



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 060 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 18 mai 2017**

—  
**Présidente**

L'honorable Judy A. Sgro



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

Le jeudi 18 mai 2017

• (1105)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** La séance de la 60<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, à la 42<sup>e</sup> législature est ouverte.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude de la sécurité aérienne.

Nos témoins aujourd'hui représentent le Bureau du vérificateur général: Michael Ferguson, vérificateur général du Canada; James McKenzie, directeur principal; Martin Dompierre, directeur principal; et Lucie Talbot, directrice.

Monsieur Ferguson, vous avez la parole.

**M. Michael Ferguson (vérificateur général du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada):** Je vous remercie.

[Français]

Madame la présidente, je vous remercie de nous donner l'occasion de discuter des travaux sur la sécurité aérienne récemment effectués par mon bureau.

Nous avons notamment produit un rapport d'examen spécial de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à l'automne 2015, un rapport d'audit de performance sur la surveillance de l'aviation civile par Transports Canada au printemps 2012 et un rapport d'audit de performance sur les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord au printemps 2017.

[Traduction]

Notre examen spécial de 2015 de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien visait à déterminer si ses moyens et ses méthodes fonctionnaient comme prévu. Nous avons délivré notre rapport à l'Administration en juin 2015 et nous n'avons pas audité les mesures prises par l'Administration depuis.

Dans le cadre de cet examen spécial, nous avons examiné les opérations de contrôle de l'Administration. Nous avons constaté que l'Administration assurait l'efficacité, l'efficience et l'uniformité des services de contrôle dans l'ensemble du pays et qu'elle répondait aux exigences réglementaires en vigueur. Nous avons aussi constaté qu'elle avait testé le fonctionnement de ses équipements de contrôle, assuré leur entretien et planifié leur remplacement.

Nous avons, cependant, relevé certains éléments susceptibles d'être améliorés. Par exemple, nous avons constaté que l'Administration ne s'était pas assurée que ses fournisseurs de services de contrôle communiquaient systématiquement aux agents de contrôle les changements apportés aux procédures d'exploitation. Nous avons aussi constaté qu'il arrivait souvent que les fournisseurs de services de contrôle ne fassent pas rapport sur les incidents de sûreté qui survenaient. De plus, nous avons constaté que l'Administration ne

s'était pas assurée que ses agents de contrôle terminaient tous les volets de leur formation et de leur certification tel que requis. Ces constatations sont importantes parce que les services de contrôle sont essentiels à la réalisation du mandat de l'Administration.

[Français]

En 2012, nous avons examiné la surveillance de l'aviation civile par Transports Canada. Nous avons présenté notre rapport au Parlement en avril 2012. Nous n'avons pas fait de suivi des mesures prises par le ministère depuis.

Il incombe à Transports Canada de veiller à ce que le cadre de sécurité de l'aviation civile du Canada soit compatible avec les normes minimales de sécurité internationales et que le bilan du Canada en matière de sécurité aérienne se compare avantageusement à celui d'autres pays.

Nous avons constaté que Transports Canada avait élaboré un cadre réglementaire qui était compatible avec les normes définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, mais que le ministère avait pris trop de temps, parfois plus de 10 ans, pour contrer les nouveaux risques.

Pour ce qui est des programmes de surveillance de Transports Canada, nous avons constaté qu'il existait des lacunes importantes dans la façon dont le ministère planifiait et menait ses activités de surveillance des compagnies aériennes. Par exemple, nous avons constaté que la plupart des dossiers d'inspection que nous avons passés en revue ne reflétaient pas les méthodes pourtant établies par le ministère. De plus, nous avons constaté que le ministère avait réalisé seulement les deux tiers des inspections qui étaient prévues pour l'exercice 2010-2011. Ces constatations sont importantes, parce que le ministère n'inspecte que les compagnies aériennes qui présentent les risques les plus élevés. Par ailleurs, l'information utilisée par le ministère pour repérer les compagnies à risques élevés qui devraient être inspectées n'était pas toujours disponible ni à jour.

Nous avons aussi constaté que Transports Canada aurait dû indiquer le nombre de ressources et les compétences connexes dont il avait besoin pour planifier et effectuer les inspections, et élaborer une stratégie pour les obtenir. La haute direction du ministère aurait aussi dû s'assurer que le personnel respectait les méthodes établies.

• (1110)

[Traduction]

L'audit des infrastructures de l'aviation civile dans le Nord portait sur les besoins en infrastructures des aéroports éloignés du Nord et le rôle de leadership que devait jouer Transports Canada pour ce qui est de les évaluer et d'y répondre.

Les aéroports jouent un rôle essentiel pour les populations du Nord, surtout pour celles qui habitent dans les 117 collectivités septentrionales éloignées que nous avons identifiées et pour lesquelles l'avion est le seul moyen de transport fiable à longueur d'année. Ces aéroports permettent la livraison de biens et la prestation de services qui sont essentiels, comme les évacuations médicales d'urgence. Les problèmes d'infrastructure des aéroports du Nord sont bien documentés dans différents rapports et évaluations. Dans de nombreux aéroports nordiques éloignés, il faudrait améliorer le balisage lumineux, les pistes, les aides à la navigation et la fiabilité de l'information sur les conditions météorologiques et l'état des pistes.

Nous avons constaté que Transports Canada n'avait pas joué un rôle de leadership actif pour favoriser les efforts de collaboration en vue d'évaluer les besoins en infrastructures des aéroports éloignés du Nord et d'y répondre. Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires du Ministère a financé certains projets pour aider les aéroports du Nord à se conformer aux règlements et aux normes de sécurité du Ministère.

Depuis son lancement en 1995, le Programme a consacré environ 140 millions de dollars à des projets d'infrastructure dans 67 des 117 aéroports éloignés dans le Nord que nous avons examinés. En 2016, Transports Canada a fait enquête auprès des aéroports des quatre coins du pays qui étaient admissibles au financement du Programme afin de déterminer leurs besoins en infrastructures.

Les aéroports qui ont répondu ont fait état de près de 800 millions de dollars de travaux à réaliser dans les trois prochaines années pour maintenir et renforcer la sécurité aéroportuaire, dont environ 100 millions de dollars d'aménagements dans des aéroports nordiques éloignés. Or, entre l'exercice 2014-2015 et l'exercice 2016-2017, ces aéroports ont reçu environ 15 millions de dollars au titre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Il est donc clair que la demande de financement d'infrastructures est supérieure au budget annuel du Programme, qui est de 38 millions de dollars.

[Français]

Madame la présidente, je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. Nous serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

[Traduction]

**La présidente:** Je vous remercie.

Monsieur Berthold.

[Français]

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

Monsieur Ferguson, je vous remercie beaucoup, ainsi que toute votre équipe, pour le travail que vous avez fait.

Je vais tout de suite céder la parole à mon collègue M. Eglinski, qui ne sera pas avec nous pour toute la rencontre, mais qui avait certaines questions à vous poser.

La parole est donc à vous, cher collègue.

[Traduction]

**M. Jim Eglinski (Yellowhead, PCC):** Je vous remercie de me donner cette occasion de prendre la parole.

Messieurs, soyez les bienvenus.

Un mouvement se dessine pour essayer de regrouper toute l'aviation dans une catégorie en ce qui concerne le temps de service de vol. Je me demandais si, au cours de votre étude, vous aviez

examiné les temps de service de vol. Est-il question dans votre rapport des différences de temps de service de vol? J'essaie de faire la distinction entre les petits exploitants d'aéronefs du Nord, les exploitants d'aéronefs à voilure fixe, les exploitants d'aéronefs à voilure tournante, et la séparation que j'estime nécessaire entre les compagnies aériennes ou leurs vols.

**M. Michael Ferguson:** Non, le service de vol ne faisait pas partie de notre audit des aéroports éloignés du Nord.

**M. Jim Eglinski:** Très bien, je vous remercie.

Je vais laisser la parole à Luc.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Merci.

Monsieur Ferguson, dans votre dernier rapport, on fait mention de difficultés à obtenir certaines données du ministère des Finances.

J'aimerais connaître votre appréciation des relations que vous avez eues dans le cadre de ces analyses avec Transports Canada.

**M. Michael Ferguson:** Nous n'avons eu aucune difficulté à compléter ces audits. Dans tous les cas, nous avons reçu toute l'information nécessaire de toutes les organisations impliquées.

**M. Luc Berthold:** Pourriez-vous préciser votre pensée?

Vous dites que Transports Canada a manqué de leadership. C'est une affirmation très large. Précisément, pourriez-vous nous dire ce que Transports Canada aurait pu faire mieux dans ce cadre? Quels sont les manquements graves qui ont été relevés? Dire que Transports Canada, l'organisation qui doit gérer notre aviation civile, manque de leadership, c'est un peu inquiétant pour les citoyens qui doivent utiliser régulièrement les avions et les installations de l'aviation civile.

Pourriez-vous préciser davantage ce que vous voulez dire par cette affirmation?

• (1115)

**M. Michael Ferguson:** La question du leadership est ressortie dans l'audit sur l'aviation dans le Nord. Nous avons vu que Transports Canada n'avait aucun plan pour essayer de régler les types de problèmes que nous avons cernés dans cet audit. Différentes études effectuées dans le passé ont permis de déceler différents problèmes avec l'éclairage et les systèmes de navigation, entre autres choses. Transports Canada n'avait aucun plan pour régler ces problèmes, même si ceux-ci étaient connus depuis environ deux ans. Selon nous, cela indiquait un problème de leadership dans le dossier de l'infrastructure de l'aviation dans le Nord. Il est important que Transports Canada trouve une façon de planifier les améliorations qu'il est nécessaire d'apporter à ces aéroports.

**M. Luc Berthold:** Avez-vous fait un lien entre ce manque de leadership et des problèmes de sécurité? En effet, notre étude porte principalement sur la sécurité aérienne. Plusieurs choses, dans certains secteurs, peuvent être problématiques sur le plan de la sécurité aérienne, par exemple le manque de balisage.

Levez-vous un drapeau rouge à quelques endroits pour dire qu'il faut faire quelque chose rapidement, sans quoi la sécurité peut être en jeu?

**M. Michael Ferguson:** Ce n'était pas une question de sécurité des vols, mais plutôt une question de leur disponibilité.

De temps en temps, des gens ont besoin de vols pour des urgences médicales. Nous avons constaté que, dans certaines situations, des compagnies ont annulé ou retardé quelques vols. Or, ces vols sont importants pour les personnes dans le Nord, parce que ce sont des communautés isolées. Il faut donc pouvoir compter sur ces vols pour les différents cas d'urgence.

Ce n'était donc pas une question de sécurité des vols eux-mêmes, mais il est très important que ces communautés aient les infrastructures nécessaires. Les gens qui y habitent comptent sur ces vols pour des situations comme les urgences médicales.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Désolée, monsieur Berthold.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

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

Monsieur Berthold, c'était un lien parfait avec la question que je voulais poser.

Je crois comprendre à la lecture de ce rapport qu'il remonte assez loin dans le temps, en fait, à 2005. Vous avez dit qu'il n'y avait aucun plan en place et aucun leadership. À vrai dire, je suis de votre avis.

Cela dit, nous sommes en 2017 et on essaie de donner suite à bon nombre de vos recommandations. J'ai présenté au début de la session et de nouveau au début de l'année une motion proposant que le comité se rende dans le Nord du Canada pour étudier les besoins en infrastructures et collaborer avec les collectivités, les territoires et les populations nordiques afin de régler certains de ces problèmes. Malheureusement, les députés de l'opposition l'ont rejetée. Nous n'y sommes donc pas encore allés.

Selon vous, serait-il intéressant que le comité, en tant qu'équipe globale représentant le pays, se déplace pour parler avec nos partenaires du Nord afin de répondre immédiatement aux besoins infrastructurels actuels?

• (1120)

**M. Michael Ferguson:** Madame la présidente, je crois qu'il est très important que la collectivité comprenne les difficultés relatives à l'infrastructure de l'aviation civile dans le Nord. Nous avons cerné un certain nombre de problèmes concernant le balisage lumineux des pistes et l'information sur les conditions météorologiques. Une compagnie qui assure les vols médicaux d'urgence dans un des territoires a dû soit annuler, soit retarder 30 % de ses vols au cours d'une année.

Il me semble important que le comité comprenne parfaitement les problèmes des collectivités isolées desservies par ces aéroports qui, dans bien des cas, sont des collectivités autochtones. Il est très important, à mon sens, que le comité comprenne. Il lui appartient, cependant, de décider de ce qu'il doit faire pour y parvenir. Je dirais qu'il est extrêmement important de bien comprendre les problèmes.

