



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 142 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 9 mai 2019

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 9 mai 2019

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Bienvenue à tous.

Nous sommes réunis aujourd'hui pour étudier trois plans ministériels pour des organismes qui relèvent du ministre des Transports, ainsi que le Budget principal des dépenses 2019-2020 de ce ministère.

Un certain nombre de crédits ont été renvoyés au Comité le jeudi 11 avril 2019 aux fins de discussion, à savoir les crédits 1 et 5 sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; le crédit 1 sous la rubrique Office des transports du Canada; les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45 et 50 sous la rubrique ministère des Transports; le crédit 1 sous Marine Atlantique S.C.C.; le crédit 1 sous la rubrique Société des ponts fédéraux limitée et le crédit 1 sous VIA Rail.

Nous sommes ravis d'accueillir l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, ainsi que ses fonctionnaires, qui sont Michael Keenan, sous-ministre, Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Anuradha Marisetti, sous-ministre adjointe pour les programmes et André Lapointe, dirigeant principal des finances.

Pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, nous accueillons Mike Saunders, président-directeur général, ainsi que Nancy Fitchett, vice-présidente des Affaires organisationnelles et chef des services financiers par intérim. Nous sommes heureux de vous revoir.

Pour l'Office des transports du Canada, nous recevons Scott Streiner, président et premier dirigeant, et Manon Fillion, secrétaire et dirigeante principale des services corporatifs.

Pour Marine Atlantique, nous avons Murray Hupman, président et chef de la direction, et Shawn Leamon, vice-président des finances.

Enfin, pour VIA Rail Canada, nous accueillons Jacques Fauteux, directeur des relations gouvernementales et communautaires.

Soyez les bienvenus au Comité. Merci de votre présence.

Je vais amorcer la discussion en mettant en délibération le crédit 1 sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Monsieur le ministre Garneau, vous avez la parole pour cinq minutes. Je sais que vous ne vous sentez pas bien aujourd'hui. Sachez que nous vous sommes reconnaissants d'être là malgré tout.

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Merci beaucoup, madame la présidente. Je sais que les gens auraient été très déçus que je ne sois pas ici aujourd'hui.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Marc Garneau: Je suis ravi d'être là. Si je tousse et bafouille de temps en temps, ne vous inquiétez pas. Je suis en vie et en bonne santé. Je ne veux pas prendre l'habitude d'avoir un rhume quand je viens ici, mais je vais bien. Je vous remercie.

[Français]

Madame la présidente, membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à vous rencontrer aujourd'hui. Je suis accompagné des personnes que vous avez déjà nommées.

[Traduction]

Le portefeuille fédéral des transports, qui comprend Transports Canada, des sociétés d'État, des organismes et des tribunaux administratifs, accomplit de nombreux travaux importants.

Pour ce qui est du Budget principal des dépenses du présent exercice, j'aimerais commencer par dire que, pour la quatrième année, Transports Canada participe à un projet pilote dans le cadre duquel nous évaluons l'efficacité de relier les crédits pour subventions et contributions à leurs objectifs.

Pour appuyer l'examen parlementaire du Budget principal des dépenses et, plus généralement, l'examen rigoureux des dépenses du gouvernement, les dépenses prévues par Transports Canada sont présentées dans le Budget principal des dépenses de 2019-2020 conformément au cadre des résultats du ministère.

L'objectif global de Transports Canada est de veiller à ce que notre réseau de transport soit sûr, sécuritaire, efficace, écologique et novateur. Nous tâchons d'atteindre ce but en proposant des lois, des politiques et des règlements, en surveillant et en inspectant l'industrie du transport pour veiller à ce qu'elle respecte ces lois, politiques et règlements, et en finançant des projets qui renforcent le réseau de transport. Aussi, nous collaborons avec divers partenaires, y compris les peuples autochtones, l'industrie, les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que des organismes internationaux.

Le Budget principal des dépenses de 2019-2020 de Transports Canada se chiffre à 1,86 milliard de dollars. La presque totalité de ce montant est répartie en quatre volets de la façon suivante: 879 millions de dollars pour le transport efficace, 374 millions de dollars pour le transport sûr et sécuritaire, 252 millions de dollars pour le transport écologique et novateur, et 194 millions de dollars pour les services internes. Un montant de 162 millions de dollars est également prévu pour de nouveaux postes budgétaires.

Au Canada, le secteur des transports connaît actuellement une période excitante et enrichissante. L'innovation engendre de nouvelles possibilités et de nouveaux défis. C'est pourquoi nous allouons les ressources nécessaires pour relever ces nouveaux défis, et nous recherchons des moyens de tirer parti des nouvelles occasions d'accroître la sécurité, la sûreté et l'efficacité des transports. Nous cherchons aussi des moyens de réduire l'incidence des transports sur notre environnement.

Dans le budget de 2019, le gouvernement a annoncé un investissement de 300 millions de dollars dans un nouveau programme incitatif favorisant l'achat de véhicules zéro émission afin de nous aider à atteindre notre objectif à l'égard des nouveaux véhicules légers au Canada, soit de réduire l'empreinte carbone de 10 % d'ici 2025, de 30 % d'ici 2030 et de 100 % d'ici 2040. La première tranche de ce montant, qui représente 71 millions de dollars pour l'exercice 2019-2020, est incluse dans le présent Budget principal des dépenses.

[Français]

Transports Canada demande également la somme de 2,1 millions de dollars dans le présent budget principal des dépenses pour la protection des cybersystèmes essentiels dans le secteur des transports. Le budget de 2019 prévoit plus de 12 millions de dollars sur trois ans pour mettre en oeuvre la version modernisée de la Loi sur la sécurité automobile. Cette loi prévoit le recours à des amendes pour renforcer la conformité en matière de sécurité ainsi qu'une plus grande souplesse pour appuyer les essais de sécurité et le déploiement de technologies novatrices.

Le budget de 2019 prévoit aussi près de 46 millions de dollars sur trois ans pour appuyer l'innovation et la modernisation du régime de réglementation de Transports Canada. Cela aura une incidence sur les essais commerciaux des systèmes commerciaux d'aéronefs télépilotés et exploités hors visibilité directe, les projets pilotes sur les systèmes coopératifs de circulation en peloton de camions et le Programme de paiement de transfert de sécurité routière, qui sera amélioré.

Je vais également présenter les points saillants du budget principal des dépenses des organismes fédéraux et des sociétés d'État faisant partie de mon portefeuille.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA, sollicite 875 millions de dollars pour continuer à protéger les voyageurs au moyen d'un contrôle de sécurité efficace, uniforme et de grande qualité.

Un montant de 288 millions de dollars a été annoncé dans le budget de 2019 pour protéger le public et continuer d'assurer la sûreté des éléments essentiels du réseau de transport aérien en 2019-2020.

Dans le budget de 2019, le gouvernement a aussi annoncé son intention de présenter un projet de loi qui nous permettrait de vendre les actifs et les passifs de l'ACSTA à une entité indépendante à but non lucratif. L'enveloppe de financement de 2019-2020 comprend des ressources pour la transition afin d'appuyer ce changement de structure organisationnelle.

• (1105)

[Traduction]

Marine Atlantique demande près de 153 millions de dollars pour offrir, conformément à la Constitution, un service de traversier à longueur d'année entre North Sydney, en Nouvelle-Écosse, et Port aux Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi qu'un service

saisonnier non obligatoire, entre North Sydney et Argenta, à Terre-Neuve-et-Labrador.

Marine Atlantique assure le transport de plus du quart de toutes les personnes se rendant à Terre-Neuve, ainsi que deux tiers des marchandises acheminées dans cette province, dont 90 % des marchandises périssables et des marchandises d'utilité temporaire. Les services de Marine Atlantique sont cruciaux pour les intérêts des entreprises qui font des affaires dans cette région, ainsi que pour les personnes qui voyagent à destination et en provenance de l'île de Terre-Neuve. Il est mentionné dans le budget de 2019 que nous prolongerons le soutien accordé aux services actuels de traversier dans l'Est du Canada, et que nous envisagerons l'achat de trois nouveaux traversiers modernes, dont un pour Marine Atlantique.

[Français]

VIA Rail Canada demande près de 732 millions de dollars dans le présent budget principal des dépenses. VIA Rail, qui est notre transporteur ferroviaire national, veut offrir à ses passagers un service sûr, sécuritaire, efficace, fiable et viable sur le plan écologique. VIA Rail exploite non seulement des trains dans le corridor Québec-Windsor ainsi que des trains long-courriers entre Toronto et Vancouver et entre Montréal et Halifax, mais offre aussi un transport ferroviaire dans les régions et les collectivités éloignées, notamment à certaines qui n'ont pas recours à un autre moyen de transport à longueur d'année.

En conclusion, les ressources financières présentées dans le présent budget principal des dépenses aideront ces organismes, ces sociétés d'État et Transports Canada à entretenir et à améliorer notre réseau de transport, qui est vital pour notre économie et notre qualité de vie. Le réseau de transport est aussi crucial pour assurer notre sûreté et notre sécurité, et c'est en le perfectionnant que nous le rendrons plus sûr et plus sécuritaire.

Nous créons aussi de bons emplois, bien rémunérés, pour la classe moyenne et nous offrons une meilleure qualité de vie à la population canadienne.

C'est avec plaisir que je répondrai maintenant à vos questions.

[Traduction]

La présidente: Monsieur le ministre, merci beaucoup de cet exposé.

Nous allons passer tout de suite à Mme Block, pour six minutes.

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

Je tiens également à vous remercier, monsieur le ministre, ainsi que le personnel de votre ministère, de vous être joints à nous aujourd'hui.

Par où faut-il commencer pour vous interroger sur le Budget principal des dépenses, le Rapport ministériel sur les plans et priorités, l'Office des transports du Canada et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien? J'ai l'impression qu'on a l'embaras du choix.

À première vue, monsieur le ministre, on peut avoir l'impression que vous avez été très occupé, mais en y regardant de plus près, on constate qu'une bonne partie du gros du travail qui s'est fait a été laissé au ministère ou au secteur lui-même. Je parle ici des mesures législatives que vous avez présentées, des règlements qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* ou des mesures récentes qui ont été incluses dans la Loi d'exécution du budget.

Prenons par exemple les nombreuses initiatives qui visent l'industrie du transport aérien. Nous avons toujours entendu dire que l'effet cumulatif de ces initiatives — la réglementation sur le temps de service de vol, la Déclaration des droits des passagers aériens, la création récente, par le truchement de la Loi d'exécution du budget, d'une nouvelle entité pour les contrôles de sûreté — et les délais serrés à l'intérieur desquels l'industrie doit s'adapter dépassent la capacité qu'a cette dernière de mettre en œuvre ces changements de façon sécuritaire et uniforme.

De plus, l'industrie continue d'essayer de composer avec la récente immobilisation au sol de son Boeing 737 Max 8 et les changements subséquents que les compagnies aériennes ont dû apporter pour continuer à offrir un service aérien sécuritaire aux Canadiens.

J'aimerais citer partiellement les propos que M. Bergamini a tenus lorsqu'il est passé devant notre comité:

Maintenant, alors que notre industrie est aux prises avec des défis opérationnels majeurs, découlant de l'interdiction de vol des appareils Max 8, la mise en œuvre de nouvelles règles concernant les temps de vols et l'impossible tâche de se conformer avant le 1^{er} juillet aux nouvelles règles normatives touchant les droits des passagers, nous sommes une fois de plus confrontés à un échéancier et à un processus imposés par le gouvernement.

Il faisait référence aux mesures incorporées dans la Loi d'exécution du budget.

Monsieur le ministre, pourquoi présentez-vous cette mesure dans la Loi d'exécution du budget à la fin d'une session et à cinq mois de nouvelles élections, alors que l'industrie est déjà aux prises avec tant d'autres difficultés?

• (1110)

L'hon. Marc Garneau: J'aimerais dire qu'il se passe beaucoup de choses dans l'industrie du transport aérien et que nous avons annoncé il y a des années notre intention de mettre en place bon nombre d'entre elles. En fait, le processus normal de consultation et de publication dans la *Gazette du Canada* a été très long et, dans certains cas, le temps est venu de passer à la partie II de la *Gazette du Canada* et de mettre ces règlements en vigueur.

Premièrement, l'industrie ne s'étonne guère que nous ayons voulu aborder la question de la fatigue des pilotes. C'est quelque chose qui a commencé sous les conservateurs, en 2010, et qui n'avait pas encore été mis en œuvre en 2015. Nous l'avons poursuivie et nous sommes en train de la mettre en place, alors ce n'est pas une surprise.

Deuxièmement, en ce qui concerne les droits des passagers, nous avons dit clairement il y a trois ans que c'était quelque chose que nous allions le faire.

Nous sommes également inflexibles en ce qui concerne l'accessibilité pour les passagers.

Nous avons clairement indiqué que nous allions de l'avant avec toutes ces mesures. Nous avons consulté l'industrie et le moment est venu de mettre les résultats en pratique. Nous estimons que les échéanciers que nous allons annoncer — et que nous avons déjà annoncés dans certains cas — sont très raisonnables.

Mme Kelly Block: Ma question portait sur les mesures prévues dans la Loi d'exécution du budget qui permettraient de créer une nouvelle entité pour les contrôles de sûreté. Compte tenu de toutes les autres initiatives que l'industrie du transport aérien doit mettre en œuvre dans des délais très courts, je me suis demandé pourquoi vous avez jugé nécessaire d'introduire cette mesure dans la Loi d'exécution du budget avec un autre délai très court.

Nous croyons comprendre qu'elle doit être mise en œuvre d'ici le 1^{er} janvier 2020, et nous allons tenir des élections à l'automne.

