



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 062 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 1^{er} juin 2017

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 1^{er} juin 2017

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la présente séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités en cette 42^e législature. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude sur le transport aérien. Nous accueillons des témoins d'Aéroports de Montréal.

Vous avez la parole, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Madame la présidente, si vous le permettez, j'ai l'intention de présenter une motion. Je vous prie de m'indiquer si je dois la présenter maintenant, ou je peux attendre à plus tard.

La présidente: Comme nous avons des témoins, je préférerais...

M. Vance Badawey: C'est bien.

La présidente: Si vous voulez la lire, vous pouvez le faire maintenant, mais je préférerais que nous en soyons saisis à un moment opportun.

M. Vance Badawey: Je vais donc attendre à plus tard. C'est bon. Merci, madame la présidente.

La présidente: Nous allons passer à nos témoins d'Aéroports de Montréal. Nous sommes très heureux d'accueillir M. Rainville, qui est président et directeur général, ainsi que Pierre-Paul Pharand, qui est vice-président, Exploitation, infrastructures aéroportuaires et développement aérien, et qui témoigne quant à lui par vidéoconférence.

Bienvenue à vous deux. Nous vous sommes très reconnaissants de prendre le temps de témoigner aujourd'hui et nous sommes heureux de pouvoir siéger une heure de plus pour vous accueillir au Comité.

Monsieur Rainville, vous avez la parole.

M. Philippe Rainville (président et directeur général, Aéroports de Montréal): Merci.

Mes observations seront principalement en français, mais je peux évidemment répondre aux questions dans les deux langues officielles.

[Français]

Merci, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Comme vous le savez, Aéroports de Montréal, ou simplement ADM, est l'autorité aéroportuaire du Grand Montréal créée dans la foulée du programme de cession des aéroports en 1992.

Je me présente: je suis Philippe Rainville. Depuis le 1^{er} janvier 2017, j'assume les responsabilités de président-directeur général. Je suis accompagné, par vidéoconférence, de M. Pierre-Paul

Pharand, qui est vice-président, Exploitation, infrastructures aéroportuaires et développement aérien. À ce titre, M. Pharand est notamment responsable de la sûreté à l'aéroport Montréal-Trudeau.

ADM est financièrement autonome et ne reçoit aucuns fonds publics. Les surplus que nous dégageons doivent être réinvestis pour le développement des aéroports. Ces coûts sont assumés par les usagers. Nos revenus proviennent essentiellement des passagers et de trois sources: les compagnies aériennes, les activités commerciales et les frais d'améliorations aéroportuaires, ou les FAA.

ADM est une entreprise mature. Elle fête cette année ses 25 ans. Nous sommes fiers de nos succès et des services que nous offrons aux voyageurs. Montréal-Trudeau connaît, depuis 10 ans, une croissance moyenne de 5 % par année, et il n'y a pas de signe de ralentissement.

En ce qui concerne la sûreté aéroportuaire de l'aéroport, ADM travaille et agit étroitement en collaboration avec les agences d'application de la loi présentes à l'aéroport, dont les suivantes: l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA, mieux connue sous l'acronyme anglais *CATSA*; l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC; la Gendarmerie royale du Canada, c'est-à-dire la GRC; le Service de police de la Ville de Montréal, soit le SPVM; le Service canadien de renseignement de sécurité, ou SCRS; U.S. Customs and Border Protection, ou USCBP; et, évidemment, Transports Canada.

Soulignons qu'il est de la responsabilité exclusive de Transports Canada d'autoriser ou de révoquer les laissez-passer.

ADM se conforme d'ailleurs à toutes les mesures et exigences de Transports Canada, qui nous audite régulièrement.

Pour l'émission des laissez-passer temporaires, nous avons mis en place une procédure additionnelle. Cette procédure inclut une enquête de sécurité pour les demandeurs de laissez-passer temporaires, dont la vérification des dossiers criminels.

Au cours des deux dernières années, nous avons investi 50 millions de dollars pour la construction de quatre points de contrôle permanents des non-passagers et des véhicules aux points d'entrée de la zone réglementée. Ces contrôles sont des recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, et, depuis 2016, des exigences de Transports Canada. Les aéroports ne reçoivent aucun financement pour la construction et pour leurs activités d'exploitation, qui coûtent de 3 à 4 millions de dollars par année. Les coûts d'exploitation pour l'ACSTA sont estimés à 20 millions de dollars par année pour Montréal-Trudeau et sont financés par l'entremise d'une entente qui durera seulement encore une année.

