-y.

**M. Arif Virani (Parkdale—High Park, Lib.):** Merci.

Je vais poursuivre sur ce que Yasmin et Pam disaient, mais je vais également poser des questions qui viennent directement de mes électeurs.

Madame Best, merci d'être venue et d'illustrer le fait que les inquiétudes liées aux bruits des aéroports ne concernent pas seulement les personnes qui vivent à côté des aéroports; elles concernent toutes les personnes qui vivent sous une trajectoire de vol. Les trajectoires de vol ont considérablement augmenté au cours des six dernières années ou plus. Merci pour votre plaidoyer.

J'aimerais vous donner l'occasion de commenter certaines choses, car je partage mon temps de parole avec M. Hardie.

Le premier point concerne la reddition de comptes. Nous entendons parler du CENAC, qui exprime des inquiétudes, et qui, selon vous, est inefficace d'après vos observations. Vous ne constatez pas de changements significatifs. Pourriez-vous nous en dire davantage, en particulier sur ce que nous venons d'entendre sur le partenariat industriel et la suite de notre collaboration avec le CENAC? Qu'est-ce que cela signifie pour vous?

Par ailleurs, d'après ce que vous venez de mentionner sur le groupe de référence de citoyens sélectionnés aléatoirement, j'ai cru comprendre que les membres du TANG ont exprimé des inquiétudes à ce sujet, à ce moment-là.

• (1025)

**Mme Sandra Best:** Oui, il s'agit d'un sujet important, et nous ne disposons pas d'assez de temps aujourd'hui pour couvrir tout ce qui a trait au CENAC, mais je vais parler du groupe de référence qui a été mentionné.

Imaginez que vous travaillez sur l'enjeu du bruit depuis sept ans. Bon nombre d'électeurs dans l'ensemble de la région du Grand Toronto ont consacré du temps et des efforts sur ce dossier. Nous travaillons jour et nuit. Pour certains d'entre nous, c'est devenu un

travail à temps plein. Lorsque nous commençons à voir une quelconque action politique, nous en remercions nos représentants, car, bien franchement, c'est ce qu'il fallait. Avant l'action politique, il n'y avait aucun mouvement.

Nous constatons, cependant, que les recommandations du rapport Helios, dans la partie concernant la GTAA, seront transférées à un nouveau groupe de 36 membres qui seront choisis au hasard à Toronto. Ils recevront quatre jours de formation et d'orientation. Je suis certaine qu'il s'agira de bonnes personnes ayant les meilleures intentions, mais elles ne disposent d'aucun renseignement contextuel. On nous a demandé de leur présenter un exposé d'une demi-heure ou d'une heure, et je pense qu'on l'a demandé à trois ou quatre autres groupes également.

On pourrait penser que, si on voulait vraiment un groupe de référence qui soit en mesure de donner de bonnes recommandations et qui ait une bonne compréhension des problèmes qu'il doit commenter, on se serait tourné vers des groupes qui sont engagés dans le dossier depuis de nombreuses années, qui sont à l'aise avec la terminologie du domaine, ce que l'on appelle « la langue de l'aviation », et qui savent ce qui préoccupe les aéroports partout dans le monde. Il faudrait au moins que des membres des comités participent au groupe, et on pourrait choisir d'autres personnes au hasard... mais quatre jours? L'un de ces jours comprend, il me semble, une séance d'orientation sur l'intérieur de l'aéroport et une visite des tours. Il ne s'agit pas d'une consultation qui soit sérieuse.

Nous avons constaté au fil des ans que lorsque le terme « consultation » est lancé, il ne s'agit pas d'une vraie consultation. C'est une consultation où les réponses sont prédéterminées. Nous sommes tous passés par là. Nous avons tous vu des organisations procéder ainsi. Elles savent ce qu'elles cherchent. Elles examinent un sujet en particulier, puis elles remplissent les tables — selon ce que je comprends de la façon dont elles ont procédé — avec des spécialistes de l'industrie. Quel genre de recommandations ces personnes bien intentionnées pourront-elles apporter?