Pouvez-vous expliquer pourquoi vous avez inclus cette mesure dans la Loi d'exécution du budget?

L'hon. Marc Garneau: Nous l'avons fait parce que nous tenons beaucoup à transformer l'ACSTA actuelle — l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien — en un organisme sans but lucratif, comme un gouvernement précédent l'avait fait dans les années 1990 en séparant NavCan de Transports Canada, ce qui s'est révélé être un modèle extrêmement efficace.

Permettez-moi de souligner que cette décision ne fait pas l'unanimité. L'industrie du transport aérien a aussi émis les réserves que vous venez d'exprimer. Par ailleurs, les aéroports où cette mesure serait mise en œuvre sont très satisfaits de la décision que nous avons prise d'aller de l'avant avec cette version sans but lucratif de l'ACSTA.

Mme Kelly Block: Vous avez déclaré que l'avion au Canada n'est pas devenu plus abordable pour les Canadiens, même si c'est l'un de vos objectifs de 2030 en matière de transport. Étant donné que la moitié du prix d'un billet d'avion d'Ottawa à Toronto est attribuable aux taxes directes et aux suppléments, pourquoi votre gouvernement rend-il le transport aérien au Canada encore plus coûteux en imposant une taxe sur le carbone? Aussi, j'aimerais savoir si vous avez évalué le coût de cette taxe pour l'industrie aérienne.

J'ai besoin d'une réponse rapide, s'il vous plaît, car il ne me reste que 45 secondes.

• (1115)

L'hon. Marc Garneau: Bien entendu, nous croyons qu'il est important pour nous — et il s'agit d'un enjeu de plus grande envergure — d'aborder la question des changements climatiques. Évidemment, grâce au cadre pancanadien, nous avons donné aux provinces la possibilité de décider de la façon dont elles allaient procéder. Pour celles qui ont décidé de ne pas le faire, il y aurait un filet de sécurité et, en ce qui concerne les vols, des suppléments sur le carburant seraient imposés aux provinces dans lesquelles le filet de sécurité s'applique et où nous ne nous occupons que des vols intraprovinciaux. Nous n'avons rien changé aux vols interprovinciaux.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous passons maintenant à M. Badawey pour six minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente, et bienvenue à notre comité, monsieur le ministre. Merci d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Garneau, je crois savoir que vous revenez tout juste du Forum économique des Grands Lacs, à Cleveland, en Ohio, où vous étiez présent non seulement en tant que ministre, mais aussi comme président du Comité du Cabinet chargé des questions concernant les relations canado-américaines, la diversification du commerce et le commerce interne.

La question, en particulier en ce qui concerne le débat d'aujourd'hui sur le budget, est de savoir comment nous continuons d'investir pour consolider nos corridors commerciaux, ici au Canada. Poursuivez-vous vos discussions avec nos homologues américains pour intégrer et faire valoir ces investissements dans les corridors commerciaux intérieurs, et aussi, une fois ces investissements réalisés et achevés, pour assurer la fluidité et, espérons-le, voir à ce qu'ils intègrent eux aussi une grande partie de leurs investissements dans les corridors commerciaux? Idéalement, nous voulons que les mouvements transfrontaliers se fassent de façon transparente, que ce soit par la route, par les Grands Lacs, par la voie des airs ou par train?

La raison pour laquelle je pose la question, c'est que, dans notre région du Niagara, nous assistons à un exode important du commerce vers les États-Unis. Tout aussi important, sinon plus important, c'est le fait qu'une grande partie de ce commerce passe par la région du Niagara ou vient de l'autre côté de la frontière et se rend ensuite, par exemple, au port de New York, à Staten Island, à Manhattan ou dans d'autres ports, puis s'internationalise.

Par conséquent, il est nécessaire d'avoir cette fluidité, surtout lorsque vous passez la frontière, que ce soit par la route, le rail, l'eau ou la voie des airs. Ces discussions ont-elles lieu?

L'hon. Marc Garneau: En bref, oui. Le Forum économique des Grands Lacs, auquel j'ai assisté hier, est, comme vous le savez, composé de neuf États américains limitrophes des Grands Lacs, de l'Ontario et du Québec. C'est un forum très utile, parce que nous avons tous beaucoup de choses en commun.

Comme vous l'avez fait remarquer, la façon dont nous pouvons rendre les corridors commerciaux aussi efficaces que possible est l'un des grands intérêts que nous avons en commun. L'économie de cette région se chiffre à 6 000 milliards de dollars et elle touche 100 millions de personnes. Il y a un très grand nombre de produits que nous voulons amener au bon endroit. La Voie maritime du Saint-Laurent est un élément essentiel de ce plan et, comme vous le soulignez, il y a le rail, mais disons que l'option maritime est sous-exploitée.

Comme vous le savez, nous, les Canadiens, sommes en train d'évaluer comment nous pouvons rendre la Voie maritime du Saint-Laurent plus efficace. C'est un axe qui traverse aussi une région dont vous vous souciez beaucoup, la péninsule du Niagara et le canal Welland. Nous voulons faire en sorte qu'une plus grande part des marchandises produites se retrouve plus rapidement sur les marchés. Les gens que j'ai rencontrés au port de Cleveland et dans ces neuf États américains, par exemple, veulent recevoir leurs produits. Oui, ils peuvent utiliser le rail, mais ils pensent comme nous que le trafic maritime pourrait être mieux utilisé.

C'est quelque chose dont nous parlons et que nous avons en commun.

M. Vance Badawey: J'aimerais poser une question au sujet du message qui doit être transmis à nos homologues américains concernant l'AEUMC — l'Accord États-Unis-Mexique-Canada — et l'article 232, où il est question des tarifs. Évidemment, ce corridor commercial intégré est binational et, en fin de compte, sa destination finale est la plupart du temps internationale. Nos homologues américains sont-ils bien conscients que, pendant que nous faisons ces investissements, l'AEUMC doit encore faire l'objet d'un examen, et que l'article 232 sur les tarifs devrait, dans ce contexte, être traité de façon positive?

L'hon. Marc Garneau: Oui, et c'est l'un des principaux messages que j'ai transmis hier aux gens à qui j'ai parlé. Oui, nous voulons ratifier ce que nous appelons l'ACEUM, soit l'Accord Canada-États-Unis-Mexique, mais en même temps, il existe un sérieux obstacle: les droits de douane sur l'acier et l'aluminium. J'ai dit très clairement que cette situation nous causait des difficultés ici au Canada, d'autant plus qu'il ne nous reste que cinq ou six semaines avant que le Parlement s'ajourne. Nos homologues américains comprennent très bien cela. Ils comprennent aussi l'importance de finaliser et de mettre en oeuvre l'ALENA, et ils partagent notre engagement.

• (1120)

M. Vance Badawey: Ma dernière question, madame la présidente, porte sur le Fonds national des corridors commerciaux.

Quelles sortes de réussites observez-vous à l'heure actuelle, dans la foulée des investissements que vous avez déjà effectués, et quelles sont vos attentes face au rendement futur de ces investissements?

L'hon. Marc Garneau: Jusqu'ici, nous avons engagé des fonds pour 39 projets. Certains d'entre eux sont en cours de construction pour l'instant, et nous estimons qu'ils permettront d'accroître la fluidité de la circulation dans nos corridors commerciaux. Quelques projets visent les ports des Grands Lacs, comme ceux de Thunder Bay et de Hamilton. Des fonds ont été accordés à ces deux ports, et d'autres mesures ont été prises pour faciliter au maximum le mouvement des biens dans ces corridors.

Nous nous trouvons actuellement dans une situation en évolution, car nous avons 750 millions de dollars de plus, et nous recevons, depuis le 15 janvier, de nouvelles soumissions aux fins d'examen dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux. Il s'agit d'un programme très sollicité et très populaire, qui permet de faire exactement ce que son nom indique, c'est-à-dire maintenir une circulation efficace dans nos corridors.

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à M. Aubin.

[Français]

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

J'ai une question rapide pour vous, madame la présidente, puisque je ne veux pas perdre le temps qui m'est imparti pour discuter avec le ministre.

Y aura-t-il un moment, pendant la portion de la réunion publique réservée aux affaires du Comité, où je pourrai déposer la motion annoncée mardi dernier?

[Traduction]

La présidente: Oui, si vous voulez le faire à la fin de cette portion de la réunion, avant que nous entamions la deuxième partie, ou encore au début de la deuxième partie, je n'y vois pas d'inconvénient, monsieur Aubin.

M. Robert Aubin: C'est parfait.

[Français]

Bonjour, monsieur le ministre.

Merci d'être ici. C'est toujours un plaisir de vous revoir. J'espère vous entendre dire aujourd'hui que la mobilité interurbaine verte est votre priorité absolue, de même que la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Dans le budget, je vois que VIA Rail Canada demande 731,6 millions de dollars, dont 435,6 millions de dollars serviront aux dépenses en capital.

Qu'est-ce que le commun des mortels doit comprendre de l'expression « dépenses en capital »? Y a-t-il quelque chose dans ces dépenses pour un éventuel train à grande fréquence, ou TGF?

L'hon. Marc Garneau: Le gouvernement subventionne non seulement le prix des billets de VIA Rail, mais également les dépenses en capital de la société. Celle-ci a beaucoup d'équipement et de gares qu'elle doit entretenir. Cela coûte de l'argent.

Nous continuons d'évaluer le projet de train à grande fréquence. Ce projet est distinct des activités et des responsabilités courantes de VIA Rail Canada.

M. Robert Aubin: Merci.

L'hon. Marc Garneau: Je sais que le train à grande fréquence vous intéresse.

M. Robert Aubin: Au plus haut point.

L'hon. Marc Garneau: J'aurais été déçu si vous ne m'aviez pas posé une question à ce sujet.

M. Robert Aubin: Soyez sans crainte, j'en ai une autre.

Je n'ai absolument rien trouvé dans le budget qui parle du TGF. Votre collègue de l'Infrastructure et des Collectivités m'a dit que le projet avançait bien, même s'il n'y avait pas un mot dans le budget à ce sujet.

Le jour où vous serez convaincu de la pertinence de ce projet, si l'on n'a pas épuisé l'ensemble des sommes prévues pour les études entourant le projet du TGF, pourrez-vous quand même prendre une décision, ou faudra-t-il attendre que toutes ces sommes soient épuisées?

L'hon. Marc Garneau: Je veux vous assurer que nous faisons notre travail avec beaucoup de diligence. Vous allez comprendre, j'en suis sûr, que c'est un projet extrêmement complexe qui concerne des centaines de kilomètres et qui soulève des questions très centrales. Y aura-t-il suffisamment de passagers pour que le TGF soit viable? On ne veut pas être obligé de subventionner ce train au-delà d'un certain montant, si je puis dire. Il y a aussi des questions environnementales et la nécessité de consulter les peuples autochtones. De plus, il y a une question liée à l'interopérabilité si l'on construit le Réseau express métropolitain, ou REM, à Montréal.

• (1125)

M. Robert Aubin: Si vous aviez des réponses avant la fin des études, pourriez-vous prendre une décision?

L'hon. Marc Garneau: Nous travaillons avec beaucoup d'assiduité et de diligence afin de pouvoir prendre une décision. Je m'attends à ce que vous me rappeliez chaque semaine que c'est quelque chose que je ne devrais pas oublier.

M. Robert Aubin: Absolument, et je continuerai de le faire.

Changeons de sujet. Dans le budget, il était question de véhicules à zéro émission de moins de sept passagers. J'ai assisté à un colloque ces dernières semaines sur la filière hydrogène et les piles à combustible. Il semble que le Canada soit relativement en retard dans ce dossier, notamment pour ce qui est des autobus et des camions à hydrogène.

Si des véhicules plus lourds étaient électrifiés et rechargés par le réseau électrique ou par un système plus complexe, cela pourrait-il constituer une autre approche pour combattre les gaz à effet de serre? La filière hydrogène est-elle aussi envisagée au Canada?

L'hon. Marc Garneau: Cette question est certainement ouverte. Nous nous fions au marché pour voir si d'autres modèles d'automobiles répondront aux critères nécessaires pour bénéficier d'une subvention.

Je dois vous rappeler l'une des mesures qui n'a pas été autant mentionnée et qui s'applique aux particuliers désireux d'acheter l'une de ces voitures. Les entreprises ont aussi droit à une réduction fiscale si elles achètent des voitures, légères ou lourdes, qui fonctionnent à piles à hydrogène.

M. Robert Aubin: Merci infiniment de cette réponse.

Dans ma dernière minute, je voudrais vous parler rapidement de l'ACSTA. On sait bien que les sommes prélevées sur le billet des passagers pour les mesures de sécurité ne sont pas totalement réinvesties en sécurité. C'est comme une vache à lait pour le gouvernement.

La privatisation des services de sécurité pourrait-elle avoir des avantages, notamment pour des aéroports régionaux, comme Trois-Rivières, qui ont besoin de services de sécurité pour exploiter, par exemple, le secteur des entreprises qui offrent des voyages au rabais?

L'hon. Marc Garneau: L'un de nos objectifs est de réduire les coûts pour les passagers. Il faut, bien sûr, engager des coûts pour les mesures de sécurité. C'est l'utilisateur qui paie pour sa sécurité, c'est-à-dire la personne qui achète un billet d'avion, mais on ne veut pas que ce coût soit plus élevé que nécessaire.

En ce qui concerne les aéroports qui ne sont pas desservis par un système comme l'ACSTA, tel qu'il est mentionné dans le projet de loi C-49 sur la modernisation de la Loi sur les transports au Canada, les aéroports ont accès à ce système, mais à leurs frais. Il est possible qu'à l'avenir, nous réexaminions les aéroports désignés, mais cela n'est pas envisagé d'ici le mois de juin.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, ministre Garneau.