En plus des agences présentes à l'aéroport, ADM possède son propre service de sûreté. Il a pour mission de protéger les passagers, le personnel et les installations contre tout acte illicite menaçant l'aviation civile aux aéroports. Notre service de sûreté compte plus de 200 membres répartis dans diverses unités spécialisées. Ses responsabilités comprennent, entre autres, les interventions d'urgence, l'application des règlements, le contrôle de la circulation, la détection d'explosifs et la protection de la zone réglementée.

La sûreté aéroportuaire a reçu, en 2003, son certificat d'accréditation de la Commission on Accreditation for Law Enforcement Agencies, ou CALEA, qui atteste de la qualité de la gestion opérationnelle et administrative du service. Cette certification est depuis renouvelée tous les trois ans.

La sûreté aéroportuaire d'ADM est d'ailleurs le seul service aéroportuaire accrédité au Canada, et le septième en Amérique du Nord à détenir une telle accréditation.

Nous avons également mis en place un comité mensuel pour l'échange de renseignements avec les agences d'application de la loi présentes à l'aéroport, auxquelles s'ajoutent les agents de sûreté à bord de la GRC, la Sûreté du Québec, Homeland Security et la police de l'État de New York.

Nous tenons régulièrement avec nos partenaires de nombreux exercices ou simulations et nous évaluons nos processus régulièrement.

En conclusion, vous pouvez constater que nous retrouvons à Montréal-Trudeau une grande concentration de ressources humaines et techniques dédiées à la sûreté. Celles-ci sont réunies à l'intérieur de structures de coordination permanentes et efficaces. Nous travaillons conjointement avec les agences d'application de la loi dont il est de la responsabilité d'enquêter, de prévenir et d'analyser les différents risques.

Madame la présidente, membres du Comité, vous pouvez être assurés qu'ADM a mis en place les mesures requises pour la sécurité des installations, des employés et du public voyageur. Sachez que la sûreté est et sera toujours tout au haut de la liste de nos priorités.

Merci.

• (1105)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons entamer les questions des membres du Comité, en commençant par Mme Block.

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

J'ai moi aussi une motion que j'ai déposée mardi, et comme on me l'a suggéré, je vais me servir rapidement des 30 premières secondes à ma disposition pour la consigner au compte rendu.

La présidente: Je crois que c'est ce que vous avez fait mardi. Est-ce la même motion?

Mme Kelly Block: Je l'ai juste changée un peu.

La présidente: Bien. C'est bon. Allez-y.

Mme Kelly Block: Je propose:

Que le Comité adresse immédiatement une lettre au ministre des Transports, avec le leader du gouvernement à la Chambre en copie conforme, pour lui demander de scinder le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports comme suit, le transport ferroviaire et la sécurité ferroviaire, aérienne et marine, afin d'accélérer l'examen de ces dispositions du projet de loi C-49, qui donnent suite à celles du projet de loi C-30 dont l'échéance est à la tombée du jour le mardi 1^{er} août 2017.

Je ne m'attends pas à ce que nous débattions de la motion avant que nous nous penchions sur les travaux du Comité.

• (1110)

La présidente: Bien.

Mme Kelly Block: Merci.

Je vais maintenant céder mon temps de parole à M. Rayes.

La présidente: Allez-y, monsieur Rayes.

[Français]

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

Merci, madame Block.

Merci aux deux témoins de prendre part à la séance.

Comme tout le monde, nous sommes préoccupés par la sécurité dans les aéroports. Nous voyons ce qui se passe un peu partout dans le monde, et particulièrement à Montréal. Mon collègue M. Luc Berthold avait l'intention d'en parler, mais il ne pouvait malheureusement pas être ici. D'ailleurs, il s'en excuse. Il est remplacé par M. Deltell.

M. Berthold et moi-même sommes très préoccupés à la suite de certains reportages d'enquête que nous avons vus au sujet de l'aéroport de Montréal. Je crois que l'objectif du Comité est d'obtenir la réponse à certaines questions.