**M. Vance Badawey:** Je vous remercie de votre réponse. Je réessayerai très bientôt.

Ma deuxième question concerne ce qui a été annoncé dans le budget de cette année. Le a annoncé dans le budget de 2017 qu'il souhaite répondre aux besoins cruciaux du Nord du Canada en matière de transports, y compris améliorer l'infrastructure aéroportuaire septentrionale en y consacrant 2 milliards de dollars sur les 11 prochaines années.

Est-ce un pas dans la bonne direction? Nous pensons, évidemment, que oui. Selon vous, à quoi devraient servir ces 2 milliards de dollars dans un avenir plus immédiat?

**M. Michael Ferguson:** Nous souhaitons que Transports Canada élabore un plan qui précise et peut-être répertorie tous les types de problèmes à régler, et qu'il élabore un plan qui explique comment cela se ferait. De toute évidence, il serait important de disposer des ressources nécessaires pour régler les problèmes. Nous ne faisons pas d'audit des annonces, mais de choses qui sont déjà en place.

La difficulté que nous voyons dans les ministères, c'est que souvent, ils ont beaucoup de mal à mettre en oeuvre ce qu'on leur demande de mettre en oeuvre. Une fois que des mesures seront prises dans ce dossier, une fois qu'un plan sera préparé et que le financement sera trouvé, l'étape suivante consistera à s'assurer que tous les ministères concernés fassent un bon travail de mise en oeuvre de ce plan.

**M. Vance Badawey:** Je vous remercie.

Madame la présidente, je terminerai par une déclaration.

C'est, en fait, ce que nous essayons de faire dans les comités. Nous essayons de mettre de côté les questions politiques pour faire appliquer les mesures que nous tentons de mettre en place avec nos partenaires dans le Nord. Nous nous rendons sur place pour communiquer avec eux et comprendre quelles sont les difficultés, en particulier en ce qui concerne l'infrastructure. Au-delà, il faut mettre des moyens en place, pas seulement comme vous dites les deux milliards de dollars, montant qui a été annoncé, mais aussi dresser un inventaire, ainsi que préciser et proposer une stratégie d'investissement dans ces infrastructures. Cette stratégie doit viser, en partie, à alléger le fardeau qui pèse sur le contribuable, qu'il s'agisse de celui qui paie des impôts sur le revenu ou des impôts fonciers, là encore, en mettant en place des moyens, comme la banque de l'infrastructure, afin de multiplier ces dollars mis à la disposition de collectivités comme celles du Nord.

Nous allons dans ce sens, comme vous le disiez, et je suis heureux que vous l'ayez confirmé. Nous sommes rassurés de savoir que nous allons dans la bonne direction, en fait, afin de faire exactement ce dont vous parlez dans votre rapport, et d'accorder ainsi une attention aux infrastructures des collectivités du Nord.

Je vous remercie, madame la présidente.

**La présidente:** Monsieur Ferguson, avez-vous des commentaires? Il reste 45 secondes.

**M. Michael Ferguson:** Non, je ne crois pas avoir de commentaire à ce sujet. Je vous remercie.

**La présidente:** Très bien, je vous remercie beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

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

Je remercie M. Ferguson et les membres de son équipe d'être parmi nous ce matin.

Cette étude sur la sécurité aérienne que nous menons est la résultante d'inquiétudes exprimées par différents groupes depuis plusieurs mois, voire plusieurs années. Vraisemblablement, il nous est tous apparu important de faire la lumière sur la situation afin de sécuriser tout le monde, dans le cas où il n'y aurait pas de problème, ou encore d'adopter les mesures appropriées.

J'aimerais faire quelques liens entre votre audit de 2012 et les témoignages que nous avons entendus. Entre autres, dans votre dernier audit sur le programme d'aviation civile, qui date de 2012, vous aviez noté un certain nombre de lacunes importantes qui devaient être corrigées et qui étaient liées à la façon dont le ministère planifie, mène ou communique ses activités de surveillance.

J'aimerais vous citer:

[...] Certes, nous avons relevé des exemples d'activités de surveillance qui correspondaient à nos critères, mais la plupart des dossiers d'inspection que nous avons passés en revue n'étaient pas à la hauteur et ne reflétaient pas les méthodes pourtant établies par Transports Canada. [...]

Dans le même rapport, vous aviez constaté que le nombre d'inspections effectuées était inférieur à celui qui était prévu. Or, lors de notre étude, nous avons appris que, le 17 août 2016, Transports Canada a mis fin à la surveillance exhaustive des systèmes de gestion de sécurité sans en informer le public et les parlementaires.

Devrions-nous être préoccupés par cette façon de faire? D'après vous, cela a-t-il une incidence directe sur la sécurité aérienne?

• (1125)

**M. Michael Ferguson:** Nous avons présenté en 2012 cet audit que nous avons effectué. C'est la dernière fois que nous avons effectué du travail dans ce dossier.

À cette époque, nous avons détecté des lacunes importantes, et vous en avez mentionné quelques-unes. À mon avis, il est important que Transports Canada mette en oeuvre toutes les mesures d'amélioration nécessaires afin de régler les problèmes que nous avons cernés à ce moment. Cependant, je ne peux pas faire de commentaires sur quelque activité du ministère depuis 2012, parce que c'est la dernière fois que nous avons examiné la situation.

**M. Robert Aubin:** Je comprends bien cela, monsieur Ferguson. Vous ne pouvez pas suivre à la trace tous les dossiers pour lesquels vous faites des études. Toutefois, en 2012, vous apparaissait-il y avoir une corrélation évidente entre les lacunes que vous aviez décelées et de potentielles difficultés avec la sécurité aérienne?

**M. Michael Ferguson:** Nous avons mentionné, bien sûr, que ce système de surveillance des pratiques de ces organisations était vraiment important afin d'assurer la sécurité. C'est d'ailleurs la raison principale pour laquelle nous avons effectué l'audit. Je peux donc affirmer qu'il y a un lien entre le fait que Transports Canada mette en oeuvre le système de surveillance de ces pratiques et les résultats du système dans son ensemble.

**M. Robert Aubin:** Auriez-vous la même conclusion pour un autre volet dont on a beaucoup parlé, soit celui de la formation?

Votre bureau a effectué deux audits du programme de surveillance de l'aviation civile de Transports Canada, en 2008 et en 2012. En 2016, les auditeurs internes de Transports Canada avaient constaté que l'absence de formation chez des inspecteurs de l'aviation était une lacune que votre audit avait déjà cernée et que le ministère n'avait pas encore corrigée ou comblée.

Pourriez-vous nous expliquer en quoi l'absence de formation des inspecteurs, ou du moins une formation insuffisante de ceux-ci, comporte un risque pour la sécurité aérienne?

**M. Michael Ferguson:** Bien sûr, la formation destinée à des employés ayant des tâches précises est très importante. Nous avons déterminé ici que quelques formations étaient nécessaires pour les gens qui occupaient certains postes. Il est donc important que la formation soit suivie par tous les membres du personnel appelés à faire ce type de tâches.

Dans ce type de programme, le ministère dresse la liste des formations qu'il est important que les employés suivent afin d'effectuer leur travail. Il est très important que le ministère s'assure que tous les employés suivent toute la formation requise.

• (1130)

**M. Robert Aubin:** J'ai une troisième question, toujours en lien avec l'audit sur la surveillance de l'aviation civile réalisé en 2012 et celui sur la sécurité ferroviaire réalisé en 2013.

Vous avez constaté que Transports Canada ne disposait pas de l'information nécessaire pour que le ministère s'assure que les compagnies aériennes et ferroviaires se conforment à la réglementation.

Nous avons entendu des témoignages, au cours de cette étude, nous indiquant que Transports Canada ne savait toujours pas si les exploitants aériens qu'il supervisait se conformaient aux règlements de l'aviation canadienne.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Aubin, je suis désolée de vous interrompre, mais votre temps est écoulé.

**M. Robert Aubin:** Vraiment? C'était trop court. Peut-être que nous aurons une deuxième série.

**La présidente:** Vous réussissez toujours à gagner 30 secondes.

Monsieur Hardie, je vous en prie.

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

J'apprécie le travail accompli par le Bureau du vérificateur général. Je voulais donner lecture de quelques données venant de la sous-ministre adjointe à la Sécurité et à la Sûreté de Transports Canada.

D'après le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI, le Canada occupe actuellement le quatrième rang mondial, avec un score de 95,28 %, la moyenne dans le monde étant de 64,71 %. Je le mentionne parce que certains témoignages que nous avons entendus sont très alarmistes. Il me semble aussi qu'il y a un soupçon d'intérêt personnel éclairé dans une partie de ce que nous avons entendu, car certaines personnes aimeraient que certaines choses se produisent pour ceux qu'ils représentent, par exemple.

En ce qui concerne la sécurité et la sûreté, pour utiliser une expression courante ces temps-ci, on peut toujours mieux faire. À cet égard, en repensant au travail que vous avez accompli et aux recommandations ou observations que vous avez formulées, j'aimerais soulever un point au sujet de la sécurité.

Nous avons eu une discussion sur les contrôles auxquels sont soumis les employés qui ont accès aux zones sous haute sécurité. Vous n'avez peut-être pas eu l'occasion de vous pencher sur le sujet, mais j'ai appris qu'on contrôle 80 000 personnes par jour pour voir si rien de nouveau n'est signalé qui mérite une attention particulière.

Je me demandais si, dans votre travail par le passé, sans doute pour d'autres raisons, vous avez lu que le Centre d'information de la police canadienne, le CIPC, a accumulé, à ce jour, 14 mois de retard dans la saisie des incidents dans son système. Cela n'aide pas vraiment si ce système est supposé signaler des problèmes de sécurité éventuels dans nos aéroports. Étiez-vous au courant, monsieur?

**M. Michael Ferguson:** Ce problème est apparu quelques fois dans nos audits des services correctionnels. Il est important d'avoir ce type d'information quand quelqu'un se présente à la porte d'un pénitencier fédéral et qu'il faut préciser son niveau de sécurité. Les services correctionnels ont notamment besoin des antécédents de cette personne et, bien souvent, ils n'arrivent pas à les obtenir.

Je ne crois pas que ce problème se soit présenté dans le travail que nous faisons en ce qui concerne les transports, mais l'incapacité de se procurer ce type d'information en temps opportun est certainement un problème que nous avons relevé dans nos audits des services correctionnels.

**M. Ken Hardie:** Il paraîtrait que c'est à cause de réductions de personnel supposées faire économiser quelques dollars. Je n'en ai pas eu confirmation, mais il serait bon d'y regarder de plus près.

Les systèmes de gestion de la sécurité, les SGS, reviennent très souvent dans nos débats. L'équilibre entre, en gros, l'audit des documents d'une entreprise et des inspections sur le terrain semble, là encore, viser... Qu'avez-vous dit à propos de cet équilibre?

**M. Michael Ferguson:** Quand on regarde ce type de système... et je pense que c'est en rapport étroit avec le type de travail que nous faisons. Nous faisons des audits. Or, dans les audits, nous examinons souvent les systèmes. De toute évidence, quand on a affaire à des systèmes de sécurité liés à l'aviation et à ce genre de chose, il est extrêmement important de s'assurer qu'ils fonctionnent correctement.

Dans ce type de travail, une des principales choses à faire est de vérifier que le système est bien conçu et qu'il remplit son rôle. Pour cela, il faut, entre autres, faire des essais sur le terrain. Cela peut faire partie d'un audit, mais au fond, en général, les audits examinent les systèmes pour déterminer s'ils sont fiables et s'ils fonctionnent comme ils le devraient.

• (1135)

**M. Ken Hardie:** Quelles étaient vos conclusions après avoir examiné cet aspect?

**M. Michael Ferguson:** Nous pourrions entrer dans les détails, mais nous avons constaté, par exemple, que tous les audits prévus n'avaient pas eu lieu. À l'époque — et rappelez-vous que nous avons remis notre rapport en 2012 —, le ministère des Transports avait encore beaucoup à faire pour s'assurer que les systèmes de gestion de la sécurité des entreprises soient audités comme il faut, à une certaine fréquence et dans les bons délais.

**M. Ken Hardie:** J'aimerais maintenant partager un peu de temps de parole avec mon collègue, M. Iacono. Nous reste-t-il du temps?

**La présidente:** Vous avez 45 secondes.

**M. Ken Hardie:** Vous avez 45 secondes.

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Je vais vous laisser répondre à la question de M. Aubin.