C'est au tour de M. Iacono.

[Français]

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

Monsieur le ministre, merci d'être ici ce matin.

Notre comité a travaillé sur l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens, ce qui représente un problème pour certaines communautés au pays, particulièrement à Laval. D'ailleurs, le rapport a été présenté à la Chambre le 19 mars dernier.

Avez-vous des commentaires à formuler au Comité à ce sujet?

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

Je reconnais que les transports ont une incidence sur la vie quotidienne des Canadiens, notamment le bruit qu'ils génèrent. Bien que les aéroports soient les pivots de l'économie, leurs activités doivent tenir compte des besoins des communautés.

En ce qui concerne le problème spécifique du bruit des aéroports, le gouvernement est sensible aux préoccupations des citoyens qui vivent à proximité de l'aéroport de Montréal et d'autres aéroports partout au pays. Nous continuons à suivre la situation de très près.

La gestion du bruit des aéronefs est complexe. Elle nécessite des efforts combinés de divers paliers de gouvernement et de divers acteurs de l'industrie du transport aérien. Différents groupes sont en cause.

Ce qui m'encourage, c'est de voir l'attention que l'industrie accorde à cette question. Par exemple, NAV CANADA et l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto ont fait appel à des experts reconnus ainsi qu'au grand public pour les aider à trouver des moyens d'atténuer le bruit des aéronefs à l'aéroport de Toronto. Elles se sont engagées ouvertement à mettre en oeuvre la plupart des recommandations que ce groupe d'experts a fournies. Elles établissent des rapports et procèdent à des consultations sur ce travail.

Il y a des choses que l'on peut faire, mais il faut que tous les acteurs travaillent de concert. Je suis très conscient de ce problème parce que l'on m'en parle constamment.

• (1130)

M. Angelo Iacono: Merci.

Passons maintenant au transport ferroviaire. Au mois de mars dernier, vous avez annoncé plusieurs nominations à VIA Rail Canada, entre autres, celle de Mme Garneau, qui a été nommée présidente et chef de la direction.

Pouvez-vous nous parler du processus de nomination et des objectifs de Mme Garneau dans le cadre de son mandat?

L'hon. Marc Garneau: Lors d'un processus de nomination comme celui-là, on essaie de trouver la meilleure personne qui soit pour occuper le poste, une personne qui a l'expérience et les qualifications nécessaires pour prendre la direction d'une grande société dont les responsabilités sont extrêmement importantes. Je suis particulièrement fier de voir Mme Cynthia Garneau prendre officiellement les commandes de VIA Rail aujourd'hui. Je suis certain que l'avenir s'annonce bien.

Comme vous le savez, l'un des gros projets de VIA Rail est présentement le renouvellement de sa flotte dans le corridor Québec-Windsor. Il s'agit d'un investissement important. Tout l'équipement, les locomotives et les wagons vont être remplacés. À partir de 2022, on pourra voir les nouveaux wagons et les nouvelles locomotives. C'est un gros projet et une importante responsabilité. Comme vous le savez, le contrat a été confié à la compagnie Siemens Canada, qui sera responsable de fournir cet équipement. Enfin, si on décide de passer à l'action pour ce qui est du train à haute fréquence, il va y avoir beaucoup plus de pain sur la planche.

M. Angelo Iacono: Depuis le 1^{er} mai, le programme fédéral Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission change la donne pour les Canadiens qui veulent « rouler vert ». Parmi les commentaires qui reviennent le plus souvent, il y a le coût de ces véhicules. Au Québec et à Laval, il existe déjà des incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission.

Ce nouvel incitatif fédéral peut-il être cumulatif? Autrement dit, peut-il s'ajouter à ceux offerts par les provinces et les municipalités?

L'hon. Marc Garneau: Oui. On trouve sur le site Web de Transports Canada la liste des véhicules admissibles. L'incitatif peut atteindre 5 000 \$. Le Québec a un incitatif qui peut atteindre 8 000 \$. Comme vous l'avez mentionné, la Ville de Laval est unique en ce sens qu'elle offre également un incitatif de 2 000 \$. Tous ces incitatifs sont cumulables, mais le véhicule que la personne achète doit figurer sur les trois listes. Il est possible en effet qu'il figure sur une liste, mais pas sur les autres. Si le véhicule apparaît sur les trois listes, où figurent les véhicules les plus communs, la personne peut bénéficier d'un rabais vraiment considérable.

M. Angelo Iacono: Quelles sont les prévisions quant à la vente de véhicules zéro émission pour la période de 2019-2020?

L'hon. Marc Garneau: Nous n'avons pas de prévisions, mais nous espérons que les gens seront nombreux à considérer que le temps est venu d'acheter ce genre de véhicules. Nous aimerions voir en grand nombre des gens examiner ces véhicules chez les concessionnaires.

[Traduction]

La présidente: Nous passons maintenant à M. Rogers.

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

Je tiens à remercier le ministre et les fonctionnaires d'être des nôtres aujourd'hui.

Monsieur le ministre, j'aimerais m'attarder sur les problèmes de transport qui touchent Terre-Neuve-et-Labrador, où les déplacements se font surtout, bien entendu, par avion ou par traversier.

Marine Atlantique offre un important service de traversier obligatoire en vertu de la Constitution aux citoyens de ma province. Récemment, nous avons connu des difficultés en raison des tarifs fixés par Marine Atlantique et des taux de recouvrement des coûts, qui, de l'avis de certains, sont trop élevés. De nombreux habitants s'inquiètent du prix inabordable de ce service de traversier, qui revêt une importance cruciale pour ma province.

Pourriez-vous nous parler des mesures qui sont prises pour faire en sorte que ce service obligatoire en vertu de la Constitution soit abordable?

• (1135)

L'hon. Marc Garneau: Nous essayons d'atteindre le juste équilibre dans ce dossier. Comme vous l'avez souligné, le service de Marine Atlantique est essentiel pour les intérêts de Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi que pour les gens qui en dépendent non seulement pour leurs déplacements personnels, mais aussi pour le transport de la plupart des marchandises à destination et en provenance de l'île.

Marine Atlantique assure le transport de plus d'un quart de toutes les personnes se rendant à Terre-Neuve, ainsi que des deux tiers des marchandises acheminées dans cette province, dont 90 % des denrées périssables et des marchandises d'utilité temporaire, et nous avons la responsabilité constitutionnelle de maintenir le service entre North Sydney et Port aux Basques.

Marine Atlantique demande 153 millions de dollars pour offrir un service de traversier à longueur d'année, prévu par la Constitution, entre North Sydney, en Nouvelle-Écosse, et Port aux Basques, ainsi qu'un service saisonnier non obligatoire entre North Sydney et Argenta. Dans le budget de 2019, comme vous le savez, il est mentionné que nous prolongerons le soutien accordé aux services actuels de traversier dans l'est du Canada, et que nous envisagerons d'acheter trois nouveaux traversiers modernes, dont un pour Marine Atlantique. Cela viendrait remplacer le *Leif Ericson*.

Je suis conscient que le service demeure coûteux. Notre approche consiste à subventionner le service obligatoire en vertu de la Constitution, et nous visons à recouvrir 100 % des coûts du service non obligatoire. Nous estimons avoir atteint le juste équilibre, même si certains ne seraient peut-être pas d'accord là-dessus. Nous essayons de faire quelque chose qui assure le maintien du service et qui permet la modernisation de la flotte, en temps et lieu, mais nous devons également tenir compte des dépenses engagées.

M. Churence Rogers: Je peux comprendre l'objectif d'essayer d'atteindre le juste équilibre, mais je crois que d'après le sentiment général partout dans la province — entre autres, auprès des gens d'affaires et des exploitants d'entreprises touristiques —, les tarifs actuels constituent un obstacle au transport des personnes vers la province. Nous avons observé une amélioration marquée du tourisme dans la province, mais les gens sont toujours d'avis que l'abordabilité constitue un problème, et ils nous invitent à examiner de plus près les taux de recouvrement des coûts.

Je suis content que vous ayez mentionné le nouveau traversier, car je me demande comment l'approche de renouvellement de la flotte aura une incidence sur les activités de Marine Atlantique et les services qu'elle offre.

L'hon. Marc Garneau: Nous avons ici des représentants de Marine Atlantique. Il y a Murray Hupman. Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Murray Hupman (président et chef de la direction, Marine Atlantique S.C.C.): Oui, bien sûr. Cette initiative n'aura aucune incidence sur le service.

Lorsque le nouveau traversier sera mis en service, cela améliorera le service. Nous utiliserons la flotte existante jusqu'à l'entrée en service du nouveau traversier, après quoi nous nous dessaisirons du *Leif Ericson*. Bref, il n'y aura aucune incidence sur le service.

M. Churence Rogers: C'est donc positif, de votre point de vue?

M. Murray Hupman: C'est extrêmement positif, oui.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

Dans le cadre de notre étude actuelle sur la logistique du commerce et des transports, monsieur le ministre, nous avons entendu des témoignages, notamment de la part du Conseil économique des provinces de l'Atlantique, au sujet de la nécessité d'harmoniser les règlements en matière de transport. Dans le budget de 2019, le gouvernement du Canada a annoncé que, par l'entremise du Programme de paiements de transfert de la sécurité routière, il allait appuyer les provinces et les territoires dans leurs efforts visant à améliorer l'harmonisation des exigences de sécurité routière et de transport.

Comment le gouvernement prévoit-il appuyer les provinces et les territoires dans l'harmonisation de leur réglementation concernant le poids et la dimension des camions de marchandises?

L'hon. Marc Garneau: Je vais céder la parole au sous-ministre, mais vous avez raison de dire qu'il faut essayer d'harmoniser la réglementation, parce que les provinces ont établi leurs propres limites de poids en fonction de la manière dont elles conçoivent leurs routes ou des types de routes dont elles sont dotées et des conditions terrestres qui les caractérisent.

Nous essayons d'améliorer la situation de telle sorte que, si un camion part de St. John's, à Terre-Neuve, pour se rendre à Victoria, en Colombie-Britannique, il n'aura pas à s'arrêter en chemin et à décharger la marchandise. Dans certains cas, il y a également eu des problèmes liés aux pneus. Pour améliorer le commerce intérieur au pays, nous nous employons à harmoniser ces règles de compétence provinciale.

Je cède maintenant la parole au sous-ministre Keenan.

• (1140)

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Comme l'a dit le ministre Garneau, beaucoup d'efforts sont déployés pour régler cette question très technique. Le ministre et ses collègues provinciaux qui siègent au Conseil des ministres des Transports ont demandé à un groupe de travail de produire un rapport sur l'harmonisation de l'industrie du camionnage. Ce document a été publié au début de 2019. Par ailleurs, un groupe interprovincial sur le poids et les dimensions a été chargé de se pencher là-dessus et d'établir des priorités pour harmoniser ces règlements.

D'importants progrès ont été réalisés dans le domaine des pneus simples à bande large. Nous avons maintenant un accord de principe avec les provinces pour uniformiser les règlements applicables à cette catégorie de pneus, et l'industrie du camionnage attend avec impatience d'avoir des règles qui fonctionnent dans l'ensemble du pays.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

La parole est à M. Eglinski.

M. Jim Eglinski (Yellowhead, PCC): Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier le ministre et son personnel de leur présence.

Madame la présidente, je voudrais partager mon temps de parole avec mon collègue, M. Liepert.

Sur ce, madame la présidente, j'aimerais proposer une motion au nom de Matt Jeneroux, qui est absent aujourd'hui.

La présidente: Oui, allez-y.

M. Jim Eglinski: La motion se lit comme suit:

Que le Comité invite le secrétaire parlementaire du ministre des Services aux Autochtones à comparaître au nom du ministre, pour faire le point sur l'état de l'octroi de fonds d'infrastructures directement aux communautés autochtones, y compris par le doublement du Fonds de la taxe sur l'essence, annoncé dans le budget de 2019 et que la réunion du mardi 28 mai 2019 déjà prévue pour cette étude soit télévisée.

Madame la présidente, je demande un vote par appel nominal.

Je vous remercie.

La présidente: Y a-t-il des observations?

Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je serai brève, car je sais que nous voulons continuer à poser des questions au ministre.

Comme nous en avons discuté à la dernière réunion, nous savons que le premier ministre a fourni aux secrétaires parlementaires une ligne directrice qui énonce leurs rôles et leurs fonctions, notamment celui de comparaître devant des comités si les ministres sont dans l'impossibilité de le faire. Je sais que la motion originale, qui visait à inviter le ministre, a été adoptée à l'unanimité; nous espérons donc que les députés du parti au pouvoir appuieront la proposition de demander au secrétaire parlementaire de comparaître à la place du ministre.

Cela dit, j'appuie cette motion.

La présidente: Pour la gouverne des membres du Comité, la greffière m'a informée que les secrétaires parlementaires répondent effectivement aux questions et qu'ils peuvent remplacer un ministre dans bien des cas, mais cela ne se fait pas automatiquement. La greffière s'en remet à la réponse qui est fournie par le ministère et, en l'occurrence, il s'agissait de fonctionnaires.

Y a-t-il d'autres observations sur cette motion?

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

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à M. Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre, d'être ici.

J'aimerais revenir un peu sur le transfert de l'ACSTA.

Je ne suis pas ici pour poser des questions au nom des compagnies aériennes, mais nous avons entendu des témoignages très éloquentes lors des dernières séances.