On a envoyé un sondage aux résidents de Toronto. Encore une fois, je me suis entretenue avec le groupe mis en place, lequel m'a affirmé directement — et j'ai un enregistrement — que la GTAA avait elle-même conçu ce sondage et que le groupe consultatif n'était là que pour le mener. Les questions menaient toutes à des réponses prédéterminées. Il s'agissait en théorie d'une consultation massive et d'un groupe de personnes qui devait présenter des recommandations relatives à l'utilisation des pistes, par exemple. Or, l'utilisation des pistes est un concept qui n'est pas aussi simple qu'il y paraît. Où sont les liens? De quelle façon cette situation affectera-t-elle le reste de la population? Lorsque vous parlez de « répit prévisible », de quoi s'agit-il? C'est pour cette raison que nous nous sommes retrouvés à alterner entre les pistes est et ouest une fin de semaine sur deux, et à inonder les gens, qui l'étaient déjà, d'un trafic supplémentaire pendant ces mêmes fins de semaine.

Par conséquent, lorsqu'on parle de consultation, nous devons préciser qu'il s'agit d'une consultation significative, ce qui, selon nous, s'est avéré extrêmement difficile à mettre en place, mis à part le rapport Helios.



**M. Arif Virani:** J'ai deux autres questions. Il y a, dans le rapport Helios, des recommandations relatives aux vols de nuit et à la modernisation des aéronefs. Pouvez-vous nous dire ce que vous souhaiteriez quant aux vols de nuit, au rythme des modifications et à la modernisation des aéronefs? Mme Marshall a parlé de la vitesse de la modernisation.

**La présidente:** Seriez-vous en mesure de fournir une brève réponse à la question de M. Virani?

**Mme Renee Jacoby:** Selon notre dernier chiffre officiel, cinq aéronefs avaient été modernisés en juin dernier. Je pense que ce chiffre était passé à sept lors de la dernière du CENAC en septembre dernier. Michael Belanger serait mieux placé que moi pour vous parler de la grosseur de la flotte, mais il me semble qu'environ 40 aéronefs doivent être modernisés. Il s'agit des A320. Cela devrait être terminé en 2019. Les responsables affirment que ce sera fait et que les aéronefs seront soit remplacés ou modernisés.

J'estime que nous serions tous plus à l'aise à l'idée d'avoir de plus amples renseignements et de meilleures mises à jour, et qu'une enquête soit menée sur la raison pour laquelle le processus prend autant de temps, voire peut-être même un calendrier montrant à quel moment ces aéronefs seront modernisés. Il me semble que cela doit être fait dans le cadre de leur entretien régulier. Pourrions-nous avoir accès à ces renseignements? Serait-il possible de savoir combien d'aéronefs seront modernisés? Nous préfererions le savoir plutôt que d'être déçus si, après un an, seulement cinq aéronefs avaient été modernisés.

● (1030)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons passer à Mme Block pour cinq minutes.

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

Je souhaite la bienvenue à tous les témoins qui sont ici ce matin. J'aurais dû le faire lors de ma première intervention.

Mes questions s'adressent à vous, mesdames Marshall et Connelly.

Peut-être en avez-vous déjà parlé, mais je souhaite simplement confirmer quelque chose. D'autres témoins ont comparu devant notre comité dans le cadre de notre enquête et ont suggéré que l'on impose soit une interdiction complète des vols de nuit, comme c'est le cas à l'aéroport de Francfort, soit une importante surtaxe pour les vols de nuit.

Quelles seraient les répercussions d'une telle politique sur votre aéroport, et en quoi une interdiction ou une surtaxe des vols de nuit auraient-ils une incidence sur votre capacité à concurrencer les autres grands aéroports internationaux situés à proximité, comme celui de Buffalo?