**Une voix:** Quelle question?

**Des voix:** Oh, oh!

**Une voix:** Je répondrais si je m'en rappelais.

**Des voix:** Oh, oh!

[Français]

**M. Robert Aubin:** Nous allons y revenir plus tard. Il faudrait 30 secondes juste pour cela.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Sikand, vous avez la parole.

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Après mes deux questions, je donnerai le reste de mon temps de parole à M. Tootoo.

Au paragraphe 10, vous déclarez que Transports Canada ne suit pas ses propres méthodes. Pouvez-vous en dire plus sur ses méthodes?

**M. Michael Ferguson:** Il me semble que c'était à propos de la planification des dossiers d'inspection.

En fait, je vais demander à Mme Talbot de nous donner quelques détails sur la planification et l'exécution des inspections.

[Français]

**Mme Lucie Talbot (directrice, Bureau du vérificateur général du Canada):** Bonjour.

Transports Canada a une marche à suivre pour procéder à la surveillance des compagnies d'aviation civile. Nous avons sélectionné une certaine quantité de compagnies pour évaluer l'étendue de la surveillance exercée par le ministère. Nous avons constaté que le ministère ne suivait pas la méthode prescrite. Pendant la période où le ministère devait assurer une surveillance, un nombre insuffisant de compagnies ont été examinées par le ministère.

Le ministère a aussi une marche à suivre pour exécuter ses activités de surveillance, par exemple des audits, des systèmes de gestion de la sécurité et des inspections. Cette marche à suivre est très détaillée. Elle explique quels éléments doivent être examinés, quelle information sur les risques doit être recueillie et ce qu'il faut examiner une fois qu'on rend visite à la compagnie aérienne pour faire l'inspection ou l'audit. En examinant le dossier d'inspection du ministère, nous avons constaté qu'il y avait beaucoup de lacunes dans l'application de la méthode. Les inspecteurs et les auditeurs ne suivaient pas suffisamment la méthode prescrite par le ministère.

**M. Gagan Sikand:** Merci.

[Traduction]

En fait, vous avez aussi répondu à ma deuxième question. Je vais donc laisser le reste de mon temps de parole à M. Tootoo.

**La présidente:** Monsieur Tootoo, vous avez la parole.

**L'hon. Hunter Tootoo (Nunavut, Ind.):** Merci, madame la présidente, et merci, monsieur Sikand.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Ferguson. C'est un plaisir de vous rencontrer et de travailler avec vous. Je suis très heureux de voir ce rapport.

J'ai eu le plaisir pendant années de travailler avec votre bureau, avec Mme Fraser et M. Campbell, votre bureau agissant en qualité de vérificateur du gouvernement du Nunavut. J'ai toujours entretenu de bonnes relations de travail avec votre bureau.

Vous avez indiqué que Transports Canada a bien documenté les problèmes et les difficultés du Nord. Pourriez-vous nous dire jusqu'où remonte la documentation et de quel type de documentation il s'agit?

• (1140)

**M. Michael Ferguson:** Madame la présidente, dans le rapport d'audit récemment publié sous le titre « Les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord », nous avons une pièce à ce sujet. Nous sommes remontés jusqu'au transfert des petits aéroports, en 1995. À l'époque, le gouvernement fédéral a mis sur pied le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Ensuite, en 1997, il a augmenté le financement de ce programme. Par la suite, les gouvernements territoriaux, les comités sénatoriaux, les comités permanents et d'autres encore ont réalisé différentes études au fil des années qui ont cerné certains des besoins en capitaux de ces aéroports ou certains de leurs problèmes. Il y a facilement bien plus de 10 ou 12 ans qu'on connaît l'existence de ces problèmes.

**L'hon. Hunter Tootoo:** Je vous remercie, monsieur Ferguson.

Vous dites également que le ministère n'a pas fait preuve de leadership voulu. Nous savons tous que faire quelque chose dans le Nord coûte toujours beaucoup plus cher que dans le Sud. Le coût est pratiquement multiplié par trois. Vous avez mentionné le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires comme moyen pour répondre à certains de ces besoins. Si je comprends bien, beaucoup de ces petits aéroports ne remplissent pas les conditions pour bénéficier de son financement. Est-ce que c'est quelque chose qui a été souligné comme étant un problème?

**M. Michael Ferguson:** Je demanderai à M. McKenzie de répondre à cette question?

**M. James McKenzie (directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada):** Madame la présidente, l'admissibilité au programme repose notamment sur le fait qu'un aéroport est enregistré ou certifié. Bon nombre des aéroports que nous avons examinés étaient admissibles. Ils étaient certifiés. Certains aéroports enregistrés auraient droit à des fonds au cas par cas s'ils étaient sur le point d'obtenir une certification ou si leur projet leur permettait d'obtenir une. Pour ce qui est de l'admissibilité, ce n'était pas un problème majeur par rapport au programme. En tout cas, d'après le travail effectué dernièrement par Transports Canada pour comprendre les besoins, c'est plus une question d'ampleur des besoins que de fonds dont dispose le programme.

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

Monsieur Berthold.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, j'ai des questions pour vous.

Je suis désolé pour les invités, mais cela ne va prendre que 30 secondes.

Vous savez que je vais occuper votre siège au cours de la dernière heure. J'aimerais donc avoir des éclaircissements sur deux dossiers, madame la présidente.

Premièrement, nous avons convenu à l'unanimité d'inviter des représentants d'Aéroports de Montréal et du Service de police de la Ville de Montréal dans le cadre de notre étude sur la sécurité

aérienne. J'ai eu l'occasion de parler avec des représentants d'Aéroports de Montréal. Ils m'ont dit qu'ils étaient disposés à venir ici, mais que la date d'aujourd'hui ne fonctionnait pas pour eux. Cependant, ils étaient très intéressés à comparaître. Est-il possible de planifier une rencontre additionnelle pour que nous puissions les recevoir? Je pense que ce serait intéressant, dans le cadre de notre étude.

Deuxièmement, j'ai appris, par mes collègues du Comité permanent des finances, que vous aviez envoyé une lettre concernant la réponse du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités relativement au projet de loi C-44. Malheureusement, je n'en ai pas de copie. Dans cette lettre, vous indiquez que les membres de notre comité ont jusqu'au 19 mai, c'est-à-dire demain, pour faire part de leurs recommandations au Comité permanent des finances. Comment voulez-vous que nous fassions des recommandations au Comité permanent des finances si les membres du Comité ici même n'ont pas été avisés qu'ils avaient cette possibilité?

J'aimerais avoir des précisions sur ces deux questions, s'il vous plaît.

[Traduction]

**La présidente:** Il me semble que nous avons été clairs sur le fait que, dans la lettre qu'il nous a adressée, le Comité permanent des finances précise que tout amendement ou commentaire devait lui être communiqué le vendredi 19 au plus tard. Vous avez donc jusqu'au vendredi 19. Rien n'indiquait que le comité allait proposer des amendements lorsque nous nous sommes réunis mardi. Nous avons jusqu'à vendredi pour soumettre tout amendement.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Est-il possible qu'une copie de la lettre du Comité permanent des finances soit distribuée aux membres de notre comité?

• (1145)

[Traduction]

**La présidente:** Oui, nous le ferons avec plaisir.

La greffière a essayé de communiquer avec les gens à Montréal. Ils ont été invités. Il me semble que nous avons été clairs à ce sujet. Il leur a été impossible de venir, comme vous l'avez dit. Nous avions convenu de sept réunions sur l'aviation, et nous en avons eu sept et demie. Nous n'avons pas le temps d'en voir une autre, à moins que le comité le souhaite. Il faudrait une motion demandant un consentement unanime à l'organisation d'une nouvelle réunion.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, la motion adoptée prévoyait la tenue d'une ou deux réunions additionnelles sur la sécurité des aéroports. Donc, nous avons déjà une motion qui nous permet de tenir une deuxième rencontre pour recevoir les représentants d'Aéroports de Montréal et du SPVM. Nous n'avons pas besoin d'une nouvelle motion. La motion a été adoptée par tous les membres du Comité. Il est très facile de faire une dernière tentative pour organiser une rencontre avec eux, peut-être la première journée au retour de la semaine de relâche. Si cela ne fonctionne pas, nous pourrions oublier cela.

[Traduction]

**La présidente:** Y a-t-il d'autres remarques?

Madame Block, vous avez la parole.

**Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC):** Oui, je vous remercie, madame la présidente.



J'aimerais juste faire une remarque. Dans le passé, dans d'autres études, quand des témoins n'étaient pas en mesure de venir aux dates fixées pour une étude, nous nous sommes efforcés de les recevoir plus tard dans le calendrier. L'étude était très importante à l'époque, et une fois que nous avons eu fini d'entendre les témoins qui avaient pu se déplacer aux dates arrêtées, nous avons mis l'étude de côté jusqu'à ce que nous puissions entendre d'autres témoins.

Si nous avons accepté de le faire, par exemple, dans le cas de la Loi sur la protection de la navigation pour des témoins qui souhaitaient comparaître devant le comité, mais qui ne pouvaient pas être présents au moment précis où nous menions l'étude, il me semble que nous devrions être disposés à le faire aussi dans ce cas.

**La présidente:** Nous ne sommes saisis d'aucune motion, mais il est proposé d'ajouter une autre réunion complète ou une demi-réunion à l'étude sur l'aviation.

**M. Luc Berthold:** Désolé, pour quoi faire? Pourriez-vous répéter?

**La présidente:** Nous avons une motion qui portait sur une réunion supplémentaire, que nous avons tenue. Il n'y a pas...

**M. Luc Berthold:** Non, la motion portait sur une ou deux, pas juste une. Nous avons donc la motion et nous avons tous les...

**La présidente:** Nous nous étions entendus de manière tacite pour avoir... Je ne veux pas perdre beaucoup de notre temps à essayer de prendre une décision.

**M. Luc Berthold:** Non, moi non plus.

**La présidente:** Je ne vois certainement aucun problème à ajouter une autre heure, si nous pouvons la trouver, si c'est ce que souhaite le comité, mais tout le monde doit être d'accord...

**M. Luc Berthold:** C'est d'accord pour une heure.

**La présidente:** ... pour que nous ajoutions une heure de plus à notre étude sur l'aviation afin que les gens de Montréal puissent venir nous parler.

Que souhaite le comité? Tout le monde est-il favorable à l'ajout d'une heure supplémentaire à l'étude sur l'aviation? Avons-nous un consentement unanime sur la question?

Monsieur Fraser, vous avez la parole.

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Je me disais qu'il aurait été bien, si cela avait été pratique pour eux, qu'ils viennent aujourd'hui, alors que nous sommes tous ici. Je n'ai aucune raison de croire qu'ils nous présenteront un témoignage différent de celui du Conseil des aéroports du Canada.

Nous avons beaucoup de choses à examiner. J'ai l'impression que nous prolongeons et que cela pourrait traîner. Je préférerais donc, pour ma part, dire qu'ils ont été invités et qu'il est dommage qu'ils n'aient pas pu venir. Je ne crois pas, personnellement, que leur témoignage apporterait quelque chose de nouveau qui éclaire utilement notre étude.

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

**Mme Kelly Block:** J'ai deux points, madame la présidente.

Premièrement, la motion visant à inviter ces témoins a été présentée par un député du Parti conservateur et par un député du Parti libéral. Deux motions ont été adoptées. Il y avait une entente tacite. Si les ententes tacites ne valent plus, nous allons devoir présenter sans arrêt des motions en bonne et due forme. Si l'esprit d'une entente tacite ne doit pas être respecté, soit, nous en tiendrons compte dans les travaux et les études du comité.

Deuxièmement, je ne pense pas que le secrétaire parlementaire puisse voter à cette table. Il est donc totalement inapproprié de sa

part de dire que nous ne pouvons pas ajouter une autre réunion ou un autre jour.

Je vous remercie.

• (1150)

**La présidente:** Y a-t-il d'autres commentaires.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

**M. Vance Badawey:** J'ai juste une question, madame la présidente.

L'entente — je ne pense pas qu'il s'agissait d'une motion, mais plus d'une entente — entre les deux partis, ou peut-être les trois, et je ne veux pas parler pour M. Aubin, n'était-elle pas d'avoir les témoins ici aujourd'hui? C'était ma première question. Ma deuxième question est la suivante: les témoins ont-ils refusé de venir?

**La présidente:** Ils n'étaient pas disponibles aujourd'hui.

**M. Vance Badawey:** Ils n'étaient pas disponibles.

Troisièmement, juste un commentaire, franchement, j'ai du mal à croire qu'ils n'aient trouvé personne dans leur organisation qui puisse venir à cette réunion. Si nous leur offrons de nouveau la possibilité de comparaître devant le comité, viendront-ils ou nous donneront-ils la même réponse?