Je ne répéterai pas tout ce que ma collègue a mentionné dans sa question initiale, mais je crois que vous devez admettre, monsieur le ministre, que même si, comme l'avez dit — et je vais vous paraphraser —, cette consultation dure depuis longtemps, en réalité, tous les détails de la déclaration des droits des passagers n'ont été adoptés qu'au cours de la présente session. À vrai dire, les détails concernant le transfert de l'ACSTA n'ont été révélés que dans le cadre du projet de loi d'exécution du budget. Bien entendu, les compagnies aériennes ont dû faire face à une situation qui n'est la faute de personne, à savoir l'immobilisation au sol des appareils Max 8.

J'aimerais que vous nous expliquiez un peu plus pourquoi il est si important de faire adopter cette mesure dans le cadre du projet de loi d'exécution du budget, au lieu de veiller à ce qu'elle soit négociée de façon équitable et qu'au bout du compte, les consommateurs n'en subissent pas d'effets négatifs.

• (1145)

L'hon. Marc Garneau: L'une des principales raisons pour lesquelles nous mettons de l'avant cette proposition, c'est pour rendre les choses meilleures et plus efficaces pour les consommateurs, et nous estimons que les mesures envisagées nous permettront d'atteindre cet objectif. Comme je l'ai dit, beaucoup de gens se sont montrés sceptiques face à la décision de séparer NavCan de Transports Canada. Pourtant, aujourd'hui, les gens y voient un exemple d'une décision très sage prise il y a 20 ans.

Il est vrai que cette question ne figurait pas officiellement sur l'écran radar, mais ce n'est pas une surprise ni pour l'industrie aérienne ni pour les aéroports. Là encore, les administrateurs des aéroports suivent de très près ce dossier. Ils réclament cette mesure depuis très longtemps.

À notre avis, le calendrier que nous avons proposé est réalisable. Je peux comprendre la situation des compagnies aériennes, parce qu'il se passe plein de choses, et je déplore le problème concernant des appareils Max 8. C'était tout à fait inattendu.

Toutefois, quand nous prenons des décisions au sujet du calendrier de mise en oeuvre, nous en faisons un examen très attentif. Nous ne lançons pas de dates arbitraires.

M. Ron Liepert: Je ne sais pas combien de temps il me reste, mais j'aimerais obtenir des précisions sur un autre point.

Les représentants des compagnies aériennes ont semblé laisser entendre que l'affaire était conclue et que le prix de vente des actifs avait déjà été établi. Si je ne me trompe pas, l'un de vos sous-ministres a déclaré l'autre jour au Comité que ce n'était pas le cas et qu'il y aurait quand même des négociations.

Pouvez-vous faire le point sur la situation actuelle? Il nous semble que si vous vendez ces actifs pour plus de 1 \$, disons, les passagers paient en double pour ces actifs, parce qu'ils ont déjà payé une fois.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

L'hon. Marc Garneau: C'est le sous-ministre qui va répondre.

M. Michael Keenan: Il y a deux points que je pourrais aborder. Tout d'abord, le projet d'exécution du budget vise à autoriser un transfert négocié. Par ailleurs, il établit certaines conditions de base, mais tout est sous réserve des négociations avec les compagnies aériennes et les aéroports.

Les représentants des compagnies aériennes ont exprimé des inquiétudes devant le Comité et ailleurs. Nous nous sommes entretenus avec eux et nous avons répondu à leurs préoccupations, si bien qu'ils sont maintenant prêts à s'asseoir avec nous la semaine prochaine et à entamer les négociations sur une réforme qui fait l'objet de discussions, d'une manière ou d'une autre, depuis 2017.

Au sujet du prix de transfert, la directrice générale de la politique aérienne a mentionné dans son témoignage que cette question fera partie des négociations, et c'est effectivement le cas. Selon la position adoptée par le gouvernement en vue de ces négociations, le prix approprié pour transférer les actifs est la valeur comptable dans les comptes du gouvernement. Si vous les transférez à leur valeur comptable, alors il n'y aura aucune incidence sur le déficit. Ainsi, le transfert est neutre au chapitre de l'incidence sur les contribuables

actuels par rapport aux voyageurs actuels. C'est notre position à l'amorce des négociations.

Toutefois, tout cela est sous réserve d'une négociation avec les aéroports et les compagnies aériennes. Les aéroports sont prêts, et les compagnies aériennes nous ont dit hier qu'elles seraient prêtes à entamer ces négociations dès la semaine prochaine.

M. Ron Liepert: Il semble que les passagers ont déjà payé pour ces actifs. Je ne comprends toujours pas comment le gouvernement peut prétendre qu'il s'agit d'un simple transfert direct. L'ensemble de ces actifs a été établi au moyen de frais que les contribuables ont payés. Le gouvernement affirme maintenant que nous allons prendre cet ensemble d'actifs, auquel le public a déjà contribué, et que nous allons l'inclure dans les recettes générales pour ensuite demander aux contribuables de payer une deuxième fois. Cela n'a pas de bon sens.

M. Michael Keenan: Je dirais que les actifs accumulés à l'ACSTA sont assez considérables et qu'ils ont été accumulés sur une longue période et au fil des ans. Si vous regardez l'histoire de l'Administration, elle a parfois enregistré un énorme déficit, et le gouvernement est intervenu, et elle a parfois enregistré un excédent.

Les contribuables et les passagers représentent dans une grande mesure les mêmes personnes. Pas moins de 13 millions de Canadiens prennent l'avion chaque année, et ce sont tous des contribuables. La position du gouvernement au début des négociations est de procéder au transfert d'une manière qui serait neutre pour les contribuables et les passagers. Autrement, le gouvernement du Canada réaliserait un gain, ou cela s'ajouterait au déficit, et ce ne serait pas neutre pour les contribuables et les passagers.

• (1150)

La présidente: Merci, monsieur Keenan.

Messieurs Hardie et Fuhr, vous vous partagerez le prochain temps de parole. Monsieur Fuhr, vous avez deux minutes, puis la parole sera à M. Hardie.

M. Stephen Fuhr (Kelowna—Lake Country, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur le ministre, merci de votre présence ce matin. Comme vous le savez, le Comité a récemment déposé un rapport intitulé « À l'appui des écoles de pilotage au Canada ». C'est le rapport qui a découlé de ma motion M-177, qui a reçu l'appui unanime de la Chambre, soit 280 voix contre 0, ce qui n'arrive pas très souvent ces temps-ci, comme vous le savez très bien. Je crois que cela indique que la Chambre appuie sans réserve — et, par extension, les Canadiens — ce que le pays fera pour former des pilotes.

Je comprends aussi que le ministère a 120 jours pour répondre au rapport, et ce sera très serré compte tenu du nombre de jours de séance qu'il nous reste. Par conséquent, au cas où cela ne se produirait pas, même si je souhaite de tout cœur que cela se fasse, j'aimerais vous inviter à nous dire ce que vous avez pensé du rapport.

L'hon. Marc Garneau: Je l'ai trouvé excellent. Je tiens à remercier le Comité des transports et je tiens également à vous remercier de votre motion qui a déclenché ce processus. Par ailleurs, comme vous le savez, Transports Canada se penche sur cet enjeu et la nécessité d'avoir plus de pilotes et d'offrir plus de formations au Canada en raison de la pénurie imminente en la matière, et nous en ressentons déjà un peu les effets.

Comme vous l'avez souligné, nous examinons actuellement toutes les recommandations qu'a formulées le Comité des transports sur cette question. Je suis sûr que nous serons en mesure d'y arriver, même si nous avons seulement 120 jours. Nous travaillons d'arrache-pied pour le faire d'ici l'ajournement des travaux.

C'est un rapport extrêmement utile; cela nous aide. Je crois que c'est un exemple parfait de l'importance des comités. Les précieux commentaires qu'ils formulent aident les divers ministères dans leur travail.

M. Stephen Fuhr: Merci. Mes deux minutes sont écoulées. Je cède donc la parole à mon collègue.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Monsieur Garneau, les corridors commerciaux sont évidemment très importants. Je crois que vous, votre ministère et l'ensemble du gouvernement l'avez reconnu. Le Comité l'a aussi reconnu.

M. Badawey et moi-même avons lancé une étude sur le corridor commercial de Niagara et le corridor commercial de la côte Ouest. Vous serez ravi d'apprendre que les discussions au sujet de la collaboration entre les divers intervenants du corridor commercial de la côte Ouest se sont énormément intensifiées. J'ai eu le privilège d'assister à la conférence du WESTAC il y a une semaine, et les participants comprennent qu'ils doivent réussir à mieux coordonner leurs activités au lieu de seulement laisser le gouvernement démêler le tout.

Cela étant dit, j'ai davantage une demande qu'une question. Cela concerne la troisième compagnie de chemin de fer de catégorie 1 qui dessert les ports du Grand Vancouver, soit la Burlington Northern Santa Fe. Cette ligne de chemin de fer continue de connaître des difficultés sur le plan de la sécurité et de la fiabilité. La semaine dernière, un emportement par les eaux a forcé la fermeture du chemin de fer durant deux jours, et il y a évidemment le problème de capacité, parce que le chemin de fer longe la côte et traverse une zone résidentielle à White Rock, où la vitesse est évidemment limitée.

C'est une demande que je répète, parce que je l'ai déjà faite auparavant. Je demande environ 300 000 \$ pour cofinancer, avec les municipalités régionales et la province de la Colombie-Britannique, une étude pour déplacer la ligne de chemin de fer de la BNSF plus loin de la côte, ce qui permettrait évidemment d'assurer une meilleure circulation des marchandises et de possiblement avoir une liaison ferroviaire rapide le long du corridor de Cascadia.

Je vous laisse y penser, mais je vous invite à faire un commentaire si vous le voulez.

L'hon. Marc Garneau: Merci beaucoup. J'aimerais ajouter que j'encourage la Ville de Surrey à continuer de présenter des demandes de financement pour cette étude par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux. C'est un projet admissible. Cela n'a pas encore porté ses fruits, mais j'encourage les intervenants à persévérer. Ils peuvent présenter en tout temps une demande en ce sens.

La présidente: Merci beaucoup.

Je remercie tout le monde.

Je dois maintenant lire l'énoncé qui suit: Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, le Comité met maintenant aux voix le Budget principal des dépenses pour l'année financière qui prend fin le 31 mars 2020.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT
AÉRIEN

Crédit 1—Paiements à l'Administration pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital.....586 860 294 \$

Crédit 5—Offrir un meilleur service aux passagers du transport aérien.....288 300 000 \$

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

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Crédit 1—Dépenses du programme.....31 499 282 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....678 526 078 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....134 973 337 \$

Crédit 10—Subventions et contributions - Réseau de transport efficace.....593 897 864 \$

Crédit 15—Subventions et contributions - Réseau de transport écologique et novateur.....65 026 921 \$

Crédit 20—Subventions et contributions - Réseau de transport sûr et sécuritaire.....17 842 681 \$

Crédit 25—Intégrer l'innovation à la réglementation.....10 079 959 \$

Crédit 30—Intervention en matière de sécurité maritime du Canada.....1 128 497 \$

Crédit 35—Offrir un meilleur service aux passagers du transport aérien.....4 800 000 \$

Crédit 40—Encourager les Canadiens à utiliser des véhicules à émission zéro.....70 988 502 \$

Crédit 45—Protéger les infrastructures essentielles du Canada contre les cybermenaces.....2 147 890 \$

Crédit 50—Transport routier et ferroviaire sécuritaire.....73 110 648 \$

(Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45 et 50 sont adoptés avec dissidence.)

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Crédit 1—Paiements à la société.....152 904 000 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1— Paiements à la société.....731 594 011 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

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

Des députés: Oui.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est toujours agréable de vous voir, monsieur Garneau, de même que vos fonctionnaires. Nous vous avons vus souvent depuis trois ans et demi. Merci beaucoup à tous. Je vous souhaite une excellente journée.

Nous prendrons une pause, puis nous examinerons au retour la demande de M. Aubin et la motion de M. Kmiec.

● (1150)

(Pause)

● (1200)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Avant de passer à l'autre sujet à l'ordre du jour, M. Aubin a une motion dont nous sommes dûment saisis et qu'il souhaite proposer.

Aimeriez-vous dire quelques mots à ce sujet, monsieur Aubin?

[Français]

M. Robert Aubin: Je vais être assez bref, parce que j'ai déjà présenté l'essence de cette motion à notre dernière réunion. Je suis un peu surpris par le vote précédent.

Mon propos n'est rattaché à aucune demande particulière. Le point que je veux souligner, c'est qu'il me semble que nous ne sommes pas en train de faire de la politique partisane quand nous demandons à un ministre de se présenter. Malgré tout le respect que j'ai pour les fonctionnaires, je signale que ces derniers sont des exécutants. Ceux qui donnent la commande et amorcent la vision, ce sont les politiciens. En l'absence d'un ministre, pour quelque raison que ce soit, nous devrions pouvoir rencontrer son secrétaire parlementaire. Cela m'apparaît sensé. Ce qu'on veut avoir comme discussion, c'est une discussion sur la vision, de ceux qui prennent les décisions, qui dirigent et qui donnent les orientations.

Pour une raison x , y ou z , il se pourrait que le secrétaire parlementaire ne puisse pas se présenter non plus. Je souhaiterais que, au moins, la présidente et la greffière aient cette liberté, soit de convoquer automatiquement le secrétaire parlementaire pour qu'on gagne du temps et qu'on arrive à l'objectif, soit d'avoir une discussion avec ceux qui prennent les décisions.

Je pense ne pas avoir besoin de relire la motion, elle est suffisamment claire. Voilà ce que j'avais à dire.