Nous entendons parler dans différents reportages du profil de certains employés qui pourrait être inquiétant. Nous entendons toutes sortes d'histoires au sujet d'individus qui ont un profil au sujet duquel on pourrait s'interroger. Loin de moi l'intention de faire peur aux gens. Je crois que vous faites un énorme travail et je ne mets aucunement en doute la coordination de tous les services. Cependant, les informations que nous avons indiquent qu'il n'y a que six policiers armés du SPVM qui travaillent aux alentours de l'aéroport, et ce, pas nécessairement dans la zone sécurisée. En effet, les actes ne sont pas nécessairement commis dans les zones sécurisées.

Est-ce bien six policiers du SPVM qui font ce travail à l'aéroport de Montréal?

M. Philippe Rainville: Six policiers font ce travail. Évidemment, ils sont là en rotation. Ils ne sont pas là seulement pendant un quart de travail de huit heures; ils sont là en quasi-permanence. Mon collègue M. Pharand pourra vous donner les détails.

Effectivement, ils ne sont pas nécessairement dans les zones sécurisées. Ils sont également dans les zones publiques, ce qui, à mon avis, est un élément rassurant pour la population. Ils sont donc dépêchés autant d'un côté que de l'autre, selon le besoin.

Je vais demander à M. Pharand de vous en dire plus.

Nous avons expliqué qu'il y a des comités mensuels et que tout cela fait partie de la gestion des risques de l'ensemble des corps policiers, incluant nos gens de la sûreté.

Ils sont six et cela nous semble être suffisant.

M. Alain Rayes: Nous savons qu'au Québec, il y a la Sûreté du Québec. Au niveau fédéral, il y a la GRC. De plus, vous avez plus de 200 membres du service de sûreté à l'intérieur, si ma mémoire est bonne.

Est-ce qu'il y a d'autres corps policiers ou agents de sécurité de vos organisations qui patrouillent les sections non sécurisées de l'aéroport, ou cette responsabilité revient-elle à ces six policiers dont nous parlons?

M. Philippe Rainville: Nos agents de sûreté sont partout sur le site, autant en véhicules sur les voies d'accès qu'à l'intérieur de l'aérogare, tant en zone sécurisée qu'en zone non sécurisée.

M. Alain Rayes: D'accord.

M. Philippe Rainville: Fait anecdotique: à Montréal, ils sont à bicyclette.

M. Alain Rayes: D'accord.

M. Philippe Rainville: Nous les voyons aussi à bicyclette à l'intérieur de l'aérogare et, évidemment, ils sont en véhicule motorisé du côté des voies d'accès.

M. Alain Rayes: Je parle des zones non sécurisées. D'autres corps de police ou agents de sécurité travaillent également dans les sections où le SPVM patrouille, n'est-ce pas?

M. Philippe Rainville: C'est le SPVM qui patrouille des deux côtés, exactement. Nos gens sont des deux côtés aussi.

M. Alain Rayes: Vous n'avez peut-être pas les données, mais depuis combien de temps y a-t-il l'équivalent de six policiers qui patrouillent? Est-ce comme cela depuis cinq ans, depuis dix ans, ou l'effectif de six policiers est-il récent?

M. Philippe Rainville: Cela fait déjà longtemps.

Monsieur Pharand, vous pourriez peut-être en dire davantage sur le travail du SPVM et le nombre de patrouilleurs.

M. Pierre-Paul Pharand (vice-président, Exploitation, infrastructures aéroportuaires et développement aérien, Aéroports de Montréal): Bonjour à tous.

En fait, la présence policière remonte à 1998. Au moment où Transports Canada a annoncé un changement dans son programme de sûreté et la dévolution de certaines responsabilités aux exploitants d'aéroports, nous avons signé des ententes avec les services de police locaux. Quand je dis « nous », je parle d'ADM et des autres aéroports qui sont assujettis à la même réglementation.

J'aimerais revenir sur un élément de la discussion. On parle de six policiers contractuels à l'aéroport Montréal-Trudeau, mais ce ne sont pas les seules forces de l'ordre en présence. Ce sont ceux que nous avons embauchés par contrat pour accomplir certaines tâches précises. Toutefois, la police de Montréal demeure responsable et reste la police responsable en ce qui a trait aux actes criminels commis à l'aéroport. Pendant un quart de travail, les agents du poste de police de quartier vont venir aussi patrouiller dans les zones publiques de l'aéroport, parce que c'est le secteur de patrouille normal.