**Mme Hillary Marshall:** Je dirais qu'il a beaucoup de types de trafic aérien qui ont lieu la nuit. Il y a environ 50 à 53 vols qui atterrissent présentement les heures nocturnes. Un petit nombre de ces vols servent au transport de marchandises. Environ 1 % du trafic aérien de nuit serait pour le transport de marchandises. On compte quelques destinations ensoleillées, quelques vols vers l'Asie et des pays étrangers, et quelques vols intérieurs.

Dans chacun de ces déplacements, il y a des voyageurs et des marchandises qui sont nécessaires à l'économie locale, et nous devons comprendre les répercussions qui pourraient survenir si l'on mettait fin à ces vols ou si on limitait leur nombre.

Si l'on jette un coup d'oeil à quelques-unes des plaques tournantes internationales, Francfort serait un cas extrême, mais bon nombre

d'autres aéroports internationaux ont, tout comme nous, des heures restreintes, et donc, des déplacements restreints pendant ces heures.

Nous estimons que, pendant que nous examinons cette formule, à savoir qui profite de ces vols et quelles sont les possibilités et les répercussions économiques, la région du Grand Toronto et le pays continueront à avoir besoin des vols de nuit pour répondre aux besoins de notre économie. Que ces vols atterrissent à l'aéroport Pearson de Toronto ou à tout autre aéroport situé dans la région du Grand Toronto, il y aura tout de même des répercussions. On ne fera peut-être que déplacer un problème d'un aéroport à un autre.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup.

On a beaucoup discuté ce matin de la consultation du public et de consultations significatives. Je crois comprendre que vous avez récemment élaboré un nouveau plan d'action pour la gestion du bruit. Compte tenu de votre expérience dans la réalisation de cette stratégie, quelles sont, selon vous, les mesures les plus importantes que les aéroports peuvent adopter afin de réduire l'incidence du bruit des avions sur les collectivités avoisinantes? Pourriez-vous nous expliquer le rôle que les consultations du public ont joué dans l'élaboration de votre programme de gestion du bruit à la GTAA?

**Mme Robyn Connelly:** Bien sûr. Il y a là plusieurs questions, il me semble.

Tout d'abord, il y a la façon dont nous avons consulté le public afin d'élaborer notre plan d'action sur la gestion du bruit. Une partie de l'étude des pratiques exemplaires et du plan d'action pour la gestion du bruit vise à améliorer la façon dont nous travaillons avec la collectivité avoisinante.

Pour élaborer le plan d'action pour la gestion du bruit, comme nous l'avons mentionné, nous nous sommes fondés sur le rapport Helios portant sur les pratiques exemplaires. Comme Hillary l'a mentionné, ce rapport a étudié le fonctionnement de 26 aéroports partout dans le monde et a présenté une série de recommandations. Il s'en est suivi une série de 10 engagements, qui prennent la forme d'énoncés de vision, desquels découlent une série de mesures que nous devons prendre. Certains points concernent ce qui a déjà été mis en place, mais qui devrait être mieux fait, et certains points concernent l'arrêt de mesures qui ne donnent aucun résultat. Bien entendu, nous allons également mettre en place neuf nouveaux programmes dans le cadre de ce plan au cours des cinq prochaines années.

Une partie de l'étude sur les pratiques exemplaires s'est penchée sur ce que font les autres aéroports et la façon dont leurs comités sur le bruit et leurs consultations sont menés. Nous ne sommes certainement pas à la hauteur. Il s'agit d'une recommandation très juste. Les défis auxquels s'est heurté notre comité étaient la représentation et le processus de nomination des membres.

Un des principaux éléments de rétroaction, dans le cadre de l'étude, tenait au fait que notre comité sur le bruit n'avait pas de plan d'action concret ni de programme de travail. Maintenant que nous avons le plan d'action pour la gestion du bruit, qui est bien plus ambitieux que ceux que nous avons eus par le passé, nous avons certainement un plan de travail solide pour l'avenir.