• (1205)

[Traduction]

La présidente: Y a-t-il des commentaires?

Aimeriez-vous avoir un vote par appel nominal? D'accord.

(La motion est adoptée par 9 voix contre 0. [Voir le Procès-verbal])

M. Ron Liepert: Je m'excuse, madame la présidente.

La présidente: Oui.

M. Ron Liepert: Étant donné que nous venons d'adopter cette motion, j'ai l'impression qu'automatiquement la motion que nous avons proposée plus tôt ne nécessiterait même pas de motion puisque l'autre motion visait le ministre et qu'il n'était pas disponible. Nous avons maintenant adopté une motion qui prévoit que le secrétaire parlementaire devrait témoigner.

Je vous demande, à titre de présidente, d'évaluer si nous pouvons aller de l'avant avec la motion initiale et inviter le secrétaire parlementaire à témoigner, comme le prévoit cette motion.

La présidente: Selon ce que j'en comprends, nous avons déjà pris une décision à cet égard, mais il n'aurait pas été possible de le faire à la date proposée par M. Jeneroux dans sa motion.

Le Comité a déjà pris une décision à ce sujet lors d'une précédente réunion. Nous ne reviendrons donc pas sur cette décision. Merci.

D'accord. Passons au ministère des Transports. Nous étudions maintenant l'utilisation temporaire au Canada, par des Canadiens, de véhicules immatriculés aux États-Unis. Ce sujet nous est proposé par M. Kmiec, et notre collègue s'intéresse depuis un bon temps à cette question.

Le Comité a accepté de donner du temps à M. Kmiec pour présenter et proposer sa motion. Nous l'avons fait avec plaisir.

Nous accueillons des représentants du ministère des Transports: Michael DeJong, directeur général, Intégration des stratégies et programmes multimodaux, et Mario Demers, chef, Importation et inspection de la vérification.

Nous avons aussi des représentants du ministère des Finances: Carlos Achadina, directeur principal, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt, et Scott Winter, directeur, Politique tarifaire et commerciale, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux.

Nous avons aussi Andrew Lawrence, directeur exécutif par intérim à la Direction de programme des voyageurs à l'Agence des services frontaliers du Canada.

Nous avons aussi Evan Rachkovsky, directeur de la recherche et des communications à l'Association canadienne des snowbirds.

Enfin, nous avons Tim Reed, qui témoigne, à titre personnel, par vidéoconférence en direct de Calgary, en Alberta.

Bienvenue à tous. Nous sommes ravis de vous accueillir ici aujourd'hui.

Nous entendrons en premier l'exposé du ministère des Transports.

[Français]

M. Michael DeJong (directeur général, Intégration des stratégies et programmes multimodaux, ministère des Transports): Madame la présidente, membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de parler de l'utilisation temporaire de véhicules immatriculés aux États-Unis par des citoyens canadiens.

[Traduction]

Je m'appelle Mike DeJong et je représente Transports Canada. J'aimerais prendre un instant pour présenter mon collègue Mario Demers, qui est chef de l'importation à Transports Canada.

Je voudrais décrire brièvement les règles actuelles qui s'appliquent à l'importation de véhicules immatriculés aux États-Unis et fournir une mise à jour sur les mesures en cours pour améliorer ce processus.

En ce qui concerne le processus actuel, la Loi sur la sécurité automobile autorise l'importation au Canada de véhicules achetés aux États-Unis, si ces véhicules sont conformes aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. Ces normes établissent les exigences minimales de sécurité pour protéger le public voyageur, notamment les exigences en matière d'éclairage, de freinage et de commandes de direction. La Loi permet aussi l'importation au Canada de véhicules immatriculés aux États-Unis qui sont conformes aux normes équivalentes en vigueur aux États-Unis, à savoir les Normes fédérales de sécurité des véhicules automobiles des États-Unis, et qui peuvent être révisés afin de se conformer aux règles canadiennes.

Même si les normes de sécurité des véhicules automobiles des deux pays sont très similaires, Transports Canada a des exigences uniques dans des domaines où les avantages en matière de sécurité ont été démontrés. À titre d'exemple, les normes canadiennes comprennent des exigences concernant les feux de jour, l'interverrouillage du système d'embrayage pour les véhicules équipés d'une boîte de vitesse manuelle et le système antidémarrage antivol.

Transports Canada gère le processus d'importation par l'entremise du Registraire des véhicules importés, ou le RVI. Un importateur doit confirmer que tout rappel touchant son véhicule a été corrigé et en présenter une preuve au RVI avant l'importation. Une fois au Canada, après avoir payé les frais d'inscription au RVI, l'importateur devra présenter le véhicule pour une inspection finale des normes fédérales. Avant cette inspection, l'importateur doit apporter les modifications nécessaires pour que les véhicules importés des États-Unis soient conformes aux exigences canadiennes.

Le RVI est financé au moyen de frais d'utilisation imposés aux importateurs canadiens de véhicules achetés aux États-Unis. Ces frais ouvrent une série de tâches et de services tels que la vérification de la conformité avant l'achat, les documents liés à l'importation, le suivi et l'avis final aux autorités d'immatriculation provinciales. Le RVI offre également une ligne d'assistance sept jours par semaine et maintient un réseau de plus de 500 centres d'inspection.

Dans le cas d'une importation temporaire, le règlement de sécurité actuel prévoit des options pour les véhicules qui ne sont pas conformes aux normes de sécurité canadiennes. Ces options s'appliquent notamment aux circonstances impliquant des essais de véhicules, des évaluations ou l'évaluation de nouveaux dispositifs de sécurité. Afin de faciliter le tourisme et les mouvements trans-frontaliers, les citoyens américains sont autorisés à importer et à exporter temporairement des véhicules immatriculés aux États-Unis, notamment les véhicules de location. Il en est de même pour les citoyens canadiens qui exportent et importent des véhicules immatriculés au Canada.

Actuellement, le règlement de sécurité en vigueur n'autorise pas un citoyen canadien à importer temporairement au Canada un véhicule immatriculé aux États-Unis. Le véhicule doit être plutôt importé à titre permanent. Ce règlement s'apparente à la loi américaine, qui interdit à un citoyen américain d'importer temporairement un véhicule immatriculé au Canada vers les États-Unis.

Le règlement fédéral se base actuellement sur la supposition que, lorsqu'un Canadien importe un véhicule immatriculé aux États-Unis, il le fait à titre permanent. Le ministère est conscient que ce n'est pas toujours le cas et, par conséquent, cherche à modifier le règlement de sécurité de manière à autoriser l'importation temporaire de véhicules immatriculés aux États-Unis par un citoyen canadien lorsqu'il est clair que le véhicule sera retourné aux États-Unis.

Nous modifions actuellement le règlement. Dans le cadre de ces modifications réglementaires, aucuns frais d'inscription au RVI ne seront exigés pour l'importation temporaire de véhicules immatriculés aux États-Unis vers le Canada. Les modifications proposées ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 19 mai 2018. Fort de ce progrès, le ministère souhaite finaliser ces modifications et demander l'approbation de la publication finale dans la Partie II de la *Gazette du Canada* d'ici la fin de l'année civile 2019. En attendant la publication finale, les citoyens canadiens pourraient immédiatement envoyer une demande à Transports Canada, sans frais, pour obtenir un permis d'importation temporaire d'un véhicule immatriculé aux États-Unis vers le Canada.

Merci, madame la présidente.

• (1210)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur DeJong.

Passons maintenant au représentant du ministère des Finances.

M. Scott Winter (directeur, Politique tarifaire et commerciale, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux, ministère des Finances): Bonjour.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, merci de nous avoir invités à nous adresser à vous aujourd'hui.

Je m'appelle Scott Winter. Je suis directeur de la politique commerciale et tarifaire au ministère des Finances du Canada. Je suis accompagné de mon collègue M. Carlos Achadina, directeur principal de la Division de la taxe de vente.

Je vais tout d'abord expliquer les objectifs stratégiques généraux de la structure tarifaire du Canada et de la taxe sur les produits et services, soit la TPS, ce qui sera suivi d'une courte description du traitement des véhicules importés et de la place qu'occupe ce traitement par rapport à ces objectifs.

Les droits de douane sont établis en vertu du Tarif des douanes et sont prélevés sur les marchandises importées, s'il y a lieu, pour diverses raisons stratégiques, y compris la protection des industries nationales et la production de recettes fiscales.

La TPS est la taxe de vente nationale du Canada. Elle est une taxe générale qui s'applique à la plupart des produits et des services qui sont acquis en vue d'être consommés au Canada. La TPS est habituellement prélevée sur les marchandises importées de la même façon qu'elle est imposée aux achats effectués au pays afin que les marchandises importées n'obtiennent pas un avantage concurrentiel lié à la taxe par rapport aux marchandises vendues au Canada.

Compte tenu de ces considérations et de ces principes, les résidents canadiens qui importent un véhicule au Canada sont tenus de payer les droits d'importation et les taxes applicables au moment de l'importation. Il y a certaines exceptions, à la règle générale selon laquelle les droits de douane et la TPS s'appliquent à l'importation de véhicules, y compris aux véhicules importés temporairement.

Par exemple, les droits de douane et la TPS ne s'appliquent pas aux véhicules importés temporairement par des résidents canadiens afin de transporter leurs propres articles à usage personnel ou domestique au Canada ou à l'extérieur du Canada ou encore en raison d'une urgence ou d'un imprévu.

Sous réserve de certaines conditions précisées par règlement, les résidents canadiens peuvent aussi importer temporairement, en franchise de droits de douane et de TPS, un véhicule immatriculé à l'étranger afin de parvenir à leur destination au Canada et de retourner à un endroit situé à l'extérieur du Canada dans un délai de 30 jours. Ils ne peuvent toutefois pas utiliser le véhicule pour d'autres raisons pendant que le véhicule se trouve au Canada.

Le cadre actuel a été conçu avec pour objectifs stratégiques généraux d'éviter les désavantages concurrentiels ou les iniquités pour les entreprises canadiennes — par exemple, les concessionnaires automobiles dans des collectivités canadiennes frontalières —, ainsi que de réduire au minimum les risques d'évitement des droits et de la taxe, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur les recettes publiques et créer des règles du jeu non équitables pour les entreprises canadiennes.

La perception et l'administration des droits de douane et de la TPS sur les marchandises importées, ainsi que les exceptions que j'ai mentionnées pour les véhicules importés temporairement, relèvent de l'Agence des services frontaliers du Canada. Mon collègue de l'ASFC décrira la façon dont son organisation applique et administre actuellement les droits de douane et la TPS sur les importations temporaires de véhicules.

Encore une fois, merci de nous avoir permis de prendre la parole aujourd'hui. Nous serons heureux de répondre à toutes les questions du Comité.

• (1215)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Winter.

La parole est maintenant à M. Lawrence.

M. Andrew Lawrence (directeur général par intérim, Direction générale des voyageurs, Agence des services frontaliers du Canada): Bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Comme le Comité le sait, le mandat de l'Agence est complexe et dynamique. Dans le cadre de la gestion de la frontière, nous appliquons plus de 90 lois et règlements pour le compte d'autres ministères fédéraux, des provinces et des territoires.

En ce qui concerne cette étude sur la faisabilité de permettre aux Canadiens d'importer au Canada, pour une période temporaire définie, des véhicules de promenade immatriculés aux États-Unis dont ils sont les propriétaires légaux, sans avoir à payer de taxes, de droits ou de frais d'importation, l'ASFC ne peut se prononcer que sur son rôle d'organisme d'exécution de la législation frontalière. L'ASFC tire son pouvoir d'examiner, de retenir et de refuser l'entrée de toute marchandise ou de tout moyen de transport — dans le cas présent, un véhicule — de la Loi sur les douanes, soit l'une des principales lois exécutées par l'Agence. Lorsqu'un résident canadien souhaite revenir au Canada avec son véhicule de promenade immatriculé aux États-Unis et qu'il se présente à un poste frontalier terrestre, un agent des services frontaliers doit tenir compte d'un certain nombre de lois et de règlements avant d'admettre le véhicule au pays.

Premièrement, les véhicules importés au Canada doivent répondre aux exigences établies par Transports Canada en vertu de la Loi sur la sécurité automobile. L'ASFC aide Transports Canada en s'assurant que les véhicules peuvent être importés et elle interdit l'entrée aux véhicules inadmissibles. Deuxièmement, en vertu de ses pouvoirs étendus en matière d'aliments, de plantes et d'animaux, l'ASFC inspecte les véhicules automobiles qui entrent au Canada pour s'assurer qu'ils sont propres et exempts d'organismes nuisibles, de terre ou d'autres matières organiques. Les véhicules contaminés se voient refuser l'entrée et sont renvoyés du Canada en vertu de la Loi sur la protection des végétaux, de la Loi sur la santé des animaux et de leurs règlements connexes. Troisièmement, l'ASFC peut, à la demande et au nom d'Environnement et Changement climatique Canada, retenir les expéditions soupçonnées de déroger aux exigences de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

Enfin, au nom du ministère des Finances, l'ASFC doit s'assurer que les résidents du Canada qui conduisent des véhicules pour lesquels les droits et les taxes n'ont pas été payés respectent les conditions strictes énoncées au numéro tarifaire 9802 et dans le Règlement sur l'importation temporaire de moyens de transport par des résidents du Canada. Les véhicules importés temporairement sont exempts de droits et de taxes tant que les conditions imposées par le Règlement sont respectées. Pour les véhicules admissibles au Canada qui sont importés de façon permanente, l'ASFC doit évaluer les droits, la taxe d'accise et la taxe sur les biens et services dus à l'État.