S'il survient un événement, le Service de police de la Ville de Montréal est évidemment le premier intervenant et le premier responsable. Toutefois, les agents de la GRC, de la Sûreté du Québec, de l'ASFC et de la sécurité privée — il n'y a pas qu'ADM qui a du personnel de sécurité — sont tous des gens intégrés dans un plan et qui ont un rôle à jouer. Il ne faut donc pas s'arrêter au chiffre de six quand on parle des mesures de protection en place.

• (1115)

M. Alain Rayes: C'est parfait.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

C'est au tour de M. Iacono.

[Français]

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

Je remercie les témoins de leur participation ce matin.

Merci aussi à la greffière d'avoir convoqué une deuxième fois ces témoins. Je suis un peu surpris, et même un peu déçu, que M. Berthold n'ait pas pu être parmi nous aujourd'hui, lui qui a tant insisté pour que nous recevions ces témoins. C'est dommage.

Mes questions s'adressent à l'un ou à l'autre, à votre guise.

Les incidents qui ont été rapportés par les médias au sujet d'employés qui se sont fait enlever leur accès aux zones sécurisées ne sont-ils pas une preuve que le système en place fonctionne très bien?

M. Philippe Rainville: Tout à fait. De notre point de vue, si cela n'arrivait pas, nous pourrions certainement nous poser des questions.

Il faut comprendre qu'à ADM, nous ne sommes que l'exploitant. Nous sommes donc notifiés du fait qu'il faut enlever les laissez-passer à ces gens. Cela nous parvient directement de Transports Canada et nous exécutons les ordres. C'est donc une preuve pour nous qu'il y a une surveillance.

Ce n'est vraiment pas parce qu'il y a eu dénonciation de notre part. Cela nous arrive par le service des renseignements.

Selon nous, c'est donc vraiment une preuve que le système fonctionne.

M. Angelo Iacono: Monsieur Pharand, avez-vous un commentaire à formuler à ce sujet?

M. Pierre-Paul Pharand: Non, pas réellement.

En fait, si cela fonctionne, c'est parce que la coordination entre les agences fonctionne. Il faut comprendre que, dans le milieu de l'aviation, il y a beaucoup d'intervenants. On pourrait mettre en doute cet élément de coordination, s'il n'y avait justement pas d'événements comme ceux-là pour venir confirmer que les intervenants se parlent et coordonnent leurs efforts.

M. Angelo Iacono: C'est très bien.

Dans les reportages sur l'événement survenu à Montréal, le porte-parole de votre aéroport disait qu'il ne connaissait pas l'identité des employés dont l'accès avait été révoqué.

Comment se fait-il que l'aéroport lui-même ne connaisse pas l'identité des gens qui ne peuvent accéder aux aires sécurisées? Qui a cette information? Est-elle suffisamment bien communiquée pour qu'on s'assure qu'une personne ne peut y accéder par erreur?

M. Philippe Rainville: Il faut expliquer ce dont on parle.

Sans que nous le sachions, tout à coup, nous recevons une notification selon laquelle il y a ce détenteur de laissez-passer à qui nous devons retirer le permis. Quand nous disons que nous ne le connaissons pas, c'est que nous ne savons pas à l'avance qu'il faut retirer le permis à cette personne. Évidemment, nous savons de qui il s'agit dès que nous recevons l'ordre d'aller récupérer le permis auprès de la personne concernée. Ce n'est pas comme si tout cela se faisait dans notre dos. Nous sommes l'exploitant; c'est nous qui devons aller retirer le laissez-passer.

Il pourrait s'agir d'un employé de l'un de nos sous-traitants, par exemple. Évidemment, nous ne les connaissons pas tous. Ce ne sont pas tous des employés d'ADM. Dans ce cas, c'est sûr que nous ne les connaissons pas personnellement. Cependant, comme c'est nous qui administrons les laissez-passer, il est certain que, du moment où nous avons été notifiés, nous allons chercher le laissez-passer.

Je crois que c'est M. Pharand qui avait répondu à cette question au sujet de l'identité des employés.

Monsieur Pharand, je crois avoir bien expliqué ce que vous vouliez dire quand vous avez répondu que nous ne connaissions pas ces employés. Est-ce bien le cas?

M. Pierre-Paul Pharand: Tout à fait. Si nous ne sommes pas le dénonciateur, nous ne savons pas quand une enquête est lancée.