Nous allons formuler des recommandations afin de nous assurer que nous ayons les représentants élus appropriés, l'appui des résidents ainsi que l'infrastructure en place pour nous orienter et nous guider dans la mise en place de ces programmes — des projets révolutionnaires comme le premier programme volontaire du Canada en matière d'isolation contre le bruit, par exemple. Il y a des initiatives importantes à venir.

•(1035)

**Mme Kelly Block:** Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Graham et à M. Oliphant.

Vous partagerez votre temps.

**M. David de Burgh Graham:** Oui, si vous pouviez me faire signe lorsqu'il me restera environ deux minutes afin que M. Oliphant puisse poser sa question, ce serait apprécié.

Tout d'abord, j'ai une petite question pour Mme Marshall.

Vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire que vous avez comme objectif de faire de l'aéroport Pearson le meilleur aéroport dans le monde. À l'heure actuelle, il s'agit de l'aéroport le plus coûteux dans le monde, en excluant le Japon. Je me demande sur quoi vous vous fonderiez pour le considérer comme étant le meilleur aéroport.

**Mme Hillary Marshall:** En fait, en ce qui a trait à l'aéroport Pearson de Toronto, je ne sais pas quelle information vous...

**M. David de Burgh Graham:** Atterrir à cet aéroport coûte très cher. C'est là où les redevances d'atterrissage sont les plus élevées.

**Mme Hillary Marshall:** Nous avons mené des études plus récentes; nous avons baissé d'environ 30 % les redevances d'atterrissage au cours des sept dernières années, et les avons maintenues stables depuis.

Nous nous situons dans la moyenne en ce qui a trait aux frais d'améliorations aéroportuaires pour les aéroports canadiens, nous sommes donc assurément sur la bonne voie. Nous avons des ententes à long terme avec nos transporteurs afin de limiter les coûts.

En tant qu'aéroport durable sur le plan financier, nous travaillons d'arrache-pied pour continuer sur la bonne voie.

**M. David de Burgh Graham:** Selon quelle mesure souhaitez-vous devenir le meilleur aéroport dans le monde? Il s'agit de quelque chose de très subjectif.

**Mme Hillary Marshall:** Il y aurait probablement un certain nombre de facteurs pour lesquels nous aimerions nous considérer comme étant le meilleur aéroport dans le monde.

Par exemple, cette année, nous avons été reconnus comme étant le meilleur grand aéroport en Amérique du Nord pour le service aux voyageurs, titre qui a été voté par les passagers. Pour les quelque 300 employeurs et 50 000 travailleurs de l'aéroport de Pearson, qui collaborent chaque jour pour faire en sorte que les avions circulent et que les passagers soient servis, je sais qu'il s'agit d'une distinction importante.

Nous nous assurons d'être durables sur le plan de l'environnement, de gérer les eaux de ruissellement et de mettre en place des programmes de durabilité, en plus de gérer nos activités de façon sécuritaire.

**M. David de Burgh Graham:** Je n'ai pas beaucoup de temps. J'ai une question très brève, qui concerne également un commentaire que vous avez émis plus tôt.

Vous avez mentionné que l'aéroport Pearson fait partie d'un réseau de 11 aéroports qui travaillent ensemble, mais nous avons également entendu en témoignage que l'aéroport Pearson a en fait détourné le trafic du fret aérien en provenance d'Hamilton. S'agit-il alors de concurrence ou de coopération?

**Mme Hillary Marshall:** Je dirais qu'il s'agit de coopération. Nous n'avons pas détourné le trafic du fret de Hamilton. Je ne sais pas trop de quoi il s'agit.