La question n'est pas pour vous, monsieur Berthold, mais pour la présidente.

**La présidente:** Ils ne pouvaient pas venir aujourd'hui parce qu'ils se trouvent à l'étranger.

**M. Vance Badawey:** Toute l'organisation, tout le groupe est à l'étranger.

**La présidente:** Ils ne voulaient pas envoyer n'importe qui. C'est pourquoi ils ont demandé, par l'intermédiaire de M. Berthold, d'avoir une autre possibilité de venir.

La question qui a été posée est la suivante: ajoutons-nous une heure à l'étude sur l'aviation pour permettre aux gens de Montréal de venir parler au comité? Je pense que la demande est raisonnable. Nous demandons une heure de plus et, dans l'intérêt de l'harmonie au sein du comité, où est le problème?

Je ne suis pas supposée parler, je suis donc désolée. Veuillez m'excuser.

Poursuivons. M. Berthold nous demande d'ajouter une heure supplémentaire à notre étude sur l'aviation pour permettre aux gens des Aéroports de Montréal de venir.

**M. Angelo Iacono:** Si nous devons entendre un autre témoin, que deviennent les directives sur la rédaction du projet de rapport?

**La présidente:** Elles devront juste attendre jusqu'à ce que nous ayons terminé l'étude.

Nous n'avons pas de date limite pour l'étude. Nous la retardons d'une autre heure, la question est donc de savoir si nous la retardons d'une autre heure pour convoquer une autre réunion.

Toutes les personnes en faveur de l'ajout d'une heure à l'étude sur l'aviation?

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** Très bien. C'est adopté. Merci.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Merci.

[Traduction]

**La présidente:** Nous en tiendrons compte.

Monsieur Berthold, vous avez la parole.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Merci, madame la présidente.

Monsieur Ferguson, étant donné que beaucoup de questions demeurent pour ainsi dire en suspens depuis le début de l'étude sur la sécurité aérienne, notamment en ce qui concerne la formation des pilotes et le temps de fatigue, serait-il pertinent, à votre avis, que votre bureau fasse une étude un peu plus poussée? Il s'agirait de faire le point sur l'étude de 2012 et de voir si Transports Canada a donné suite aux diverses recommandations qui s'y trouvaient.

À l'heure actuelle, le secteur de l'aviation connaît une croissance extrêmement rapide. Je pense que c'est l'un de ceux qui croissent le plus rapidement. Les investissements qui se font dans les aéroports des grandes villes nous l'indiquent.

Je constate dans votre rapport que la situation n'est pas la même dans les communautés rurales du Nord, en ce qui a trait aux investissements, et que ces communautés en auraient besoin.

Selon vous, serait-il pertinent que votre bureau effectue une analyse plus approfondie de l'état de la sécurité aérienne et des processus d'inspection au sein de cet important secteur d'activité au Canada?

**M. Michael Ferguson:** C'est un sujet très large, qui comporte bien des aspects. Bien sûr, il serait pertinent de considérer de faire un suivi sur ce que nous avons fait dans le passé. Je pense que c'est une requête raisonnable.

**M. Luc Berthold:** Monsieur Ferguson, comment le processus se déroule-t-il habituellement? Je suis un peu nouveau au Parlement et je pose la question en toute candeur. Quand vous faites une analyse comme celle de 2012, quel processus suivez-vous pour vérifier si les recommandations ont été suivies? Je parle ici de ce dossier, mais il pourrait s'agir d'un autre également.

Dans les réponses du ministère, on dit que Transports Canada continuera à travailler avec les territoires et les provinces. Or, continuer à faire une chose peut vouloir dire continuer à faire ce qu'on faisait avant.

Comment les choses se déroulent-elles, en général, à votre bureau?

• (1155)

**M. Michael Ferguson:** Chaque fois que nous présentons un audit, nous faisons des recommandations, puis nous recevons des réponses de la part du ministère. Ce dernier prépare toujours un plan d'action qui comporte les étapes à suivre en vue de régler les problèmes.

De temps en temps, nous pouvons aussi faire un suivi après quelques années, soit un autre audit sur le même sujet. L'objectif est notamment de donner au ministère le temps de régler la situation.

Nous observons souvent qu'il y a des lacunes dans la façon dont les ministères réagissent à nos recommandations. Nous ne constatons pas fréquemment que des améliorations ont réglé tous les problèmes, mais il nous arrive assez souvent de faire un suivi sur le même sujet, bien que ce ne soit pas le cas pour chaque audit.

**M. Luc Berthold:** Croyez-vous qu'il serait pertinent, à l'heure actuelle, de faire un suivi sur l'étude de 2012, compte tenu des préoccupations des gens sur la sécurité aérienne et de la croissance de ce secteur de l'industrie? Notre comité a entendu beaucoup de témoignages qui ont soulevé des inquiétudes.

**M. Michael Ferguson:** Dans notre planification des audits, nous pourrions considérer la possibilité de faire un suivi à ce sujet, bien sûr.

**M. Luc Berthold:** Merci beaucoup.

[Traduction]

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

Monsieur Iacono, vous avez la parole.

**M. Angelo Iacono:** Madame la présidente, je partagerai mon temps de parole avec Sean Fraser.

[Français]

Monsieur Ferguson, vous considérez que Transports Canada met trop de temps à régler certains problèmes de sécurité. Selon vous, est-ce que le ministère pourra mettre en place un processus accéléré? Est-ce que ce genre de processus existe? Est-il efficace ailleurs, c'est-à-dire dans un autre ministère, par exemple?

**M. Michael Ferguson:** Je vais demander à Mme Talbot de répondre à cette question.

**Mme Lucie Talbot:** Nous avons formulé des recommandations visant à accélérer la mise en place de procédures pour répondre aux problèmes de sécurité. En réponse à cela, Transports Canada a modifié son cadre de consultation et de réponse aux problèmes de sécurité afin d'accélérer le processus. Si ce cadre est mis en place, le temps nécessaire pour répondre aux problèmes de sécurité devrait normalement être moins long.

**M. Angelo Iacono:** C'est parfait.

[Traduction]

Vous avez également mentionné dans vos observations préliminaires, au point numéro 10, que vous avez « constaté qu'il existait des lacunes importantes dans la façon dont le Ministère planifiait et menait ses activités de surveillance des compagnies aériennes ». Vous avez également fait référence à 2010-2011. Qu'en est-il aujourd'hui? Ou plus récemment? La situation a-t-elle changé? Est-ce que vous collectez des données? La surveillance est-elle renforcée ou reste-t-elle insuffisante?

**M. Michael Ferguson:** Notre audit, dont nous avons remis le rapport en 2012, portait principalement sur ce qui se passait en 2010-2011. Nous ne sommes pas retournés faire un suivi de l'audit. Je ne peux donc pas vous dire exactement ce que le ministère a fait. Il aura préparé une réponse, un plan d'action, mais nous n'en avons pas audité la mise en oeuvre. Nous pourrions le faire si nous décidons de faire un audit de suivi.

Il nous semblait important, toutefois, que vous sachiez ce que nous avons constaté à l'époque à Transports Canada pour, peut-être, éclairer votre étude. Peut-être que Transports Canada pourrait vous fournir les détails de son plan d'action et des éléments qui en sont mis en oeuvre, mais nous ne sommes pas retournés en faire un suivi.

•(1200)

**M. Angelo Iacono:** En effet, la sous-ministre adjointe nous a fourni un tableau où elle montre qu'en 2014-2015, les activités de certification se chiffraient en moyenne à 10 000 \$ et qu'en 2016-2017, elles dépassent en moyenne 118 000 \$. Les choses ont donc changé. J'essayais juste de comprendre pourquoi, dans votre rapport, vous renvoyez à ces années en particulier et ne parlez pas de quelque chose de plus récent.

Merci à vous deux.

Je laisse le reste de mon temps de parole à Sean Fraser.

**M. Sean Fraser:** Je vous remercie de votre présence. Il est très utile d'avoir des données objectives sur certaines des lacunes de notre infrastructure aérienne nordique.

J'ai appris, entre autres, pendant cette étude et dans mes propres consultations avec des groupes d'intervenants, et cela m'a totalement surpris, qu'en plus de l'infrastructure et des processus de sécurité, une pénurie de pilotes se profile au Canada et que nous mettons sans doute en oeuvre des règles au sujet de la fatigue que nous n'avons pas nécessairement les moyens de respecter parce que cette infrastructure logistique ou humaine concernant les pilotes manque. Est-ce que vous vous en êtes aperçus pendant votre audit de l'infrastructure du Nord et avez-vous pris en considération...?

Je me suis arrêté parce que j'ai vu que vous faisiez non de la tête. Je vais vous laisser la parole.

**M. Michael Ferguson:** Très bien.

Non, nous ne nous en sommes pas aperçus parce que l'audit portait seulement sur l'infrastructure et l'état de l'infrastructure. Nous ne nous sommes pas penchés sur tout le côté opérationnel. Nous avons seulement examiné l'infrastructure.

**M. Sean Fraser:** Bien sûr.

En ce qui concerne l'audit, je remarque que vous avez suggéré que Transports Canada travaille en collaboration avec les intervenants afin de trouver des sources de financement pour éventuellement renforcer l'infrastructure, ce qui aiderait sur le plan de la sécurité. Je crois qu'un comité de parlementaires pourrait également y contribuer. Existe-t-il, selon vous, un processus qui nous permettrait de repérer les intervenants les plus importants? J'ai l'impression, quand nous lançons des appels ouverts, que ce sont généralement les mêmes personnes rompues aux procédures parlementaires qui y répondent. Vous avez mentionné, en particulier, l'importance des collectivités autochtones dans le Nord, qui ne sont peut-être pas familières avec la procédure parlementaire d'Ottawa. Y a-t-il une façon dont le comité pourrait aider Transports Canada, ou aider le comité-même, à mieux communiquer avec les intervenants pour trouver ces sources de financement?

**M. Michael Ferguson:** Je reconnais, tout d'abord, que je ne suis pas un expert de l'organisation d'exercices de communication avec les intervenants, mais je crois qu'il serait bon d'identifier des groupes particuliers, peut-être par l'intermédiaire du ministère des Affaires autochtones et du Nord pour certains et par l'intermédiaire de Transports Canada pour d'autres. On pourrait même faire appel aux gouvernements territoriaux. Il ne faut pas oublier, cependant, que lorsque nous parlons d'aéroports éloignés du Nord, nous ne parlons pas seulement des aéroports dans les territoires, car bon nombre de ces aéroports se trouvent aussi dans les régions nordiques de certaines provinces. Il me semble que nous devrions essayer dans ce dossier d'identifier des groupes particuliers auxquels vous voulez parler, plutôt que de lancer un appel ouvert pour que des gens se présentent.

**M. Sean Fraser:** Je crois que mon temps de parole est terminé. Merci beaucoup, madame la présidente.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, monsieur Fraser.

La parole est maintenant à Mme Block pour cinq minutes.

[Traduction]

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

Monsieur Ferguson, je suis heureuse que vous ayez pu venir nous éclairer sur votre audit de 2012.

J'aimerais revenir sur certaines des observations de mon collègue M. Hardie. Je crois qu'il a souligné à raison que, quels que soient les témoins que nous avons entendus au sujet des systèmes de gestion de la sécurité mis en oeuvre par notre réseau de transport, qu'il s'agisse de représentants du ministère, de fournisseurs de services ou de personnes qui travaillent au sein de l'industrie, on nous donne un avis différent sur ce que sont ces systèmes, sur la question de savoir s'ils sont appréciés ou pas ou sur leur fonctionnement.

Dans l'audit de 2008, on constatait que, dans la planification de la transition, le ministère n'avait pas documenté des risques tels que l'incidence du processus de transition sur la surveillance de la sécurité des transports aériens et qu'il ne mentionnait pas de mesures pour atténuer ces risques. Il n'avait pas mesuré l'incidence du transfert de ressources aux activités des SGS, et le ministère n'a toujours pas précisé de combien d'inspecteurs et d'ingénieurs il a besoin.

Dans vos observations, vous faites des commentaires similaires au sujet de vos constatations en 2012 lorsque vous dites: « Nous avons aussi constaté que Transports Canada aurait dû indiquer le nombre de ressources et les compétences connexes dont il avait besoin pour planifier et effectuer les inspections, et élaborer une stratégie pour les obtenir. »

À votre avis, a-t-on remédié à ces lacunes?