Il convient de noter qu'en cas d'urgence ou de circonstances imprévues l'importation temporaire de véhicules inadmissibles par des résidents canadiens peut être autorisée en vertu du Règlement. Actuellement, le traitement des véhicules immatriculés à l'étranger se fait sur papier, et l'ASFC ne tient pas de statistiques ou de données concernant expressément le sous-ensemble de la population que le Comité examine.

J'espère avoir clarifié le rôle de l'ASFC en matière d'exécution de la loi à la frontière pour ce qui est de l'importation temporaire de véhicules par des résidents canadiens. Je répondrai avec plaisir à toutes les questions des membres du Comité.

Merci.

La présidente: Passons maintenant à l'Association canadienne des snowbirds.

Monsieur Rachkovsky, vous avez la parole.

M. Evan Rachkovsky (directeur, Recherche et communication, Association canadienne des snowbirds): Bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité. Merci de

nous avoir invités ici aujourd'hui pour discuter de la question des résidents canadiens qui utilisent temporairement au Canada des véhicules immatriculés aux États-Unis. Je m'appelle Evan Rachkovsky. Je suis directeur de la recherche et des communications à l'Association canadienne des snowbirds.

Pour les membres du Comité qui ne connaissent pas notre organisation, j'aimerais brièvement présenter l'Association. L'Association canadienne des snowbirds a été fondée en 1992, et il s'agit d'une organisation nationale de défense des droits non partisane et sans but lucratif qui travaille activement à défendre et à améliorer les droits et les privilèges des voyageurs canadiens. L'Association compte aujourd'hui plus de 110 000 membres de toutes les provinces et de tous les territoires au Canada.

Pour remplir notre mandat et offrir des résultats tangibles à nos membres, notre association fournit en temps opportun des renseignements sur les voyages à ses membres et collabore avec tous les gouvernements pour faire adopter des politiques dans l'intérêt des voyageurs canadiens. Nous ne fournissons pas seulement des renseignements à jour à nos membres; nous avons aussi un programme de relations gouvernementales qui vise un vaste ensemble de sujets, et cela inclut le respect de la Loi canadienne sur la santé en ce qui a trait au principe de transférabilité, aux politiques provinciales et territoriales de délivrance de médicaments lors d'un séjour à l'étranger, aux exigences en matière de résidence pour conserver la couverture d'assurance maladie et à un certain nombre d'enjeux transfrontaliers.

• (1220)

La présidente: Pourriez-vous parler un peu plus lentement? Les interprètes ont beaucoup de mal à suivre votre cadence.

M. Evan Rachkovsky: Certainement.

Concernant le dernier point, l'Association a récemment suivi de près l'élaboration et la mise en œuvre de l'Initiative sur les entrées et les sorties, soit le programme d'échange de renseignements entre le Canada et les États-Unis qui devrait être pleinement fonctionnel d'ici la fin de l'année. L'Initiative sur les entrées et les sorties est un programme de la grande déclaration Par-delà la frontière qui a été annoncée en février 2011 et qui vise à renforcer la sécurité collective et à accélérer la circulation des marchandises, des services et des voyageurs légitimes à la frontière canado-américaine et au-delà.

Il y a un autre enjeu transfrontalier qui a des effets sur nos membres, et c'est le sujet de votre étude au Comité. Cela concerne l'utilisation temporaire au Canada, par des résidents canadiens, de véhicules immatriculés aux États-Unis. Selon le cadre législatif et réglementaire actuel, les résidents canadiens ont seulement le droit d'importer temporairement au Canada des véhicules immatriculés à l'étranger pour transporter des effets personnels ou domestiques à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada pour une durée maximale de 30 jours. Dans toute autre circonstance, si vous achetez, louez ou empruntez un véhicule pendant que vous êtes à l'étranger, les lois relevant de Transports Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada ne vous permettent pas d'importer un véhicule au Canada pour votre usage personnel, et ce, même temporairement, à moins de respecter toutes les exigences de Transports Canada et de payer les droits et les taxes fédérales applicables.

Selon nous, les dispositions actuelles sont dépassées et elles ne reflètent pas la tendance dans les deux pays qui cherchent de plus en plus à rendre l'expérience à la frontière la plus harmonieuse et la plus rapide possible pour les voyageurs à faible risque. Nous devons moderniser cette politique, parce qu'elle impose, dans sa forme actuelle, une restriction inutile sur les possibilités de transport des voyageurs canadiens qui sont propriétaires de véhicules immatriculés aux États-Unis.

Plus de 60 % de nos membres partent du Canada en voiture pour se rendre chaque année là où ils passent l'hiver. Normalement, avec l'âge, les snowbirds choisissent de faire l'aller-retour en avion entre le Canada et les États-Unis plutôt que de devoir conduire plusieurs jours pour se rendre à leur résidence d'hiver. Pour avoir un moyen de transport pendant qu'ils sont plus au sud, bon nombre d'entre eux achètent un véhicule immatriculé aux États-Unis. C'est possible dans tous les États du Sunbelt, en particulier en Floride, en Arizona, en Californie et au Texas, et les gens peuvent immatriculer et assurer leur véhicule avec un permis de conduire canadien.

Dans certains cas, ces voyageurs canadiens peuvent devoir retourner au Canada avec leur véhicule immatriculé aux États-Unis. En vertu des dispositions actuelles de la loi, si l'exemption prévue ne s'applique pas dans leur cas, ils doivent importer le véhicule par l'entremise du programme du Registraire des véhicules importés et payer les droits d'importation, les taxes et les frais relatifs au programme. Ces exigences sont logiques pour les propriétaires de véhicules qui habitent au Canada pendant presque toute l'année, mais cela semble excessif pour les propriétaires de véhicules immatriculés aux États-Unis qui restent aux États-Unis jusqu'à six mois par an et qui ont l'intention un jour de vendre leur véhicule aux États-Unis.

Je remercie encore une fois les membres du Comité de leur invitation.

Je répondrai avec plaisir à toutes vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Reed, qui témoigne à titre personnel.

Bienvenue au Comité, monsieur Reed.

M. Tim Reed (à titre personnel): Merci, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, de m'avoir invité à venir vous parler de cet enjeu.

J'aimerais aussi remercier mon député Tom Kmiec de sa présence et de son dévouement pour cette cause, de même que M. Badawey de son intérêt.

À titre d'information, à l'instar de centaines de milliers de Canadiens, ma femme et moi possédons une résidence aux États-Unis où nous profitons de notre retraite. Nous possédons aussi deux véhicules achetés et immatriculés dans l'État de l'Arizona. Après avoir acheté ces véhicules, j'ai été surpris d'apprendre que nous ne pourrions pas venir temporairement au Canada avec ces véhicules. La seule possibilité en vertu de la loi actuelle, qui est la Loi sur la sécurité automobile, selon ce que j'en comprends, serait d'importer de manière permanente le véhicule, comme vous venez d'entendre plusieurs autres intervenants vous l'expliquer. La Loi sur la sécurité automobile donne l'impression, compte tenu de son titre et de son préambule, qu'elle existe principalement pour des raisons de sécurité. Même si c'est louable et nécessaire, il semble que la Loi ne s'appliquerait pas à un citoyen américain qui souhaiterait venir temporairement au Canada avec son véhicule. Je présume que cela se produit des dizaines de milliers de fois aux postes frontaliers.

Bien que la loi traite en long et en large de l'importation permanente de véhicules, nous devons présumer que, lorsque la loi a été adoptée, les législateurs n'avaient pas pensé qu'un citoyen canadien posséderait un véhicule aux États-Unis et qu'il pourrait vouloir venir temporairement au Canada avec son véhicule. Cela donne une situation ridicule où un citoyen américain jouit dans un tel cas de plus de droits au Canada qu'un citoyen canadien.

Pourquoi un citoyen canadien souhaiterait-il venir temporairement avec son véhicule au Canada? Dans notre cas, l'un de nos véhicules est une voiture sport décapotable, et nous aimerions la conduire à l'occasion durant l'été au Canada.

Voici un autre exemple que ma femme et moi avons vécu. Des amis australiens nous ont offert de venir nous rejoindre à notre domicile aux États-Unis et de faire une promenade panoramique en traversant les États-Unis et l'Ouest canadien avant de retourner en Australie par avion en partant du Canada, et nous retournerions aux États-Unis avec notre fourgonnette. Nous avons appris que la seule manière de le faire aurait été de louer à grands frais une voiture. Par conséquent, notre projet d'escapade en voiture est tombé à l'eau.

Fait intéressant, en vertu de cette loi, nous aurions eu le droit d'entrer au Canada au volant d'une voiture de location, mais pas de la nôtre. La question se pose. Pourquoi une entreprise américaine de location de voitures jouit-elle de ce droit alors que les citoyens canadiens ne peuvent pas le faire?

Dans un autre cas, mon beau-frère n'était pas au courant de ces restrictions et il avait l'intention d'installer son véhicule tout terrain sur une remorque et de l'apporter temporairement au Canada, mais il s'est vu refuser l'entrée au pays à la frontière. Il a dû laisser son véhicule aux États-Unis, conduire jusque chez lui à Calgary, remplir de la paperasse pour l'importer de manière permanente au Canada, retourner chercher son véhicule et enfin le rapporter plusieurs mois plus tard pour le laisser de manière permanente aux États-Unis.

Ce sont des cas réels. Nous pouvons aussi facilement imaginer d'autres scénarios. Par exemple, si une citoyenne canadienne qui conduit sa voiture immatriculée aux États-Unis doit de toute urgence retourner au Canada et qu'elle ne peut pas prendre l'avion pour des raisons de santé, par exemple, qu'elle ne peut pas acheter de vol, qu'elle n'en a pas les moyens ou que le trafic aérien est cloué au sol, elle ne pourrait pas... Je dois dire que j'avais cru comprendre que cette personne ne pourrait pas conduire son propre véhicule, mais nous venons tout juste d'entendre qu'en cas d'urgence les citoyens canadiens sont autorisés à entrer au Canada avec leur véhicule. Je ne le savais pas.

Je mène des enquêtes et je communique depuis près de cinq ans maintenant avec des fonctionnaires du gouvernement au sujet de cet enjeu. Durant cette période, un employé du ministère des Transports a mentionné qu'il est difficile de s'assurer qu'un véhicule importé temporairement au Canada quitte le pays. La même question se pose dans le cas d'un citoyen américain. J'ai tout de même offert un processus simple et facile à mettre en œuvre pour régler cette question.

Comme mon temps devant le Comité est limité et que cette réunion porte sur un problème législatif et non la mise en œuvre, je vais m'abstenir de vous présenter la procédure que j'ai proposée. Si vous voulez plus d'information, vous avez ma proposition et des copies des lettres que j'ai envoyées au ministre Garneau en janvier 2019 et en septembre.

En 2017, M. Kmiec a gentiment offert d'appuyer une pétition présentée au Parlement à ce sujet. J'ai été informé que je n'aurais besoin que de la signature originale de 25 citoyens canadiens. Après avoir expliqué ce fait au sujet des pétitions, j'ai facilement réussi à obtenir 100 signatures. Personne n'a refusé de signer la pétition. Bon nombre de ces gens possèdent une propriété aux États-Unis, et bon nombre d'entre eux possèdent des véhicules aux États-Unis. Je crois que nous pouvons affirmer que la majorité des signataires étaient stupéfaits d'apprendre la façon dont leur droit était restreint. M. Kmiec a ensuite lu et présenté notre motion au Parlement en 2017.

•(1225)

En résumé, je demande au Comité de lancer un processus pour faire rectifier cette erreur dans la loi afin de rétablir les droits des Canadiens qui ont été, par inadvertance, éliminés sans raison apparente.

Il est gratifiant de voir des fonctionnaires de divers ministères participer à la séance. Je suis un haut dirigeant du secteur privé à la retraite qui a connu une longue carrière dans le domaine administratif. Je suis donc à même de comprendre pleinement le processus administratif relatif à la mise en oeuvre d'une politique ou, dans le cas présent, d'une loi. Cependant, comme je le sais pertinemment en raison de ma carrière, ce sont le processus et l'administration qui suivent les politiques et non l'inverse.

J'admets que ce problème touche une part infime de la population. Je me demande toutefois sur quel calcul on se base pour décider quand on fait fi des droits des citoyens. Je fais confiance à votre jugement de parlementaires pour faire ce qu'il faut, sans égard au nombre de citoyens canadiens touchés.

Je vous remercie de votre attention. Je pourrai également répondre aux questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Reed.

Les documents de M. Reed sont en cours de traduction; vous ne les avez donc pas encore reçus.

Monsieur Kmiec, vous avez la parole pour six minutes.

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Je remercie de nouveau les membres du Comité, particulièrement ceux du côté du gouvernement, d'avoir permis la tenue de la présente rencontre. Comme vous l'avez entendu de la bouche de mon électeur de la formidable circonscription de Calgary Shepard — ce n'est pas la meilleure, car je sais que tout le monde affirmera que la sienne est la meilleure, mais elle est formidable —, il m'a fallu cinq ans pour arriver à obtenir une audience d'un comité. C'est le bon côté de la chose.

Je tiens à remercier également les fonctionnaires de témoigner. Je sais que nous vous avons éloigné de vos ministères un jour de semaine pour traiter de ce qui est un problème très circonscrit, comme moi et M. Reed l'admettons nous-mêmes.

Je vais maintenant passer aux facettes moins reluisantes de l'affaire. J'ai ici toute la correspondance échangée entre le cabinet du ministre et M. Reed, qui me l'a remise, ainsi que la réponse — fort insatisfaisante — que j'ai reçue à propos de la pétition.