Cependant, nous avons un marché dont beaucoup de transporteurs veulent se rapprocher le plus possible. Naturellement, ils font un choix. Nous ne pouvons pas les forcer à aller travailler dans n'importe quel aéroport. Cela ne respecte pas les modalités de notre bail foncier. Nous n'avons pas le droit de faire ça.

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

Monsieur Oliphant, allez-y.

**M. Robert Oliphant (Don Valley-Ouest, Lib.):** Merci à tous d'être ici.

Merci tout particulièrement à TANG pour son engagement de longue date dans ce dossier. De plus, je vous remercie de nous avoir aidés, en tant que députés, à comprendre cette question en profondeur grâce à une approche vraiment fondée sur les faits qui m'a beaucoup aidé.

L'opposition doit bien s'amuser à voir tous les fonctionnaires ici tenter de régler un problème. J'ai été d'un côté comme de l'autre pendant cette affaire et je comprends que la réalité est que nous avons un système de surveillance qui passe complètement à côté de ce que nous essayons de faire en tant que représentants élus. C'était ainsi quand j'étais dans l'opposition, et j'essayais d'atteindre le gouvernement, et le gouvernement est maintenant de ce côté. Cela doit être amusant pour ces gens.

Je regarde TANG en particulier. Y a-t-il un modèle de surveillance que vous avez imaginé qui pourrait rendre ce processus plus adapté afin que la consultation soit concrète, que les représentants élus aient un aperçu et une influence à cet égard et que les groupes de citoyens aient leur mot à dire, sans que l'on compromette la sécurité et les questions qui, je le sais, vous tiennent à cœur?

**Mme Sandra Best:** Il y a un certain nombre de choses, et je m'en remets certainement à Renee à ce sujet.

De mon point de vue, il s'agit de deux entreprises privées qui ne sont pas assujetties à Loi sur l'accès à l'information; nous ne savons donc pas comment les décisions sont prises. Si le gouvernement prend une décision, nous le savons. Si Nav Canada nous dit qu'elle ne peut pas le faire pour des raisons de sécurité et qu'elle ne peut pas voler de cette façon, mais qu'ensuite, deux ou trois ans plus tard, c'est possible de le faire... si nous avons su au début comment cette décision était prise et si nous avons pu comprendre...

Toutefois, il s'agit d'entreprises privées, de sorte que notre degré de surveillance supposerait un certain accès à l'information qui permettrait à nos députés élus, en particulier, de comprendre comment Nav Canada et la GTAA prennent ces décisions à huis clos. Voilà la clé.

Lorsque nous l'apprenons après que les décisions ont été prises, il peut y avoir une consultation, mais c'est un fait accompli.

•(1040)

**M. Robert Oliphant:** Selon moi, l'utilisation des pistes en serait un exemple.

**Mme Sandra Best:** Exactement.

**M. Robert Oliphant:** Si vous avez des idées dont vous pourriez nous faire part à propos de l'utilisation des pistes d'atterrissage, nous pourrions alors voir comment il serait possible de les réaliser, parce que je pense que vous avez de bonnes idées.

**Mme Renee Jacoby:** Je serais heureuse de répondre à cette question.

Nous avons apporté quelques diapositives, si vous voulez vous y reporter. Je peux vous indiquer celles qui donnent les exemples dont vous parliez.

La première diapositive montrait nos renseignements généraux. Je vais passer à la deuxième diapositive... Je ne peux pas, et je ne sais pas pourquoi.

**La présidente:** Je suis désolée. Votre rapport sera distribué au Comité.

**Mme Renee Jacoby:** D'accord.

**La présidente:** Il s'agit d'un nouveau système, mais je pense qu'il ne fonctionne pas très bien.

**Mme Renee Jacoby:** D'accord.

Le député Oliphant a mentionné que nous nous fondions sur des faits, et c'est important pour nous. Nous savons que les questions liées à l'aviation sont de nature émotive et très personnelle, et, à un moment donné, nous devons laisser de côté nos émotions et trouver une solution.