Dans le fond, nous sommes au bout de la chaîne. Au début, il y a quelqu'un qui soumet une dénonciation. Il y a alors un processus d'enquête et un processus d'évaluation des risques. L'information est ensuite traitée par Transports Canada et, s'il y a une mesure à prendre, nous sommes informés de l'identité de la personne. C'est à ce moment que nous lui retirons son laissez-passer.

M. Angelo Iacono: Des améliorations peuvent toujours être apportées quand il est question de sécurité. Selon vous, quels sont les aspects prioritaires sur lesquels il faudrait mettre l'accent en ce qui concerne la sûreté dans les aéroports? Avez-vous des recommandations particulières à présenter au Comité?

M. Philippe Rainville: Je crois que, en raison de la gestion des risques qui est pratiquée et des comités que M. Pharand chapeaute à Aéroports de Montréal, nous sommes satisfaits du niveau de sécurité en place.

Il y a peut-être des améliorations à apporter à certains processus, mais je crois que cela a déjà été porté à l'attention du Comité. Par exemple, la période d'attente pour l'évaluation des dossiers, quand les gens demandent des laissez-passer temporaires, varie de trois à cinq mois, selon les cas. Nous jugeons que cette période est un peu longue.

Des intervenants antérieurs ont fait certaines déclarations à ce sujet, et nous reconnaissons les faits. Quand ils ont dit que certains aéroports avaient ajouté une mesure de sécurité en ce qui concerne les laissez-passer temporaires, en fait, ils parlaient de nous. Aéroports de Montréal a ajouté une vérification des antécédents criminels des gens avant qu'un laissez-passer temporaire soit émis, justement parce que nous trouvions que cette période était un peu trop longue. Je crois que cela a été discuté en comité.

Donc, l'efficacité du processus d'émission des permis temporaires à la suite d'une demande pourrait être améliorée.

● (1120)

M. Angelo Iacono: C'est parfait, merci.

Lors d'une de nos réunions, vos collègues du Conseil des aéroports du Canada ont mentionné que le programme amélioré conférerait plus de crédibilité au Canada auprès de ses partenaires internationaux.

Pouvez-vous nous expliquer quelle est la différence entre le programme amélioré et l'ancien programme? Quels sont les éléments qui nous confèrent de la crédibilité à l'échelle internationale?

M. Philippe Rainville: Je n'en suis pas certain.

[Traduction]

La présidente: Veuillez répondre aussi brièvement que possible à cette question difficile, monsieur.

[Français]

M. Philippe Rainville: Pour ce qui est du programme amélioré, j'imagine qu'on parle peut-être ici du contrôle des non-passagers. C'était une recommandation de l'OACI dont Transports Canada a commencé la mise en application en 2016. Nous venons de terminer cette mise en application. Il y a maintenant un contrôle vraiment plus

serré des non-passagers. C'est clairement une amélioration, mais à un coût vraiment élevé. Nous sommes encore en train de discuter avec l'ACSTA pour déterminer qui devra payer la note. Cependant, il y a effectivement eu un renforcement considérable des mesures de sécurité parce que, évidemment, tous les employés de...

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Rainville.

Monsieur Aubin, vous avez la parole.

[Français]

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

Je souhaite la bienvenue aux deux représentants d'ADM.

J'aimerais rappeler que c'était vraiment le souhait unanime des membres de ce comité de les recevoir dans le cadre de cette étude. Alors, je les remercie d'être parmi nous. L'absence d'un des membres permanents du Comité ne change en rien notre désir de vouloir les entendre.

Monsieur Rainville, vous faites mention, dans vos propos préliminaires, d'un montant de 50 millions de dollars pour la construction de quatre points de contrôle. Est-ce quatre points de contrôle qui s'ajoutent à d'autres ou est-ce des points de contrôle que vous avez modernisés? Y en avait-il moins, trop peu ou pas du tout, auparavant?

M. Philippe Rainville: Il y avait des points de contrôle, mais ils ont été nettement renforcés. Nous y faisons maintenant des fouilles beaucoup plus systématiques et minutieuses.

Monsieur Pharand, je vais vous laisser expliquer le sujet des non-passagers.

M. Robert Aubin: En fait, je vais vous poser une autre question qui orientera peut-être votre réponse. C'était d'ailleurs ma prochaine question.

Lorsque les employés de l'aéroport passent par l'un ou l'autre de ces points de contrôle pour se rendre en zone sécurisée, procédez-vous à des fouilles systématiques ou à une vérification à chacun des passages, ou est-ce que la fouille est plutôt aléatoire, par exemple la personne presse un bouton et, si la lumière tourne au vert, elle est exemptée de la vérification et, si elle tourne au rouge, elle doit s'arrêter? Comment cela fonctionne-t-il?