Voilà ce qui arrive quand des problèmes comme celui-ci ne sont pas résolus immédiatement, quand un résident du Canada soulève un problème très technique relativement à un bien privé.

Monsieur DeJong, vous avez indiqué que vous attendiez parce qu'à la fin de l'exercice, le règlement d'application de la Loi sur la sécurité automobile sera modifié pour permettre aux Canadiens

d'importer temporairement leurs véhicules immatriculés aux États-Unis. Je crois toutefois comprendre qu'ils doivent d'abord demander un permis. Ils ne peuvent pas simplement se présenter à la frontière. Ils devront préalablement demander un permis au gouvernement du Canada, remplissant un formulaire en fournissant l'information relative à la plaque d'immatriculation.

Pourriez-vous nous en dire plus sur la manière dont cela fonctionnera?

•(1230)

M. Michael DeJong: Je commencerai en confirmant simplement le processus, puis je céderai la parole à mon collègue Mario pour qu'il traite du permis requis.

Un processus est effectivement en cours pour éliminer les droits relatifs au Registraire des véhicules importés qui sont imposés aux véhicules immatriculés aux États-Unis importés temporairement au Canada par un citoyen canadien.

Il y a donc encore effectivement un processus à cet égard afin de respecter les exigences en matière de sécurité de la Loi sur la sécurité automobile.

Mario, voulez-vous poursuivre?

M. Mario Demers (chef, Importation et inspection de la vérification, ministère des Transports): À l'heure actuelle, l'importation temporaire peut être autorisée. Les modifications au règlement qui entreront en vigueur à la fin de l'année et qui seront publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* élargiront la marge de manœuvre afin de faire exactement ce dont il est question aujourd'hui, c'est-à-dire importer temporairement un véhicule immatriculé aux États-Unis.

Il existe actuellement un formulaire en ligne, que l'on peut également se procurer en format papier auprès de Transports Canada. On y fournit des renseignements de base, comme le numéro d'identification, le constructeur, le modèle et l'année du véhicule, la date d'importation, la durée estimée du séjour au pays et le but de l'importation, et Transports Canada délivrera une autorisation que l'on présentera à l'Agence des services frontaliers du Canada au moment de l'entrée afin de prouver que l'importation temporaire — et non permanente — est déjà approuvée. On n'a donc pas à recourir au Registraire des véhicules importés, à payer les droits afférents et à faire modifier le véhicule.

Le permis identifie clairement le véhicule, et quand on le présente à la frontière, l'Agence des services frontaliers du Canada comprend que le dossier a été examiné et approuvé par Transports Canada.

M. Tom Kmiec: Vous avez entendu l'exemple de M. Reed quand il a voulu importer temporairement un véhicule de l'Arizona. Il pourra désormais demander le permis et importer ce véhicule, pour une période de 30 jours, par exemple, puis le ramener aux États-Unis.

M. Mario Demers: Oui.

M. Tom Kmiec: J'ai un autre exemple dont m'ont fait part d'autres électeurs.

Disons que j'ai une maison de campagne ou un chalet au Montana et je conduis une jeep pour effectuer des balades hors route. C'est l'exemple que j'ai utilisé devant le Comité. Je veux amener ce véhicule à Lethbridge, par exemple, où je vis afin de le réparer, car j'y ai un garage. J'ai peut-être endommagé mon véhicule quand j'étais hors route. D'après ce que je comprends des propos de M. Lawrence, je dois laver ma jeep pour être certain qu'elle soit propre, et je vous remercie de l'avoir précisé, car je ne l'aurais probablement pas fait. Je laverai donc ma jeep, puis je me présenterai à la frontière avec le permis, et je serai autorisé à entrer au pays.

Et si mon véhicule n'est pas fonctionnel? C'est mon véhicule, que je transporte sur une remorque tirée par un véhicule canadien, car je veux l'amener à mon garage pour le réparer. Je suis habile de mes mains et je veux l'améliorer, remplacer la courroie crantée ou réparer à la transmission. Puis-je importer ce véhicule même s'il n'est pas fonctionnel?

M. Mario Demers: L'état du véhicule ne constitue pas un facteur qui entre en compte quand on décide si son importation est autorisée ou non. Selon le véhicule... Ici encore, nous ne réglémentons pas l'utilisation prévue du véhicule. Si vous avez une Jeep Cherokee, par exemple, et que vous dites que vous savez que c'est un véhicule réglémenté pour la route, mais que vous ne l'utilisez jamais sur la route, il s'agit quand même d'un véhicule réglémenté qui doit satisfaire aux normes. S'il s'agit d'un véritable véhicule utilitaire ou tout-terrain, toutefois, il y a ici encore des exigences de base, mais si vous l'importez temporairement, ce n'est pas un problème.

M. Tom Kmiec: J'ai une autre question. Le modèle que vous proposez ici cadre-t-il avec... Je suppose que la partie relative au permis ne cadre pas, mais les droits seront-ils tous annulés pendant la période visée? Que se passera-t-il si on reste trop longtemps? Pendant combien de temps le permis est-il valide?

M. Mario Demers: Le permis de Transports Canada autorise actuellement... C'est ce que nous appelons l'annexe VII ou le Système d'importation temporaire de véhicules qui s'appliquent ici. Ce système permet essentiellement l'importation pendant un an ou plus en présence de motifs justifiables. Les périodes ne sont habituellement pas aussi longues pour l'importation temporaire d'un véhicule immatriculé aux États-Unis par un Canadien. Ce sont plutôt des périodes d'un, trois ou six mois.

Pour ces véhicules, le formulaire est facile et rapide à remplir. Il comprend 9 à 10 questions très simples. On reçoit son certificat et on entre au pays, sans payer le moindre droit pour l'importation temporaire. On n'en paie que pour l'importation permanente.

• (1235)

La présidente: Nous entendrons maintenant M. Badawey.

M. Vance Badawey: Je vous remercie de témoigner aujourd'hui. Je vous en suis reconnaissant. Je tiens à vous remercier aussi du travail que vous avez certainement accompli dans ce dossier depuis quelque temps.

Je veux aussi vous remercier, monsieur Kmiec, d'avoir mis ce problème en lumière. Même s'il s'agit d'un problème très circonscrit qui ne touche certainement qu'une poignée de personnes au pays, c'est important, que cela concerne une, cent, mille ou un million de personnes. Je vous remercie d'avoir porté la question à notre attention. Je vous remercie également d'avoir présenté la motion qui a recueilli un appui unanime. Vous n'étiez pas présent lors de la dernière réunion quand j'ai présenté les modifications que je voulais faire apporter à la motion. Je voulais simplement que vous sachiez que mon but était d'accélérer les choses pour vous. Même si nous sommes parfois assis de côtés différents de la table, nous travaillons

ensemble dans l'intérêt de personnes comme celles avec lesquelles vous discutez de la question depuis plusieurs mois.

La question que je poserai à M. Kmiec sera très brève et fort simple.

Dans le cadre du dossier que vous avez présenté et du travail qui est en cours, le ministère a très clairement indiqué qu'il s'emploie à modifier le règlement sur la sécurité. Vous avez établi un échéancier pour les modifications proposées, et même si elles ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 19 mai 2018, vous entendez maintenant, d'ici la publication finale, clore le dossier avant la fin de l'année. Un grand nombre de problèmes pourraient ainsi être résolus.

Monsieur Kmiec, êtes-vous satisfait de la direction que le ministère a empruntée?

M. Tom Kmiec: Puis-je répondre à cette question même si je ne suis pas un témoin?

La présidente: Vous le pouvez.

M. Tom Kmiec: Formidable.

Oui, je pense que c'est excellent, tant que le ministère poursuit le processus jusqu'à publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Comme il me reste encore quelques questions sur la procédure, je me demandais...

M. Vance Badawey: Je vous laisserai le temps de les poser, monsieur Kmiec. Allez-y.

M. Tom Kmiec: Excellent. Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Lawrence, dans quelle mesure l'Agence des services frontaliers intervient-elle dans le processus relatif au permis? Vous avez indiqué qu'à l'heure actuelle, la tenue de dossiers se fait en format papier pour les passages frontaliers au Canada. Ne s'agit-il que d'un autre document que les agents des services frontaliers recueilleront ou est-ce que deux ministères communiqueront par voie électronique à un moment donné?

Vous créez une nouvelle direction travaillant avec des documents papier...

M. Mario Demers: Non, c'est une direction existante.

M. Tom Kmiec: Elle existe?

M. Mario Demers: Nous l'avons simplement agrandie pour lui confier une tâche supplémentaire, soit celle de s'occuper de ce dossier.

M. Tom Kmiec: Est-ce un document que je devrai imprimer ou pourrai-je le présenter sur mon appareil électronique à la frontière?

M. Mario Demers: Pour l'importation personnelle, oui. Dans le cadre de l'initiative de guichet unique concernant l'importation commerciale, on procède de manière électronique, mais pour l'importation personnelle, le processus fonctionne toujours avec des documents papier.

M. Tom Kmiec: Je devrai encore imprimer le document? Ne pourrais-je pas le montrer sur mon téléphone si le document s'y trouve?

M. Mario Demers: Non, vous ne pouvez pas le montrer sur votre téléphone.

M. Tom Kmiec: C'est un peu bizarre, non? Vous avez indiqué que vous avez un système papier, mais vous me faites présenter une demande par voie électronique, puis imprimer le document pour que je puisse le montrer aux agents des services frontaliers de M. Lawrence à la frontière.

M. Andrew Lawrence: Si vous me permettez d'apporter un éclaircissement, le document auquel j'ai fait référence est un permis d'importation temporaire. Il s'agit d'un document distinct, qui n'est pas utilisé dans tous les cas d'importation temporaire de véhicules.

M. Tom Kmiec: Avec quelle célérité les agents de l'Agence des services frontaliers du Canada seront-ils avisés du changement une fois que les modifications auront été publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*? Quand les employés de votre organisme sauront-ils que les Canadiens peuvent importer temporairement leur véhicule immatriculé aux États-Unis? Comment se déroulera la formation?

M. Andrew Lawrence: Mon rôle consiste, entre autres, à offrir une orientation fonctionnelle en première ligne en ce qui concerne les changements de réglementation et de politique. Nous avons établi un processus dans le cadre duquel nous publions ce que nous appelons « l'information sur le quart de travail » dans un bulletin opérationnel. Nous y parlons des divers pouvoirs conférés à Transports Canada et fournissons des instructions étape par étape aux employés de première ligne pour qu'ils sachent de quoi a l'air le formulaire, comment on en fait la demande et ce que ce changement signifie sur le plan de l'application des diverses exigences à la frontière.

M. Tom Kmiec: Je reviens à vous, monsieur Demers.

Que se passe-t-il si un Canadien reste trop longtemps? Quelle sera la durée de ces permis?

M. Mario Demers: Ici encore, c'est au cas par cas. Par exemple, si une personne déclare qu'elle souhaite importer son véhicule pour trois mois, mais qu'un imprévu survient et que son séjour dure quatre mois, elle peut simplement aviser Transports Canada de la situation en fournissant son numéro de permis. Tant que la raison est valable, le permis est prolongé.

M. Tom Kmiec: Tous les frais disparaîtront, qu'il s'agisse des droits d'importation, de la TPS ou des droits de douane. Les Canadiens qui importent leur véhicule immatriculé aux États-Unis ne paieront aucuns frais?

•(1240)

M. Mario Demers: En ce qui concerne Transports Canada, c'est exact.

M. Michael DeJong: C'est en fait aux droits relatifs au Registraire des véhicules importés de Transports Canada que référence est faite. Ce sont ces droits qui sont visés.

M. Tom Kmiec: Y aura-t-il encore un droit pour le climatiseur?

M. Mario Demers: Non, ce droit ne s'appliquerait pas en cas d'importation temporaire.

M. Tom Kmiec: D'accord. Me voilà satisfait. Le ministère va vraiment résoudre le problème, et dans un délai serré en plus, d'ici décembre. Je suis enchanté.

La présidente: Exactement.

Monsieur Aubin, vous avez la parole.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je n'ai jamais eu l'impression que Trois-Rivières était aussi loin de la frontière américaine que ce matin. Voilà une question dont je n'ai jamais traité encore en huit ans de pratique. À mon avis, il y a deux façons d'apprendre, en écoutant ou en posant des questions. J'ai l'impression que les questions que je poserais seraient tellement d'un niveau élémentaire et dans une niche tellement ciblée que j'offrirais

volontiers mon temps de parole au porteur de cette motion, qui souhaitait que nous tenions deux réunions sur ce sujet. Je pense qu'en regroupant le temps que vient de lui accorder M. Badawey et le mien, nous arriverons à lui offrir deux réunions en une.

[Traduction]

Si vous voulez mon temps, il est à vous.

[Français]

M. Tom Kmiec: Monsieur Aubin, je vous remercie de votre offre. Je sais que c'est un sujet très précis et très particulier, qui touche mes concitoyens et les gens de ma circonscription. D'ailleurs, quelques-uns sont venus me voir à ce propos.

[Traduction]

Puis-je revenir à l'annexe VII? L'acronyme SITV a été utilisé.

M. Mario Demers: Cet acronyme fait référence au système électronique appelé Système d'importation temporaire de véhicules. Les gens peuvent y fournir tous les renseignements nécessaires à partir d'un ordinateur. Le tout est automatiquement examiné et traité par les fonctionnaires de Transports Canada, qui confirmeront l'autorisation par voie électronique.