•(1205)

**M. Michael Ferguson:** Vous avez raison, dans l'audit de 2012, nous soulignons certains des problèmes que nous avons constatés en 2008. Il me semble qu'un de ceux relevés en 2008 et en 2012 était la nécessité de préciser combien d'inspecteurs et d'ingénieurs et de ressources de ce type étaient nécessaires pour être certains que la surveillance des activités des SGS se fasse correctement à Transports Canada. Nous n'y sommes pas retournés depuis. Il faudrait que Transports Canada vous donne les détails de ce qu'il a fait.

Il est toujours préoccupant, lorsque nous procédons à un audit comme celui de 2008 et que nous revenons plus tard, dans ce cas en 2012, de constater le même type de problèmes. Cela arrive dans bon nombre d'audits. Je ne peux, cependant, dire ce que le ministère a fait depuis 2012. Étant donné, toutefois, que nous avons constaté ces problèmes en 2008 et 2012, il serait, à mon sens, raisonnable d'obtenir que le ministère, s'il ne l'a pas déjà fait, vous dise s'il sait à présent de combien d'inspecteurs et d'ingénieurs il a besoin pour surveiller le réseau de SGS et si ces personnes sont en place.

**Mme Kelly Block:** Je vous remercie.

Toujours à ce sujet, et aussi pour faire suite à une question similaire posée par mon collègue M. Berthold sur la possibilité de faire un audit de retour à votre bureau, y a-t-il quelque chose qui déclenche des audits de votre bureau?

Par exemple, comme vous l'avez fait remarquer, il y avait des problèmes en 2008. Vous les avez retrouvés en 2012. Est-ce que cela incite votre bureau à se demander s'il faut revenir plus vite faire un suivi pour vérifier qu'on règle les problèmes signalés ou est-ce qu'il peut s'écouler encore neuf ou dix ans avant que vous nous fassiez savoir s'il y a été remédié ou pas?

**M. Michael Ferguson:** Quand nous sélectionnons nos audits, et nos audits de suivi de ce que nous avons fait auparavant, nous examinons le risque que le programme ne fonctionne pas comme il est supposé fonctionner.

Nous tenons certainement compte de choses comme voir les mêmes problèmes se répéter encore et encore. À vrai dire, nous prêtons également attention à ce qui se dit à ce comité et à tout le travail que vous faites, ainsi qu'aux types de problèmes ou d'améliorations que vous repérez comme s'étant produits depuis lors. Nous en tenons compte. De toute évidence, quand il s'agit de quelque chose comme la sécurité aérienne, qui est importante pour les Canadiens, pour les parlementaires, nous y prêtons attention. Il s'agit du type de sujet que nous examinerions sérieusement afin de décider s'il faut ou pas un audit de suivi. Nous prenons tous ces facteurs en considération dans nos décisions.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, monsieur Ferguson.

Merci, madame Block.

Monsieur Aubin, vous avez trois minutes.

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

Nous faisons de gros efforts pour nous élever au-dessus de la partisanerie au sein de ce comité, et nous y arrivons parfois. Cette étude en est une belle preuve, ainsi que la motion de tantôt.

Cependant, lorsqu'il s'agit de chiffres, j'aime bien avoir un avis objectif et indépendant. Pourriez-vous nous dire combien le gouvernement fédéral a investi dans les programmes de sécurité aérienne, selon les Comptes publics du Canada, en 2015 et en 2016? Si vous n'avez pas ces chiffres en main, vous pourrez nous les faire parvenir.

• (1210)

[Traduction]

**M. Michael Ferguson:** Il est évident que je n'ai pas ces chiffres sur moi aujourd'hui. Nous pouvons consulter les Comptes publics pour voir s'ils fournissent ce degré de détail et vous communiquer cette information, si elle existe.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

J'aimerais revenir sur des propos que vous avez énoncés au début de la rencontre. Vous dites, au paragraphe 10 de votre document de présentation, que l'information utilisée par le ministère pour repérer les compagnies à risques élevés qui devraient être inspectées — ce sont elles qu'on évalue, bien entendu — n'était pas toujours disponible ni à jour.

Des documents qui ne sont pas à jour, nous savons ce que cela veut dire. Cependant, que veut-on dire quand on dit que

l'information n'était pas toujours disponible? Cela signifie-t-il que l'information était absente ou qu'elle vous a été refusée?

**Mme Lucie Talbot:** Cela veut dire que l'information était absente au ministère. Les inspecteurs n'avaient donc pas cette information pour pouvoir repérer les compagnies qui présentaient le plus de risques.

**M. Robert Aubin:** Merci.

Vous dites également que le ministère a réalisé seulement les deux tiers des inspections prévues pour l'exercice 2010-2011.

Avez-vous pu tirer des conclusions à partir des deux tiers des inspections, à défaut de la totalité? Est-ce que cela vous paraît être en lien avec un manque de financement, un manque de personnel, ou les deux?

**Mme Lucie Talbot:** Dans le rapport publié en 2012, nous n'avons pas tiré de conclusion ni cherché à établir un lien, parce que le ministère ne l'avait pas fait à ce moment-là. Ce n'est donc pas un sujet que nous avons couvert dans notre audit.

**M. Robert Aubin:** Merci.

La question suivante sera ma dernière.

J'aimerais vous parler de l'incident du vol 624 d'Air Canada à l'Aéroport international Stanfield d'Halifax. Nous nous rappellerons tous cet incident tragique, et s'il y a une chose qu'on doit apprendre de pareils incidents, c'est comment faire en sorte qu'ils n'arrivent plus.

Voici la conclusion du Bureau de la sécurité des transports du Canada au sujet de cet incident:

[...] Les procédures de la compagnie aérienne n'exigeaient pas que l'équipage de conduite surveille l'altitude de l'aéronef et sa distance de la piste. Par conséquent, l'équipage de conduite n'a pas remarqué que des variations des vents avaient fait dévier l'aéronef de sa trajectoire de vol sélectionnée.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Malheureusement, monsieur Aubin...

**M. Robert Aubin:** Je n'aurai pas le temps de poser ma question?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Cela devra être la conclusion de votre question également.

**M. Robert Aubin:** C'est un triste sort.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Rayes, la parole est à vous pour six minutes.

**M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à vous, chers témoins, de vous être déplacés. J'avais des questions à vous poser, mais, malheureusement pour vous, je voudrais commencer par déposer une motion.

Quelle ne fut pas ma grande surprise, en arrivant ici, de prendre connaissance d'une lettre que la présidente de notre comité a envoyée au président du Comité permanent des finances avant la rencontre d'aujourd'hui, bien que la lettre soit datée de...

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Rayes, pardonnez-moi de vous interrompre, mais j'aimerais savoir si vous utilisez présentement votre temps de parole ou si vous parlez d'une motion. Si vous voulez parler d'une motion, il faudrait d'abord la proposer.

**M. Alain Rayes:** J'aimerais proposer la motion dont vous avez le texte entre les mains. J'aimerais cependant y apporter des modifications, étant donné que les échéances sont passées.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, monsieur Rayes.

Nous allons distribuer le texte de la motion.

Je vais lire la motion à l'intention des membres du Comité:

Que le Comité s'engage à rencontrer des témoins sur la Banque de l'infrastructure pour les deux heures de la rencontre du mardi 16 mai 2017; que le Comité invite trois témoins additionnels lors de la première heure de la rencontre du 16 mai et que les libéraux, les conservateurs et le NPD proposent chacun un témoin; et que le Comité écrive une lettre au Comité permanent des finances pour demander plus de temps pour étudier la Banque de l'infrastructure.

La motion a été reçue dans les délais prescrits.

Monsieur Rayes, la parole est à vous.

**M. Alain Rayes:** Merci, monsieur le président.

Comme vous le constatez, il y a des dates qui seront à changer. Naturellement, je demande une modification à cette motion pour qu'on y lise ceci: « Que le Comité s'engage à rencontrer d'autres témoins sur la Banque de l'infrastructure pour deux autres heures avant de finaliser son étude; que le Comité invite trois témoins additionnels [...] » Je bifferais le reste...

• (1215)

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Rayes, je vous interromps, puisque vous ne pouvez pas apporter un amendement à votre propre motion.

**M. Alain Rayes:** Même si c'est pour corriger les dates?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Vous ne le pouvez pas. La motion qui a été déposée est celle dont nous devons parler aujourd'hui, même si, j'en conviens, la moitié de la motion n'est plus valide.

**M. Alain Rayes:** Donc, je garderais la fin de ma motion, puisque c'est la seule partie qui est encore valide: « que le Comité écrive une lettre au Comité permanent des finances pour demander plus de temps pour étudier la Banque de l'infrastructure. »

Je m'explique au sujet de cette demande.

J'ai entre les mains une lettre qui, curieusement, est datée de demain, le vendredi 19 mai 2017, mais qui a été envoyée au Comité permanent des finances hier. Est-ce que tout le monde a une copie de cette lettre? Elle est signée par notre présidente, qui n'est malheureusement pas ici. C'est dommage, car j'aurais aimé entendre ce qu'elle a à dire là-dessus.

La lettre dit ceci:

Pour faire suite à votre demande, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a entrepris une étude des articles 403 à 406 (Section 18 de la partie 4) du projet de loi C-44. Ce faisant, le Comité a entendu les témoignages de représentants de l'Association canadienne de l'électricité, de l'Institut des finances publiques et de la démocratie, du Syndicat canadien de la fonction publique ainsi que des fonctionnaires du Bureau de l'infrastructure du Canada et du ministère des Finances.

Jusqu'ici, tout est vrai.

Où le bât blesse, c'est quand la présidente parle en notre nom et dit ceci:

J'ai le plaisir de vous informer que le Comité ne formulera pas de recommandations [...]

J'aimerais que la greffière me confirme si nous avons pris cette décision tous ensemble, en tant que Comité. À ma connaissance, nous ne l'avons pas fait, et je ne pense pas avoir raté de discussions à ce sujet.

La lettre continue ainsi:

[...] et ne suggérera pas d'amendements pour les articles 403 à 406 du projet de loi C-44.

Je ne sais pas si mes confrères de l'autre côté de la table auront le courage de confirmer mes dires, mais je trouve cela assez spécial. Depuis que je suis député, c'est la première fois que je vis une telle situation, c'est-à-dire que quelqu'un parle en mon nom, envoie une lettre deux jours avant la date indiquée sur la lettre, ce qui est une façon de faire assez spéciale, et décide à ma place, et au nom de tous les membres du Comité, qu'il n'y aura pas d'amendements qui seront faits.

Je continue à lire la lettre:

Veillez noter que j'ai invité les membres du Comité à contacter la conseillère parlementaire et le greffier législatif assignés au projet de loi C-44 au cas où les membres aimeraient rédiger des amendements de leur propre initiative et de les soumettre, une fois complétés, à la greffière du Comité des finances au plus tard vendredi le 19 mai 2017 à 17 h.

J'ai beau chercher dans tous mes courriels et dans mon courrier, je ne vois aucunement une note écrite dans les deux langues officielles m'offrant la possibilité de déposer cela.

La lettre se conclut sur ces mots:

Je vous pris d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La Banque de l'infrastructure est un dossier d'une grande importance. Plusieurs témoins étaient d'avis qu'une telle banque était prématurée. Je vais reprendre les mots tels quels du représentant de l'Institut des finances publiques et de la démocratie: nous mettons la charrue devant les boeufs.

Nous parlons de 35 milliards de dollars, je tiens à le dire. C'est un montant de 35 milliards de dollars provenant des contribuables qui va servir à enrichir des investisseurs, pour la plupart étrangers, au détriment des citoyens. Il s'agit tout simplement d'un moyen par lequel le gouvernement, donc les citoyens et les citoyennes, va sécuriser les investissements de ces entreprises ou investisseurs étrangers.

La présidente de notre comité, une députée libérale, parle en mon nom, dans une lettre datée de demain et envoyée hier, pour dire que notre comité ne fera aucune proposition d'amendement. Les deux bras m'en tombent. J'espère que notre discussion est enregistrée et qu'elle ne se tient pas à huis clos. Sommes-nous à huis clos? Non, nous ne sommes pas à huis clos. Je veux essayer de mettre en évidence l'incohérence que nous vivons présentement.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Je voudrais aussi dire que la lettre...

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Vous ne le pouvez pas. Non, ce n'est pas de votre ressort.

J'invoque le Règlement, monsieur le président

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Un instant, monsieur Rayes...