M. Pierre-Paul Pharand: Le programme de contrôle des non-passagers a été établi en 2014. Le processus a été mis en place lentement à partir de 2014. Aujourd'hui, la réglementation requiert que les employés fassent l'objet d'un contrôle d'identité et ensuite d'une fouille aléatoire. C'est le cas pour les gens détenteurs d'un laissez-passer permanent. Ceux qui sont en attente d'un laissez-passer ou qui détiennent un laissez-passer temporaire sont soumis à un contrôle d'identité et à une fouille complète systématique.

M. Robert Aubin: Merci.

Je vais donner l'impression de passer du coq à l'âne, mais c'est qu'il y a une foule de sujets que j'aimerais aborder pendant ces cinq minutes.

Au cours des dernières semaines et des derniers mois, nous avons entendu des représentants d'administrations aéroportuaires et de conseils municipaux prendre position face à une éventuelle privatisation des aéroports canadiens. Le conseil de la Ville de Montréal, notamment, a déclaré s'y opposer.

Aéroports de Montréal a-t-elle pris position à cet égard?

M. Philippe Rainville: Absolument.

Premièrement, j'aimerais préciser que les aéroports ont déjà été privatisés. On parle ici de l'ouverture du capital des aéroports. En effet, nous sommes financés à 100 % par la dette. Nous pourrions éventuellement ouvrir le capital. De cette façon, nous pourrions avoir des actionnaires et changer notre statut d'OSBL. Je ne veux pas parler en termes trop techniques, mais c'est ce dont il est question.

Nous sommes donc totalement autonomes et privatisés. En outre, nous sommes très fiers de notre statut.

Pour nous, à ADM, c'est très clair: si l'ouverture du capital nous permet d'améliorer nos services ou de réduire nos coûts, nous serons en faveur de ce changement. Par contre, j'avoue qu'on n'a pas encore réussi à démontrer qu'il y aurait une amélioration des services ni une réduction des coûts.

Rémunérer de l'équité, on sait ce que cela coûte. Les investisseurs vont demander un rendement des investissements nettement plus élevé que ne le font les actuels détenteurs de dette. À l'heure actuelle, nos taux d'intérêt pour le financement sont inférieurs à 4 %. Or des investisseurs privés nous demanderaient un taux de 7 % ou 8 %. Étant donné que les taux d'intérêt sont bas au Canada en ce moment, il ne serait pas approprié de se financer avec de l'équité.

Les temps changent. À ADM, il faut penser à la rentabilité. Il y a d'autres choses qui traînent, chez nous. Nous aimerions rouvrir l'entente que nous avons avec Transports Canada au sujet du loyer, afin que des ajustements soient faits. Par exemple, nous payons le même loyer pour notre parc industriel à Mirabel que pour l'aéroport Montréal-Trudeau, où il y a...

• (1125)

M. Robert Aubin: Je vous interromps immédiatement, étant donné qu'il y a peut-être un lien avec la prochaine question que je veux vous poser.

On dit toujours que, toutes proportions gardées, les coûts sont plus élevés à l'aéroport Montréal-Trudeau que dans d'autres aéroports canadiens.

Est-ce lié aux sommes qu'il faut investir en sécurité ou s'agit-il entre autres de la situation dont vous êtes en train de nous parler?

M. Philippe Rainville: La même réglementation de Transports Canada s'applique à l'aéroport Montréal-Trudeau. Toutes choses étant égales, par ailleurs, les coûts de sûreté et de sécurité y sont les mêmes qu'ailleurs.

Le fait d'avoir deux plateformes aéroportuaires représente un coût additionnel. C'est ce que je voulais souligner. Nous avons hérité de cette situation. Nous voudrions donc rouvrir l'entente avec Transports Canada.

M. Robert Aubin: Merci.

Pendant notre étude sur la sécurité aérienne, de très nombreux témoins nous ont dit qu'un très grand nombre d'incidents avaient lieu en bout de piste. J'élargis ici la portée du sujet; on n'est pas dans l'aéroport, mais quand même, les avions atterrissent et décollent chez vous. Le Bureau de la sécurité des transports a même fait une recommandation voulant que les pistes soient allongées, de façon à installer un genre de bac à gravier. Je ne sais pas exactement en quoi cela consiste.