M. Tom Kmiec: J'ai vu des mesures législatives publiées dans la *Gazette du Canada*, puis le processus de consultation s'est prolongé et la mesure est restée lettre morte. Juste pour être certain que le dossier soit réglé d'ici la fin de l'année, est-ce qu'une date a été fixée pour la deuxième et dernière publication dans la *Gazette du Canada*? A-t-on établi une date pour l'entrée en vigueur de la mesure?

M. Michael DeJong: La publication préalable a été faite en mai 2018. La date de la seconde publication n'a pas encore été fixée, et dépend des décisions de Transports Canada et de l'approbation des ministres du Conseil du Trésor. Le ministère entend boucler le dossier et demander l'approbation du règlement d'ici la fin de 2019.

M. Tom Kmiec: Mon seul problème, c'est qu'il y a des élections, auquel cas les problèmes circonscrits comme celui-ci tendent à disparaître. Chaque ministère dispose d'un plan de réglementation. Cette mesure fait-elle partie également du plan de réglementation?

M. Michael DeJong: Elle fait partie de notre plan de réglementation prospectif, dans le règlement modifiant les règlements sur la sécurité des véhicules automobiles concernant l'importation et la sécurité nationale.

M. Tom Kmiec: Si le dossier ne se règle pas en 2019 et que mes électeurs me réélisent, accepteriez-vous de comparaître de nouveau devant le Comité reconstitué pour lui en expliquer les raisons?

M. Michael DeJong: Je le ferais avec plaisir.

La présidente: Monsieur Graham, vous avez la parole.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Si les interprètes ont éprouvé des difficultés avec M. Rachkovsky, alors ils vont avoir de véritables problèmes avec moi. Vous m'en voyez désolé.

Je remercie M. Aubin d'avoir indiqué que la question est nouvelle pour lui, car elle l'est pour moi également. Merci, monsieur Kmiec, d'avoir porté cette affaire à notre attention. C'est plus intéressant que je ne m'y attendais.

J'essaie de comprendre en quoi consiste l'importation temporaire. Selon ce que je comprends, si on traverse la frontière, on importe temporairement un véhicule d'entrée de jeu. Dès qu'on traverse la frontière dans un véhicule, aux yeux de la loi, on importe temporairement un véhicule. Est-ce exact?

M. Mario Demers: Dès qu'on traverse la frontière, on importe même les vêtements que l'on porte. Quand on arrive en véhicule, c'est de l'importation. C'est à ce moment qu'on doit déclarer aux douanes si cette importation est temporaire ou permanente. Selon la décision, divers processus s'appliquent alors.

M. David de Burgh Graham: D'accord. Vous pouvez importer un véhicule dans l'autre pays pour, disons, 30 jours, seulement pour vous rendre à votre destination. Commettez-vous une infraction si vous utilisez le véhicule pour aller à l'épicerie dans l'autre pays?

M. Mario Demers: Je vais demander au représentant de l'Agence des services frontaliers du Canada de répondre, car cette règle des 30 jours et de la non-utilisation du véhicule relève de l'Agence.

M. Andrew Lawrence: Cette règle des 30 jours est précisée dans le numéro tarifaire 9802 du Tarif des douanes, qui porte sur les conditions selon lesquelles un résident du Canada peut importer temporairement un véhicule. Les 30 jours font partie de ces conditions. Le véhicule doit être exporté uniquement aux fins du déplacement entre le point d'entrée et le point A et du déplacement entre le point A et le point d'entrée. En utilisant le véhicule au Canada à des fins de loisir ou pour le transport de biens ou de... Si vous êtes un chauffeur Uber et que vous conduisez des personnes ici et là, il s'agirait d'une infraction aux conditions prescrites dans le Tarif des douanes.

•(1245)

M. David de Burgh Graham: Si on trouve ce véhicule à l'épicerie, quelles seraient les sanctions et les répercussions?

M. Andrew Lawrence: Il peut s'agir de sanctions monétaires, qui peuvent atteindre le montant des droits de douane et des taxes qui s'appliquent sur ce véhicule. Le véhicule peut être saisi en raison d'une fausse déclaration de la part du propriétaire.

M. David de Burgh Graham: Cela peut coûter assez cher. C'est très bien, merci.

Est-ce que le véhicule peut être enregistré dans les deux pays à la fois? Est-ce que c'est possible?

M. Mario Demers: Je ne crois pas. Les États-Unis et le Canada n'ont pas les mêmes normes. Par conséquent, les États-Unis font la même chose que nous. Lorsqu'on importe de façon permanente un véhicule au Canada, il faut y apporter certaines modifications pour qu'il soit conforme aux normes canadiennes, notamment modifier les feux de jour, l'embrayage, etc. Cela varie selon la catégorie de véhicule. Aux États-Unis, il y a de légères différences à cet égard. Donc, si vous importez un véhicule aux États-Unis, vous devez amener ce véhicule chez un registraire du programme des véhicules importés et vous devez payer des frais pour faire modifier le véhicule, le faire inspecter et certifier conformément aux normes de sécurité américaines.

M. David de Burgh Graham: Le réseau routier nord-américain ne se termine pas aux États-Unis. Il va jusqu'au Darien, entre le Panama et la Colombie. De quelle façon nos règles s'appliquent-elles à d'autres véhicules de l'Amérique du Nord et de l'Amérique centrale qui ne sont pas des véhicules américains ou canadiens?

M. Mario Demers: Essentiellement, la Loi sur la sécurité automobile vise à faire en sorte que les véhicules importés au Canada respectent les normes canadiennes. Dans le cadre de

l'ALENA, ou peu importe comment on l'appelle maintenant, les véhicules mexicains et américains peuvent être importés au Canada selon certaines conditions, à savoir qu'ils doivent être modifiés et inspectés, car les normes de sécurité aux États-Unis et au Canada sont très semblables. Dans le cadre de la mise en œuvre, les véhicules mexicains, je crois, feront l'objet d'un examen et il y aura une publication dans la *Gazette du Canada* à la fin de cette année pour permettre aux véhicules mexicains d'être importés également. Sans cela, l'importation n'est pas possible. La Loi sur la sécurité automobile précise que les véhicules doivent respecter les normes canadiennes. L'exception prévue au paragraphe 7(2) vise les véhicules achetés au détail aux États-Unis qui ne font pas l'objet de rappels et qui peuvent être modifiés afin de les rendre conformes aux normes canadiennes. Ils peuvent être importés, mais ils doivent faire l'objet de modifications et d'une inspection avant leur immatriculation dans une province, et ce dans un délai de 45 jours. Mais je le répète, cela concerne les importations permanentes.

M. David de Burgh Graham: D'accord. C'est aussi clair que de la boue pour moi. Je vous remercie.

Monsieur Rachkovsky, on parle de faire enregistrer aux États-Unis les véhicules des Canadiens qui passent l'hiver dans le sud de ce pays. C'est de là que ça vient au départ. Pourquoi ces Canadiens ne veulent-ils pas avoir un véhicule avec une plaque canadienne pendant qu'ils sont aux États-Unis? Pourquoi ne pourraient-ils pas simplement enregistrer de nouveau leur véhicule lorsqu'ils reviennent au Canada?

M. Evan Rachkovsky: Il y a deux raisons. Premièrement, la plupart des compagnies d'assurance canadiennes limitent à six mois la période durant laquelle un véhicule enregistré au Canada peut être utilisé à l'extérieur du Canada. Si votre véhicule était enregistré aux États-Unis, il serait alors possible de l'utiliser là-bas plus longtemps et de revenir au Canada avec votre véhicule en vertu de ces modifications réglementaires proposées. La seule compagnie d'assurance qui me vient en tête, c'est SGI, en Saskatchewan, qui autorise qu'un véhicule enregistré au Canada soit utilisé aux États-Unis pendant une période qui va au-delà de six mois. Outre cette compagnie, je dois dire que la plupart des compagnies d'assurance privées au Canada limitent à six mois la période durant laquelle on peut utiliser son véhicule à l'extérieur du pays. C'est pourquoi des gens achètent des véhicules immatriculés aux États-Unis. C'est une façon de contourner cette règle.

M. David de Burgh Graham: L'une des autres questions — je ne me souviens pas qui l'a posée —

La présidente: Il vous reste 20 secondes.

M. David de Burgh Graham: D'accord. Laissez-faire.

Merci.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Je veux revenir là-dessus, car ce pourrait être utile pour M. Kmiec et d'autres personnes afin de préparer du matériel de communication à l'intention des personnes qui voudraient tirer profit de ce nouveau régime. Quelles seraient les exigences établies par les compagnies d'assurance américaines relativement aux véhicules qui entrent au Canada? J'ai travaillé auprès de l'assurance-automobile publique de Colombie-Britannique, et je crois que nous avons les mêmes règles que SGI, mais il y avait aussi une couverture minimale obligatoire qui s'appliquait aux véhicules, une assurance de responsabilité civile, etc. Lorsqu'on diffusera des renseignements sur ce nouveau régime, je crois qu'il serait très judicieux de dire aux Canadiens qui entrent au pays avec ces véhicules immatriculés aux États-Unis qu'ils devraient communiquer avec leur compagnie d'assurance, car il pourrait y avoir des problèmes s'il y a un accident et qu'ils sont responsables.

Je ne sais pas si quelqu'un a des connaissances à ce sujet ou est en mesure de commenter cela.

• (1250)

M. Ron Liepert: Il se pourrait très bien que notre invité puisse répondre à cela.

La présidente: Monsieur Reed, voulez-vous répondre à M. Hardie?

M. Tim Reed: Je me suis moi-même renseigné à ce sujet, quoique je n'aie jamais essayé d'amener au Canada un véhicule immatriculé aux États-Unis, étant donné les restrictions.

Je vais vous parler de ma propre situation. J'ai discuté de cela avec ma propre compagnie d'assurance — Farmers Insurance, si vous voulez le savoir — et les conditions qu'elle a établies sont les mêmes. Le véhicule pourrait être amené au Canada, et elle continuerait de l'assurer pendant six mois je crois. En ce qui concerne le Mexique, c'est différent, et je présume que c'est la même chose plus au sud, mais au Canada, il n'y a pas de problème.

La présidente: Y a-t-il d'autres questions ou commentaires?

Monsieur Kmiec, la parole est à vous.

M. Tom Kmiec: Monsieur Reed, compte tenu de tout ce que avez entendu de la part des fonctionnaires jusqu'à maintenant, êtes-vous satisfait de la façon dont les fonctionnaires du gouvernement gèrent ce permis d'importation et des modifications au Règlement?

M. Tim Reed: Merci, monsieur Kmiec.

Ce qui me préoccupe, c'est que des fonctionnaires du ministère des Transports m'ont toujours dit que cela ne pouvait pas se faire par l'intermédiaire de modifications réglementaires, qu'il fallait modifier la loi.

Je suis désolé, je ne connais pas bien les processus législatifs et réglementaires, mais il me semble qu'il s'agit de modifications réglementaires qui sont très bien accueillies. Ce qui m'inquiète, c'est qu'il faudrait peut-être aussi des changements législatifs.

Peut-être que les représentants du ministère des Transports pourraient répondre à cela.

La présidente: Monsieur DeJong.

M. Michael DeJong: Bien sûr.

Le changement réglementaire proposé figure en ligne. Dans ce changement réglementaire, effectué en vertu de la Loi sur la sécurité

automobile, la loi pertinente, on fait précisément référence aux Canadiens qui entrent au Canada avec leur véhicule immatriculé aux États-Unis. Il est précisé qu'ils n'ont pas à payer de frais d'inscription.

M. Tom Kmiec: Je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Eglinski.

La présidente: Monsieur Eglinski, la parole est à vous si vous le souhaitez.

M. Jim Eglinski: Merci.

Ce permis d'importation temporaire ne changera rien à la règle selon laquelle on peut seulement amener le véhicule au point A puis le ramener au point d'entrée.

M. Mario Demers: C'est exact.

Le programme d'importation temporaire de Transports Canada... la limite de 30 jours et les restrictions dont nos collègues de l'Agence canadienne des services frontaliers ont parlé visent des véhicules qui doivent être approuvés par Transports Canada. Lorsque vous entrez avec un véhicule approuvé par Transports Canada pour l'importation temporaire...

Comme je l'ai mentionné, nous avons élargi les droits. Actuellement, il y a les essais, les évaluations, les démonstrations, etc. Nous avons élargi ces droits, mais il n'y a aucune restriction en ce qui concerne l'endroit où le véhicule est utilisé.

M. Jim Eglinski: Avez-vous vérifié les lois provinciales en Colombie-Britannique et en Alberta par exemple? Certaines provinces ont des limites de 30 jours pour ce qui est de l'utilisation d'un véhicule immatriculé à l'étranger.

Si vous êtes un résident de cette province, est-ce que ce n'est pas contradictoire...?

M. Mario Demers: Je peux seulement parler du niveau fédéral. Les provinces conservent...

M. Michael DeJong: Dans le cadre de toutes les modifications réglementaires liées à la sécurité automobile, nous consultons les provinces et les territoires par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Nous invitons les provinces et les territoires à présenter des commentaires.

La période pour ce faire est terminée. Les provinces et les territoires ne nous ont fait part d'aucune préoccupation à propos de l'amendement proposé.

M. Jim Eglinski: Mais ils ont eu la possibilité de le faire.

M. Michael DeJong: Oui.

M. Jim Eglinski: D'accord. Je vous remercie.

La présidente: C'est très bien.

Je remercie beaucoup tous nos témoins, particulièrement M. Reed d'avoir porté ces petits détails à notre attention. Je pense que le Comité des transports est très heureux d'avoir contribué à faire avancer les choses.

Je remercie M. Kmiec pour son bon travail en tant que parlementaire, ainsi que M. Badawey et tous les autres.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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