**M. Alain Rayes:** ... que je voudrais que l'on envoie au Comité permanent des finances...

Puis-je continuer?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Rayes, un instant, s'il vous plaît.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Je vous remercie, monsieur le président. Je comprends.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Badawey, si vous me le permettez, j'aimerais dire quelques mots avant de vous céder la parole.

Comme je pense que nous allons parler de la motion pendant au moins 10 minutes, j'aimerais avoir le consentement unanime du Comité pour remercier les représentants du Bureau du vérificateur général du Canada. Je trouve qu'il ne serait pas pertinent de les garder ici inutilement. Ils ont déjà fait preuve d'une grande générosité en prenant le temps de nous rencontrer.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** C'est là que je voulais en venir.

La deuxième question que j'allais poser est de quoi parlons-nous? Une motion a été présentée et maintenant, on discute de la lettre. J'aimerais savoir, monsieur le président...

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Nous pouvons seulement...

• (1220)

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** J'aimerais terminer, s'il vous plaît...

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Badawey, juste avant que nous amorcions la discussion sur votre rappel au Règlement, je voudrais que nous excusions les témoins. Par la suite, vous pourrez continuer. C'est simplement par respect pour les gens qui ont pris le temps de venir nous rencontrer. Il est très important que nous puissions leur dire merci.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Si je peux continuer et terminer mon rappel au Règlement, la troisième chose que j'allais demander, c'est s'il y a d'autres questions pour les témoins. Vous partez du principe qu'on va peut-être rogner sur la prochaine série de questions. Je me demandais simplement si les membres du comité ont l'intention de poser d'autres questions aux témoins avant de laisser M. Rayes poursuivre son commentaire.

**Mme Kelly Block:** Monsieur...

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Voulez-vous parler du rappel au Règlement, madame Block?

[Traduction]

**Mme Kelly Block:** Monsieur le président, s'il y a un rappel au Règlement, pourrions-nous demander à la greffière de trancher sur ce qui se passe lorsqu'une motion est à l'étude? Nous en sommes probablement là. Dès lors qu'une motion est présentée, que se passe-t-il? Retournons-nous aux questions ou faut-il décider de cette motion avant de poursuivre...

**M. Vance Badawey:** Nous occupons-nous d'une motion ou d'une lettre? Que faisons-nous?

Il ne sait plus où donner de la tête...

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Premièrement, le rappel au Règlement...

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Si vous permettez, monsieur le président, j'aimerais juste savoir si...

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Badawey, laissez-moi répondre, s'il vous plaît.

Premièrement, nous discutons du rappel au Règlement; nous ne discutons plus de la motion. Nous discutons du rappel au Règlement, lequel a préséance sur l'ensemble des délibérations.

Votre rappel au Règlement avait pour but de savoir si d'autres personnes avaient des questions à poser aux témoins. C'est un rappel au Règlement, alors nous n'avons pas à voter là-dessus, d'après moi.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** J'ai posé une question...

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Deuxièmement, vous aviez une question. C'était justement ce que j'allais demander, au même moment que vous. J'allais demander si nous avions le consentement de tous les membres pour permettre aux témoins de partir. Si le Comité ne donne pas son consentement, c'est donc que des députés ont des questions. Nous allons donc demander aux témoins de rester. C'est exactement là que je me dirige.

Les gens ici veulent-ils garder les témoins parmi nous jusqu'à 12 h 30, comme c'était prévu, ou bien les excuser?

Madame Block, vous avez la parole.

[Traduction]

**Mme Kelly Block:** Ma question à la greffière, puisque M. Rayes a présenté une motion pendant son temps de parole et que nous sommes maintenant saisis d'une motion, est devons-nous examiner la motion avant de reprendre nos questions aux témoins?

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** La réponse est oui. Nous devons d'abord traiter le rappel au Règlement et ensuite la motion. Après, nous pourrions revenir aux débats.

La question que M. Badawey et moi posons est la suivante: voulons-nous excuser les témoins, oui ou non? Acceptez-vous de permettre aux témoins de se retirer? Non?

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Nous avons d'autres questions.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** C'est parfait.

Madame Block, vous avez la parole.

[Traduction]

**Mme Kelly Block:** Juste pour clarifier les choses, nous n'allons pas excuser les témoins pour les cinq prochaines minutes. M. Rayes va parler de sa motion. Puis les témoins partiront à 12 h 30, autrement dit à l'heure prévue, et il n'y aura de toute façon pas d'autre question.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** C'est la façon de faire.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Est-ce que je peux répondre, monsieur le président?

Il est en effet malheureux qu'un député d'en face ait pris sur les temps dont nous disposions pour poser des questions aux témoins comme prévu au départ. Je propose donc que M. Rayes attende jusqu'après 12 h 30 pour présenter son commentaire, ainsi que sa motion, de même que ses préoccupations au sujet de la lettre, pour nous permettre de poursuivre avec les témoins. Voilà la raison du rappel au Règlement, monsieur le président.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Monsieur Rayes, vous pouvez défendre votre motion.

**M. Alain Rayes:** Merci.

Je m'excuse auprès des témoins, mais cela va leur permettre de comprendre un peu ce qui se passe au Parlement présentement.

J'aimerais dire à mon confrère d'en face que s'il est une chose regrettable, c'est bien la décision qu'a prise la présidente d'envoyer hier une lettre datée de demain au nom d'un comité qui est pourtant indépendant.

Je souhaite que nous adoptions cette motion, qui ferait que nous écrivions au Comité permanent des finances. C'est ce qu'on retrouve à la fin de la motion: elle demande que notre comité écrive une lettre au Comité permanent des finances pour demander plus...

[Traduction]

**M. Angelo Iacono:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. La motion n'est pas recevable parce qu'elle renvoie à la date d'avant-hier.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** La greffière, que j'ai consultée, m'a dit que la deuxième partie de la motion, soit celle ne comportant pas de date, était recevable. D'ailleurs, quand M. Rayes s'est mis à parler de demande d'amendement à la motion concernant les dates, je lui ai dit qu'il lui était impossible de changer une motion qu'il avait déjà déposée. Cependant, il y a une partie de la motion qui est recevable, et c'est là la décision que j'ai rendue, après avoir consulté la greffière.

Monsieur Hardie, vous avez la parole.

• (1225)

[Traduction]

**M. Ken Hardie:** J'invoque le Règlement. Ne devons-nous pas être d'accord pour scinder la motion?

**Une voix:** Il parle de la séparer en deux.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Personne n'a encore demandé à le faire. Nous sommes encore en train de débattre de la

motion. Monsieur Hardie, si vous désirez faire cette proposition d'amendement, vous pourrez le faire lorsque votre tour sera venu. Pour l'instant, nous en sommes encore à l'étape de la présentation de la motion par le proposeur.

Monsieur Rayes, vous avez la parole.

**M. Alain Rayes:** La deuxième partie de ma motion, qui est encore tout à fait valide, à mes yeux, et que je souhaite faire approuver par le Comité, propose que notre comité écrive une lettre au Comité permanent des finances pour demander que plus de temps soit consacré à l'étude de la Banque de l'infrastructure du Canada. En réalité, cela s'oppose directement à la décision de la présidente d'envoyer en notre nom, hier, une lettre datée de demain, je tiens à le rappeler, disant qu'il n'y aurait aucun amendement ni aucune recommandation dans ce dossier.

J'aimerais rappeler ceci au Comité, à propos de cette lettre adressée au Comité permanent des finances:

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités recommande à votre comité de consacrer plus de temps à étudier la conception et les implications de la Banque d'infrastructure proposée en séparant la partie 4, division 18 et d'autres références à la Banque, du reste du projet de loi C-44.

En réalité, il s'agit de scinder le projet de loi C-44 pour en extraire la partie traitant de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Je tiens à dire que, pour étudier un dossier aussi important, qui touche l'ensemble des contribuables canadiens, une heure et demie, ce n'est pas suffisant. Des questions importantes ont été posées sur les intérêts de cette banque, sur ses réels avantages par rapport aux modes de financement existants et même sur les éléments de preuve qui appuient sa création.

Pour être en mesure de croire aux mérites de la banque qui est proposée, il faut que nous puissions étudier ce dossier davantage. Je vous rappelle que nous parlons ici de l'argent de tous les citoyens du Canada, ce qui n'est pas rien. On parle de 35 milliards de dollars qui aboutiront dans les poches d'entreprises, d'investisseurs et de firmes. Or qui va assumer l'ensemble du risque associé à cet argent? Ce sont les citoyens et les citoyens du Canada.

En tant que représentant de ces citoyens, je trouve inacceptable ce qui est en train de se produire. On a essayé de nous museler en affirmant, en notre nom, qu'il n'y avait aucune recommandation à faire. Pour avoir imaginé une seule seconde que nous ne ferions pas la moindre recommandation dans le rapport sur l'étude que réalise présentement le Comité, il ne faut vraiment pas avoir écouté ce qui se disait pendant les périodes réservées aux questions ou les propos des témoins venus nous rencontrer. Les bras m'en tombent. C'est la première fois que je vis une telle situation. Je suis tout simplement en colère. Nous parlons ici de nos concitoyennes et de nos concitoyens. Nous avons été élus pour gagner leur confiance.

On essaie présentement de nous passer un sapin, comme on le dit dans le bon vieux jargon du sport. Or c'est trop gros. C'est comme si on essayait de faire passer un train dans un trou de souris et qu'on s'imaginait que nous ne le verrions pas passer. Une lettre datée de demain — parce que c'est l'échéance — a été envoyée hier en notre nom. Je ne sais pas si vous vous en rendez compte. On nous a dit que nous aurions l'occasion de nous exprimer, mais c'est faux.

Je ne sais pas comment nous allons nous y prendre, mais il est clair pour moi que nous devons au minimum communiquer avec les gens du Comité permanent des finances et leur demander de nous accorder plus de temps pour traiter de ce sujet, de façon à pouvoir faire la lumière sur ce dossier. Si cette banque doit être créée, ce ne sera pas parce que les libéraux se seront servi de leur majorité à la Chambre pour nous passer cela sous le nez, à l'insu des citoyens. Ce que nous vivons là est complètement ridicule.

J'espère que les représentants du gouvernement seront pour le moins gênés face à cette situation et qu'ils accepteront cette motion afin que nous disposions de plus de temps, d'autant plus que nous avons entre les mains une lettre dans laquelle on parle en notre nom.

Je ne sais pas comment réagir à cela. J'espère sincèrement que tout le monde sera d'accord et que, de l'autre côté de la table, on acceptera cette motion. Nous disposerons alors de plus de temps pour poser des questions, comme il se doit, et pour faire des recommandations afin que le gouvernement puisse prendre la meilleure décision possible, sans essayer de nous passer cela sous le nez.

Merci, monsieur le président.

• (1230)

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci, monsieur Rayes.

M. Aubin a demandé la parole. Cependant, comme il est 12 h 30 et que nous avons convoqué les témoins jusqu'à cette heure-là, je vais les remercier de leur présence et des réponses qu'ils nous ont fournies.

Monsieur Iacono, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Angelo Iacono:** Monsieur le président, nos excuses aux témoins, et j'aimerais leur demander de rester un peu plus longtemps, s'ils le peuvent. Nous avons d'autres questions.

Seraient-ils disposés à rester un peu plus longtemps?

**M. Michael Ferguson:** Nous sommes au service du comité, monsieur le président.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci, monsieur Iacono.

Merci beaucoup de votre grande compréhension, chers témoins.

Nous allons poursuivre avec M. Aubin.

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

Il y a une dizaine de minutes à peine, je faisais des compliments à mes collègues du Comité au sujet de notre recherche de non-partisanerie. J'avoue qu'à présent, nous allons devoir faire des miracles pour conserver cette approche non partisane. La lecture de cette lettre et, surtout, toute la confusion qu'elle génère me laissent stupéfait, moi aussi.

En même temps, je vous dirais que, malheureusement, je ne suis pas surpris. Il semble que l'exemple vienne de haut. À la Chambre, nous sommes à débattre d'un projet de loi qui n'est pas encore approuvé et qui n'a certainement pas reçu la sanction royale. Pendant ce temps, dans les officines, on est déjà en train de mettre en place le processus d'embauche des employés et de parler du choix de la future direction de cette banque. Ce qu'on tente de faire est de plus en plus évident. Cette lettre est, à mon avis, un exemple supplémentaire d'une forme d'arrogance — je n'ai pas d'autre mot; je m'excuse s'il est fort, mais c'est celui qui me vient tout naturellement — d'un gouvernement majoritaire qui sait que, de toute façon, au bout du compte, ses vœux seront exaucés puisqu'il possède la majorité.