Est-ce déjà fait?

Sinon, concrètement, compte tenu des terrains dont on dispose, est-ce possible de le faire, à Montréal?

Si ce n'est pas possible, comment s'organise-t-on?

M. Philippe Rainville: Nous avons déjà ce qu'on appelle des RESA. Je vais laisser M. Pharand vous en parler.

M. Pierre-Paul Pharand: Nos normes en ce qui a trait à nos RESA, c'est-à-dire nos aires de sécurité d'extrémité de piste, dépassent déjà celles de Transports Canada et sont accolées à celles de l'OACI. Pour nous, l'espace n'est pas un problème. En fait, la situation concernant les bouts de piste ne représente pas un problème à l'aéroport Montréal-Trudeau.

M. Robert Aubin: Pour ce qui est de...

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Aubin. Je suis désolée, mais votre temps est écoulé.

Nous essaierons de revenir à vous, si c'est possible.

C'est à votre tour, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Je pense que M. Aubin pose d'excellentes questions. J'aimerais savoir ce qu'il veut ajouter et entendre certaines des réponses. Je vais donc lui céder mon temps de parole.

La présidente: Voulez-vous dire tout votre temps de parole?

M. Vance Badawey: Oui.

Robert, allez-y. Poursuivez.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, monsieur Badawey.

Je voulais poser une ou deux questions de plus. Il s'agit des services d'incendie dans les aéroports.

Quand on décolle ou qu'on atterrit, on voit bien les camions du service d'incendie. On aime bien qu'ils soient dans le garage, ce qui signifie que tout va bien.

Est-ce le même service d'incendie qui se charge à la fois du service sur les pistes et du service dans l'aérogare elle-même?

M. Philippe Rainville: Je vais laisser M. Pharand vous expliquer cela en détail.

M. Pierre-Paul Pharand: Notre service se spécialise dans les opérations sur les pistes, autrement dit tout ce qui touche les interventions relatives aux aéronefs. Par contre, s'il y avait un incident dans l'aérogare, qui est essentiellement notre gagne-pain, les pompiers interviendraient. Ils sont formés et équipés pour agir dans les deux cas, mais leur mission principale est axée sur les pistes et les aéronefs.

M. Robert Aubin: Je vais poser ma question de façon plus précise. S'il y avait un attentat à l'aéroport, chose qu'on ne souhaite pas, est-ce que les pompiers de Montréal seraient les premiers intervenants ou serait-ce les pompiers de l'aéroport?

M. Pierre-Paul Pharand: Dans tous les cas, les deux services sont appelés à intervenir. Ils travaillent conjointement.

M. Robert Aubin: Ont-ils un système de communication conjoint? Comme on l'a constaté sur la Colline du Parlement lors d'un événement que je ne veux pas nécessairement raconter et rappeler, les différents corps de police, que ce soit la police municipale, la GRC ou les policiers de la Chambre, n'avaient pas le même système de communication, ce qui a rendu l'opération plutôt difficile.

M. Pierre-Paul Pharand: Dans notre cas, le problème de communication n'existe pas, parce que le principe de confidentialité entre pompiers n'existe pas, contrairement aux policiers.

Nos pompiers et ceux de la ville sont appelés à répondre à des événements de façon fréquente. Ils sont donc habitués à travailler ensemble, et ce, sans compter les multiples exercices que nous tenons de façon régulière.

Donc, en ce qui a trait à la coordination et à la communication, il n'y a pas de problème.

• (1130)

M. Robert Aubin: Quels sont les délais si vous devez faire appel aux services de la municipalité, que ce soit les policiers ou les pompiers? Je suppose que la caserne municipale de pompiers n'est pas nécessairement près de l'aéroport.

M. Pierre-Paul Pharand: En fait, la caserne municipale de pompiers est située de l'autre côté du rond-point Dorval. Les pompiers peuvent donc être sur place en trois ou quatre minutes, s'ils sont à la caserne.

M. Robert Aubin: Merci beaucoup.

[Traduction]

La présidente: Il vous reste trois minutes et demie, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Vous avez posé d'excellentes questions, Robert, sur les interventions à plusieurs niveaux.