Au cours de l'audience précédente, j'ai entendu — et je remercie la députée Block — que nous sommes d'avis que, au-delà de l'émotion, nous avons besoin de bonnes données pour trouver une solution. C'est ce que nous avons fait en tant que groupe qui se fonde sur les faits. Nos documents vous montrent les résultats de nos tests de contrôle du bruit et à quel point le niveau sonore est incroyablement élevé à 20 kilomètres de l'aéroport. La mesure la plus élevée a été prise à l'intersection du chemin Spadina et de l'avenue St. Clair, pour ceux d'entre vous qui connaissent la région de Toronto. Elle se chiffrait à 81 décibels, ce qui est beaucoup plus élevé que de nombreux cas dans les régions de Mississauga et d'Oakville ou dans les secteurs près de l'aéroport. De plus, nous nous sommes penchés sur l'utilisation des pistes.

J'aimerais souligner que ce que nous avons apporté aujourd'hui n'est qu'une partie d'une présentation PowerPoint très volumineuse qui a été présentée le 25 mai, à la demande du député Oliphant.

Pour en revenir à l'absence de réponse, cette présentation a eu lieu le 25 mai et nous n'avons pas encore reçu de réponse de la part du CENAC.

**La présidente:** D'accord, merci beaucoup.

La sonnerie se fait entendre pour un vote.

Monsieur Liepert, vous aviez un commentaire à formuler.

**M. Ron Liepert:** C'est exact.

**La présidente:** Pouvons-nous poursuivre pour encore quelques minutes?

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** Monsieur Liepert, allez-y.

**M. Ron Liepert:** Madame la présidente, je pense qu'il est important que je fasse un commentaire à la suite de ceux qu'a formulés M. Oliphant. Je ne sais pas si la séance est encore télévisée, mais je ne veux en aucun cas qu'on interprète mal ce qui a été dit, c'est-à-dire que les députés de ce côté-ci de la table ne prennent pas cette question au sérieux.

Je sais que M. Oliphant n'est pas un membre régulier du Comité, mais nous avons entendu un certain nombre de témoins — l'autorité aéroportuaire de Calgary et d'autres —, que nous avons longuement questionnés.

Nous sommes conscients que nos témoins de ce matin sont très localisés dans la région du Grand Toronto, et qu'il y a six députés de la région du Grand Toronto à la table, de sorte que notre intention ce matin était d'accorder beaucoup de temps aux députés de la région du Grand Toronto pour leur permettre de questionner les témoins, qui sont tous de la même région. Je tiens à ce que cela soit inscrit au compte rendu.

Je ne prétends pas que M. Oliphant a dit cela. Je ne veux simplement pas que l'on comprenne que nous ne prenons pas cette question très au sérieux.

Monsieur Oliphant, pour votre information, je représente une circonscription de Calgary qui se trouve à 30 minutes en voiture de l'aéroport. À cause d'une nouvelle piste, Nav Canada a changé la trajectoire des vols, et, en fait, il y a deux semaines, pendant notre semaine de relâche, j'ai tenu une assemblée publique avec Nav Canada, des représentants de l'administration aéroportuaire et des résidents. Il s'agit donc d'un gros problème à Calgary également, dans une circonscription qui n'a jamais cru que le député aurait un jour des problèmes avec le bruit des avions.

Je tiens simplement à ce que cela soit inscrit au compte rendu, madame la présidente.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Il est 10 h 44, alors je vais devoir mettre fin à la séance, à moins que quelqu'un ne veuille continuer pour encore dix minutes environ. Je pense que tout le monde en a assez, puisque nous avons commencé à 8 heures ce matin.

Je remercie tous nos témoins d'être venus. Merci à nos administrations aéroportuaires de travailler très fort pour essayer de trouver des solutions en collaboration avec la collectivité.

Merci aux membres du Comité de leur grande collaboration.

La séance est levée.





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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