Au lieu de se soumettre aux règles démocratiques de notre Parlement et faire en sorte que chacun puisse, tant à la Chambre qu'en comité, s'exprimer sur des sujets pertinents et ainsi faire entendre la voix des citoyens de partout au pays, ce gouvernement semble fonctionner à grands coups de bulldozer. La situation est totalement inadmissible.

J'aimerais croire que la date sur la lettre est une erreur; j'aimerais y croire. Je vous dirais que, pour le bien de notre démocratie, si un de mes vis-à-vis libéraux me disait que la lettre n'a pas été postée et que c'est une simple erreur de date, je serais presque prêt à y croire, tellement cette façon de fonctionner m'apparaît absurde. J'espère que nous saurons trouver une solution. Il me semble que la proposition déposée par M. Rayes est remplie de bon sens.

Il s'agit d'un projet d'une grande importance. Je dirais même qu'il s'agit d'une révolution dans nos façons de faire et dans nos façons d'investir en matière d'infrastructure. Nonobstant cette lettre et le borbier dans lequel nous sommes plongés présentement, le fait qu'on accorde aussi peu de temps au Comité pour l'étudier constitue déjà, pratiquement, une forme d'outrage à la parole des députés et à notre rôle de porte-voix de l'ensemble des citoyens. Qu'il ne soit pas permis de l'étudier correctement et qu'il soit imposé à grands coups de bulldozer est totalement inacceptable.

C'est donc avec plaisir, évidemment, que je vais soutenir la motion de M. Rayes demandant plus de temps, ou plutôt demandant que notre comité écrive au Comité permanent des finances pour lui demander plus de temps. Vous voyez que nous sommes en train de mettre des gants blancs pour faire quelque chose qui devrait être un droit, et non pas un privilège. C'est le rôle de l'opposition de poser des questions et, Dieu merci, dans notre régime démocratique, les gens élisent aussi des députés de l'opposition pour demander au gouvernement de rendre des comptes. Voilà la fonction première de l'opposition officielle et du deuxième parti de l'opposition: faire en sorte que le gouvernement, peu importe sa couleur politique, rende compte des décisions qu'il prend et respecte le processus démocratique qui nous permet de démontrer cette reddition de comptes.

Actuellement, on pousse l'odieux encore plus loin en nous retirant notre responsabilité en tant qu'opposition du fait qu'on nous enlève le droit de parole et même le droit de soumettre quelque amendement possible. On sait très bien que lorsqu'on dépose un amendement en comité, il faut avoir des arguments solides pour faire changer le gouvernement d'idée, pour faire bouger un peu l'aiguille du compteur. C'est notre rôle, c'est notre responsabilité de développer des arguments solides pour démontrer, à coups de a), de b), de points et de tirets, la valeur de notre position. Il arrive que le gouvernement se rende à l'évidence devant des arguments bien soutenus. Cependant, lorsque nous n'avons même pas la possibilité de déposer un amendement, qui pourrait très bien être refusé par la majorité libérale et ce serait dans les règles de l'art, je vous avoue qu'on ne suit plus du tout le Règlement de la Chambre.

• (1235)

Permettez-moi de faire une analogie entre le hockey et ce que nous vivons présentement: nous sommes à la finale de la Coupe Stanley, nous sommes en troisième période, le score est nul, mais il n'y a plus d'arbitres sur la glace.

Je pense qu'il est de votre responsabilité, monsieur le président, de faire en sorte que nous ayons tout le temps nécessaire pour discuter de cette motion, ce que vous avez bien fait, d'ailleurs.



J'espère, avec ces quelques arguments, avoir fait la démonstration de la nécessité du respect du processus, peu importe la finalité et le résultat des amendements que nous souhaiterions déposer.

Je vais m'arrêter ici pour l'instant.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci, monsieur Aubin.

Madame Block, vous avez la parole.

[Traduction]

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suppose que j'ai besoin de quelques précisions. Je sais que quand ce projet de loi, ces articles ont été renvoyés au comité, il y avait des motions pour qu'on prolonge la réunion, qui n'ont peut-être pas été déposées, mais je dirais que, comme pour tout autre projet de loi renvoyé au comité, il est entendu que le comité l'étudie, entend des témoins, puis examine tout amendement que tout député pourrait vouloir apporter aux articles qui ont été renvoyés au comité.

À ma connaissance, nous avons entendu des témoins, la réunion a été ajournée et il n'y a eu absolument aucune occasion de proposer des amendements. En fait, on n'a même pas essayé de débattre de la question de savoir si des membres du comité allaient en proposer. Je trouve cela aberrant en soi lorsqu'il s'agit d'un projet loi qui nous a été renvoyé. Peut-être n'est-il pas entendu que nous examinons le projet de loi, nous entendons des témoins et, ensuite, nous cherchons à savoir si quelqu'un parmi nous pense qu'il devrait y avoir un amendement.

Je reconnais qu'il n'y avait pas d'empressement à prolonger l'étude. Il a été estimé que nous n'avions besoin que de deux heures pour étudier ce dossier qui, comme l'ont souligné mes collègues, est un dossier à 35 milliards de dollars qui soulève de très nombreuses questions. Ce premier point doit vraiment être corrigé.

Le deuxième point est qu'aucun membre du comité n'a reçu copie de cette lettre manifestement datée à demain. Je ne l'ai pas vue avant d'arriver ici aujourd'hui. Déclarer que nous n'avons aucune recommandation ou que nous ne proposons aucun amendement, alors que nous n'avons eu aucune possibilité d'en débattre, est encore pire, tout comme le fait de ne pas avoir envoyé la lettre au comité, d'ailleurs.

La présidente a déclaré qu'elle a invité les membres du comité à contacter le conseiller parlementaire, mais on ne nous a même pas avisés que nous le pouvions. Je n'étais pas à la réunion mardi. Je fais partie du comité, mais je n'ai pas reçu cette lettre expliquant que j'avais jusqu'à demain pour le faire.

Voilà les trois éléments que je soulignerai. Je ne sais pas comment nous allons remédier à cette situation, mais je tiens à faire connaître mon point de vue. Je suis d'accord avec M. Aubin qu'il faut malheureusement y voir une autre tentative du gouvernement de contrôler ce qui se passe aux comités et de faire adopter en force des projets de loi qu'il ne veut pas vraiment prendre le temps de comprendre ou au sujet desquels il ne souhaite pas entendre des témoins ou les partis d'opposition quant à des changements qui seraient souhaitables.

Merci beaucoup, monsieur le président. J'en resterai là.

• (1240)

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, madame Block.

Monsieur Fraser, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Sean Fraser:** Merci beaucoup.

Je comprends les députés de l'opposition et je dois admettre qu'il y a une certaine ambiguïté, en particulier en ce qui concerne la date. Cependant, il ne s'agit pas, à mon avis, d'un stratagème ou de quoi que ce soit d'intentionnel. Comme vous, madame Block, je n'étais pas au courant de cette lettre jusqu'à aujourd'hui.

Je crois que le paragraphe qui préoccupe le plus M. Rayes est celui qui dit que le comité n'a pas de recommandation. Il me semble qu'il peut vouloir dire que la présidente n'en a reçu aucune. Nous avons réservé une réunion à cause des contraintes de temps, car nous avons jusqu'au 19 pour répondre au Comité permanent des finances. Je suppose que la présidente l'a précisé, car elle n'a pas reçu de recommandations de la part du comité.

Si les députés de l'opposition ont des propositions d'amendements, je les encourage à les envoyer au conseiller parlementaire et au greffier législatif, comme l'explique le dernier paragraphe.

Je sais qu'il s'agit d'un projet de loi controversé. Nous avons entendu des témoins. Nous avons reçu le ministre. Nous avons débattu de la Banque de l'infrastructure toute une journée à la Chambre à la suite d'une motion de l'opposition, et il en a été question plusieurs fois au cours du débat sur le projet de loi C-44.

Il peut y avoir des désaccords, et je comprends qu'il y en ait, mais nous avons entendu des témoignages au comité et des arguments à la Chambre qui me convainquent que cette Banque de l'infrastructure a sa place dans la loi d'exécution du budget, et j'y suis personnellement favorable.

Il y a un problème de procédure concernant les dates dans la motion de M. Rayes, mais il y demande d'ajouter du temps à l'étude. Je ne pense pas, quant à moi, que du temps supplémentaire soit nécessaire parce que je pense que nous avons sur la table de quoi me convaincre qu'il s'agit d'une bonne idée qui aidera les collectivités que je représente.

Je comprends que ce soit un point de désaccord, mais je demande, en signe de bonne foi, que nous ne voyions pas dans cette lettre un acte répréhensible commis par notre présidente habituelle parce que, sincèrement, je ne crois pas que telle était son intention.

Je vous remercie, monsieur le président.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci, monsieur Fraser.

Monsieur Iacono, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Angelo Iacono:** Monsieur le président, je propose d'ajourner le débat.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup.

À cet égard, j'ai appris de la dernière fois: nous devons immédiatement mettre aux voix la motion d'ajournement du débat.

(La motion est adoptée.)

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Normalement, après l'adoption d'une motion d'ajournement du débat, nous passons au prochain élément à l'ordre du jour. Nous avons deux options, présentement. Ce n'est pas exactement conforme à l'ordre du jour, selon l'avis de convocation, mais ce sera au comité de décider. La période accordée aux témoins devait se terminer à 12 h 30, et nous sommes censés être à huis clos depuis cette heure. Logiquement, le prochain élément à l'ordre du jour est de procéder, à huis clos, aux instructions pour la rédaction du projet de rapport. Cependant, comme nous avons demandé aux témoins de rester, je ne peux pas donner priorité à un élément ou à l'autre. Donc, je vais laisser les membres du Comité ici se prononcer sur la prochaine étape.

M. Badawey a levé la main le premier, et ensuite M. Rayes.

Vous avez la parole, monsieur Badawey.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Je vous remercie, monsieur le président.

Vingt minutes se sont écoulées. J'aimerais donc poursuivre ce que nous avons commencé, c'est-à-dire les questions aux témoins. Je crois que vous avez l'ordre d'intervention...

**Mme Kelly Block:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Il y a un rappel au Règlement, monsieur Badawey.

Madame Block, vous avez la parole.

[Traduction]

**Mme Kelly Block:** Devons-nous nous prononcer sur la motion qui a été déposée?

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Non. Nous devons immédiatement passer au prochain élément à l'ordre du jour. La motion de M. Rayes ne sera pas mise aux voix, parce que le débat a été ajourné. Selon la procédure et les vérifications que nous avons faites la dernière fois, nous devons procéder au prochain élément à l'ordre du jour.

• (1245)

**M. Alain Rayes:** Donc, quand allons-nous mettre aux voix ma motion?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Vous n'avez pas demandé la parole, monsieur Rayes.

Je vais repasser la parole à M. Badawey.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Il s'agit d'une motion dilatoire.

Si vous me permettez de poursuivre, monsieur le président, je recommande de reprendre le dialogue avec les témoins qui a été interrompu il y a 20 minutes et de continuer de leur poser des questions.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Nous avons donc une proposition de M. Badawey.

**M. Alain Rayes:** Monsieur le président, j'aimerais avoir des clarifications sur la situation suivante. Je mets en évidence le fait que

j'ai le sentiment clair d'être bâillonné. J'aimerais savoir ce qu'il advient de ma motion.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Rayes, avant que vous preniez la parole, j'aimerais que vous me disiez pourquoi vous le faites, à savoir si vous invoquez le Règlement ou si vous voulez parler de la proposition voulant que nous reprenions la discussion avec les témoins. Si c'est un rappel au Règlement, ce n'est pas la même chose. Là, nous sommes en train de discuter de la proposition de M. Badawey.

**M. Alain Rayes:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

J'aimerais savoir ce qui se passe au sujet de ma motion. Vous parlez d'ajournement, mais je ne comprends pas cette technicalité. J'aimerais que la greffière nous en dise un peu plus à ce sujet.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Pour le moment, monsieur Rayes, nous devons retourner à l'ordre du jour qui a été établi. Vous pourrez poser votre question à la greffière immédiatement après, mais pour ma part, je vais suivre l'ordre du jour. C'est ce qu'il nous incombe de faire.

Vous voulez invoquer le Règlement, monsieur Aubin?

**M. Robert Aubin:** Non, il s'agit de la proposition de M. Badawey.

En fait, j'aimerais avoir un éclaircissement de façon à pouvoir prendre position face à cette proposition.

La demi-heure durant laquelle nous devons donner des instructions aux analystes sur l'élaboration du rapport va-t-elle être remise à une prochaine rencontre ou aux calendes grecques? Le Comité va-t-il faire l'objet d'une prolongation?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** C'est une bonne question.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président. Malheureusement, vous avez raison de dire que maintenant que nous allons entendre un autre témoin pendant une autre heure, l'intention serait, après ce témoin et cette heure, j'en suis certain, de témoignage et de questions, de passer aux instructions à la greffière et à l'analyste pour la rédaction du projet de rapport.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Donc, pour clarifier les choses....

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** C'est sans importance maintenant que nous avons ajouté une heure au processus.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Aubin, vous avez la parole.

**M. Robert Aubin:** Cela fait partie des règles de fonctionnement d'un comité. Une demi-heure a été prise, mais on n'a pas ajouté de temps. Pour ma part, je ne peux pas ajouter une demi-heure à mon horaire aujourd'hui pour participer à la discussion sur les instructions qui seront données aux analystes. La séance devra donc se terminer à l'heure habituelle.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Ce sera en effet le cas s'il n'y a pas de consentement unanime parmi les membres du Comité.

**M. Robert Aubin:** Il n'y aura pas de consentement unanime. C'est impossible, puisque j'ai un autre rendez-vous.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Vraiment? Allons.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Y a-t-il un autre rappel au Règlement?

Non?

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** J'apporte juste des précisions parce que c'est manifestement nécessaire,

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Il y a à l'ordre du jour deux éléments qui sont exactement au même niveau. Il s'agit d'une situation un peu particulière. Je vais donc vous demander immédiatement si vous désirez continuer d'écouter les témoins.

Je demanderais à tous ceux et celles qui veulent continuer à entendre les témoins de lever la main.

Qui est contre?

J'en conclus que nous allons poursuivre les questions.

Monsieur Rayes, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Alain Rayes:** Merci, monsieur le président.

Pourriez-vous nous dire où nous en sommes? J'avoue être encore dans tous mes états à l'idée que ce rapport soit fait et envoyé au Comité permanent des finances vendredi sans que nous ayons d'autre occasion de nous exprimer. Hier, quelqu'un a décidé à notre place que nous n'aurions aucune recommandation à soumettre.

Nous apprêtons-nous maintenant à siéger à huis clos?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Nous venons de voter afin de continuer à entendre les témoins jusqu'à la fin de la rencontre.

**M. Alain Rayes:** Donc, nous n'aurons aucunement l'occasion de faire nos recommandations d'ici la fin de la rencontre. Est-ce exact?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Aubin, vous avez la parole.

**M. Robert Aubin:** Je ne veux pas mettre en doute votre autorité; je veux simplement comprendre pourquoi vous avez donné la priorité, au moyen d'un vote, à l'interrogation des témoins plutôt qu'à la préparation du dossier. En votant pour l'un, nous votions forcément contre l'autre. Ce n'était vraisemblablement pas mon intention, mais j'étais face à un dilemme cornélien.

Sommes-nous en règle avec la procédure?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** C'est tout simplement que la première personne qui a invoqué le Règlement pour demander qu'on entende les témoins, c'était M. Badawey.

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

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Donc, j'ai fait exactement ce qu'il fallait faire pour que nous décidions du prochain point à l'ordre du jour.

Pour le moment, la parole est à M. Rayes.

Monsieur Rayes, il vous reste cinq minutes.

• (1250)

**M. Alain Rayes:** Je ne sais pas si la greffière pourrait nous aider à cet égard, mais j'ai réellement l'impression que nous sommes dans un cul-de-sac.

Selon ce que je comprends, les analystes doivent faire d'ici demain un rapport sur le dossier de la Banque de l'infrastructure et le soumettre au Comité permanent des finances.

Avons-nous jusqu'à demain pour faire des recommandations?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** La présidente a décidé de faire part de la position du Comité au président du Comité permanent des finances. C'est donc une décision de la présidente. Il n'y a pas d'autres rapports à l'ordre du jour de ce comité concernant la Banque de l'infrastructure.

**M. Alain Rayes:** Veuillez excuser tous mes questionnements, mais j'aimerais savoir si un document qui est daté d'un autre jour et qui parle en notre nom sans que nous y ayons consenti a une valeur légale.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Que faites-vous?

[Français]

**M. Alain Rayes:** J'invoque le Règlement.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Est-ce que vous ne pouvez pas exercer un certain contrôle?

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Badawey, M. Rayes utilise le temps de parole qui lui a été alloué pour interroger les témoins.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Très bien. D'accord, merci.

[Français]

**M. Alain Rayes:** J'essaie de respecter les règles. Quelqu'un a parlé en mon nom et je pense être tout à fait en droit de m'exprimer à ce sujet. Il y a bel et bien une lettre, et la présidente a utilisé son droit de l'envoyer. Elle a ce pouvoir. Toutefois, cette lettre donne des directives et cite à ce sujet les membres du Comité, alors que ceux-ci n'y ont pas consenti. Je voudrais simplement savoir si cela signifie que, si la présidente envoie une lettre, celle-ci a d'office préséance sur tout ce qui a été dit, que le contenu de la lettre soit ou non véridique.

Quels sont nos recours, en tant que membres du Comité?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Rayes, je vais clarifier deux points.

Premièrement, je rappelle que, le 11 mai, la greffière a envoyé une lettre à tous les membres du Comité pour les inviter à faire parvenir les recommandations ou les propositions d'amendement directement au Comité permanent des finances. Ce courriel a été envoyé à tous les membres du Comité le 11 mai. La greffière vient de me le confirmer.

Deuxièmement, vous pourrez changer quelque chose seulement si vous remettez en cause la décision de la présidence. La question concernant cette lettre sera alors mise aux voix. Vous pouvez proposer autre chose, vous pouvez faire ce que vous voulez, mais il reste que la présidente a pris une décision et que c'est son droit de le faire.

**M. Alain Rayes:** Monsieur le président, j'ai déjà mobilisé beaucoup trop de temps destiné aux témoins.

Avant de laisser la place aux députés du gouvernement, je voudrais m'excuser, au nom de l'ensemble des députés, de cette situation malheureuse. Je sens que mes droits ont été complètement brimés aujourd'hui.

Je n'ai pas de questions à vous poser. Je vais céder mon temps de parole, peu importe ce qu'on en fera. Pour moi, il n'y a plus rien à dire aujourd'hui.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup.

Monsieur Badawey, vous disposez de six minutes.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Je vous remercie, monsieur le président

J'apprécie de pouvoir revenir au sujet. Je vais laisser une partie de mon temps de parole à M. Tootoo.

**L'hon. Hunter Tootoo:** Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Ferguson, je suis très heureux de pouvoir profiter de ce précieux temps.

Vous avez parlé, entre autres, du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. On sait bien que les programmes nationaux tels que le PAIA, les ententes sur le logement social et le financement de la santé ne conviennent pas ou ne fonctionnent pas dans le Nord.

Pensez-vous qu'un PAIA particulier pour le Nord aiderait le gouvernement et le ministère des Transports à répondre à certains des besoins urgents de l'infrastructure aéroportuaire dans le Nord?

**M. Michael Ferguson:** Il s'agit d'une décision stratégique qu'il appartient au gouvernement de prendre. Nous avons certainement remarqué, en examinant le PAIA et le nombre de projets mentionnés comme étant à réaliser dans les petits aéroports, y compris dans les aéroports éloignés du Nord, que la demande relative aux projets liés à la sécurité est nettement supérieure au montant dont disposait le PAIA dans le passé.

Il existe d'autres moyens de financement pour certains de ces types de programmes. Il appartient donc au gouvernement de décider à cet égard. En gros, notre recommandation générale était que le ministère des Transports ait un plan qui précise les besoins dans les aéroports éloignés du Nord et ce qui doit être fait, par exemple, les ressources nécessaires, comment les déterminer et les trouver, et comment les problèmes seraient réglés. À propos de ce plan, le gouvernement devra décider des outils qui pourront être utilisés dans sa mise en oeuvre.

• (1255)

**L'hon. Hunter Tootoo:** Je vous remercie, monsieur Ferguson.

Vous mentionnez également dans votre rapport que si l'infrastructure n'est pas entretenue, sa réparation et sa modernisation deviennent très coûteuses. Si je me souviens bien, le financement passe par le gouvernement du Nunavut, dans le cadre de l'entente de financement du territoire selon une formule préétablie, entente conclue avec le ministère des Transports et les aéroports de l'Arctique pour l'entretien de ces aéroports.

Dans votre travail de vérificateur du gouvernement du Nunavut et dans ce rapport, pensez-vous qu'il puisse être problématique de fournir au gouvernement du Nunavut les ressources nécessaires pour l'entretien de l'infrastructure existante?

**M. Michael Ferguson:** Comme vous le soulignez à juste titre, nous avons un rôle non seulement en qualité de vérificateur général du Canada, mais aussi en tant que vérificateur général de chacun des

trois territoires. Nous préparons des rapports d'audit pour le gouvernement du Yukon que nous remettons à l'Assemblée législative du Yukon. Nous préparons des rapports pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest que nous remettons à l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest. Et nous faisons de même pour le gouvernement du Nunavut. Nous avons toujours le plaisir de procéder à un certain nombre de vérifications de gestion au Nunavut dont nous rendons compte à l'Assemblée législative du Nunavut.

En ce qui concerne le niveau de financement, globalement, ce n'est pas quelque chose que nous examinons pour ce qui est de savoir comment le gouvernement fédéral fournit des fonds aux différents territoires. Encore une fois, je crois que je dirai que dans cet audit, nous avons indiqué expressément le problème de la quantité de projets mentionnés comme devant être réalisés pour régler des questions de sécurité par rapport au financement disponible dans le cadre du programme d'aide aux immobilisations. Il existe d'autres moyens de financer certains de ces types d'améliorations, mais pas dans le cadre du programme courant qui existe pour financer ces types de questions. Nous avons certainement établi qu'il existe, dans le PAIA même, un problème entre le besoin déterminé et le montant du financement disponible d'après les niveaux de financement historiques.

**L'hon. Hunter Tootoo:** Je vous remercie, monsieur Ferguson.

Vous soulignez également dans votre rapport que, rien qu'au Nunavut, qui compte 25 aéroports, il faut près de 500 millions de dollars, en dollars de 2014, et un peu plus de 75 millions de dollars pour déplacer deux aéroports afin de satisfaire aux règles de sécurité de Transports Canada.

Étant donné toutes les lacunes que vous soulignez dans votre rapport, et la qualité de l'infrastructure et de l'information qui s'y trouvent pour les pilotes, si pareille situation existait dans un aéroport urbain, par exemple, pensez-vous qu'il serait toujours autorisé à fonctionner?

**M. Michael Ferguson:** Les problèmes que nous avons relevés en ce qui a trait à l'infrastructure des aéroports éloignés du Nord sont, à mon sens, très préoccupants. Encore une fois, quand des vols sont autorisés, ils le sont avec le souci de la sécurité, mais en ce qui concerne les aéroports éloignés du Nord, à cause des problèmes de balisage lumineux, de systèmes de navigation ou d'exactitude des données météorologiques, ils ne sont peut-être pas en mesure de fonctionner aussi souvent.

Quand on parle des aéroports dans le Nord qui sont bien éclairés à certains moments de l'année, cela est extrêmement important. Je crois que tous les problèmes que nous avons repérés sont importants. Indépendamment de toute comparaison avec la situation ailleurs, nous avons fait la recommandation et le ministère doit avoir un plan qui précise ce qui doit être fait et comment ces problèmes seront corrigés.

• (1300)

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, monsieur Ferguson et monsieur Tootoo.

Monsieur Ferguson, je vous remercie, vous et votre équipe, d'avoir participé à la rencontre d'aujourd'hui et d'avoir fait preuve d'une si grande patience. Dans le monde des parlementaires, on sait quand on commence, mais on ne sait pas comment les choses vont se dérouler. Je vous remercie encore une fois d'avoir été parmi nous.

Je crois comprendre que nous n'obtiendrons pas le consentement unanime qui nous permettrait de nous pencher sur les instructions relatives au rapport sur la sécurité aérienne.

Mesdames, messieurs, merci.

Voulez-vous de nouveau invoquer le Règlement, monsieur Aubin?

**M. Robert Aubin:** Non. En fait, je veux préciser qu'il ne s'agit pas, dans mon cas, d'une velléité. J'ai un rendez-vous à Trois-Rivières et j'ai trois heures et demie de route à faire. Il m'est tout simplement impossible de rester.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci à vous tous.

La séance est levée.

---





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

---

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