Ma question a beaucoup à voir avec les échanges nécessaires. À quel point les différents services travaillent-ils bien ensemble: la GRC, l'ASFC et les services locaux, comme la police, les ambulances et les pompiers? S'agit-il d'une intervention à plusieurs niveaux? Communique-t-on avec chacun d'eux, ou n'y a-t-il qu'une seule communication transmise?

Une fois qu'une intervention est en cours, communiquent-ils constamment? Travaillent-ils toujours ensemble? Y a-t-il un protocole? Comment procèdent-ils? Est-ce que cela fonctionne bien? Peut-on même dire que cela fonctionne?

[Français]

M. Philippe Rainville: Je suis entré en fonction le 1^{er} janvier dernier, et l'un des premiers éléments auxquels je me suis attardé, ce sont nos mesures d'urgence. Malgré le fait que j'étais à ADM depuis une dizaine d'années, j'étais quand même préoccupé par ce sujet, en raison de mon nouveau rôle.

Les événements de Fort Lauderdale nous ont démontré la coordination qui est requise en pareil cas. Il y a aussi eu les événements de Bruxelles. Dans les deux cas, nous avons envoyé nos gens sur place pour apprendre des leçons. J'ai été rassuré par ce qui m'a été rapporté.

Je demanderai à mon collègue, M. Pharand, de résumer les efforts de coordination, et ce, pour vous rassurer, comme il a su me rassurer moi-même.

M. Pierre-Paul Pharand: Effectivement, afin de nous assurer que notre plan de mesures d'urgence est fonctionnel, celui-ci est validé de façon régulière à l'aide d'exercices, audité par Transports Canada et vérifié par la CALEA. En effet, notre service de sûreté est accrédité par la CALEA, comme M. Rainville l'a mentionné.

Autant les exercices que les événements réels, qui font ensuite l'objet d'une rétroaction, nous permettent de nous améliorer et de nous assurer que les canaux de communication et le système de mise en alerte sont toujours à la fine pointe de la technologie et répondent aux besoins.

Lorsqu'un événement est déclenché, tous les joueurs clés des systèmes et des services d'intervention ont accès à une radio qui leur permet d'écouter et d'échanger des communications immédiatement, en attendant que le système de commandement se mette en place.

Il y a plusieurs années, nous avons adopté le fameux système de commandement des interventions, qui est la norme internationale pour ce genre d'événements. Ce système est validé et testé régulièrement, que ce soit lors d'événements réels ou lors d'exercices.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Très bien.

La présidente: Nous allons entendre M. Ellis pendant six minutes.

M. Neil Ellis (Baie de Quinte, Lib.): Bonjour, et merci de comparaître.

Je veux juste revenir à votre accréditation. Vous dites que vous avez une accréditation de la Commission on Accreditation for Law Enforcement Agencies. Pouvez-vous dire essentiellement en quoi consiste cette organisation? Y a-t-il un coût à l'accréditation? Il est écrit, essentiellement, qu'elle est renouvelée tous les trois ans. Je sais qu'il y a différents niveaux d'accréditation. La Commission remet-elle une note au moment de l'accréditation? Comment améliorez-vous les aspects pour lesquels vous faites piètre figure? Avez-vous déjà échoué à l'examen d'accréditation?

Vous dites que vous êtes la seule organisation au Canada à avoir cette accréditation.

Pour ma deuxième question, j'aimerais savoir si d'autres établissements et d'autres organisations aéroportuaires ont présenté une demande pour l'obtenir.

[Français]

M. Philippe Rainville: Votre question est tout à fait pertinente.

Nous évaluons la situation chaque fois que nous voulons renouveler notre accréditation. Il y a évidemment un coût lié à cela. À Aéroports de Montréal, nous avons toujours décidé jusqu'à maintenant de nous conformer à la CALEA.

Je vais demander à M. Pharand de vous expliquer les raisons de notre accréditation.

• (1135)

M. Pierre-Paul Pharand: Il faut considérer le système de la CALEA comme un système ISO. C'est une commission qui a été créée aux États-Unis, il y a plusieurs années. Elle a établi des normes pour les services de police, les services d'application de la loi, les centres de formation et les centres de télécommunications, de façon à hausser le niveau de professionnalisme au sein de ces organisations.

Chez Aéroports de Montréal, lorsque nous avons créé la sûreté aéroportuaire, nous ne voulions pas nous limiter aux standards minimums ou aux simples mesures contenues dans la réglementation canadienne. Nous voulions pousser cela un peu plus loin afin de nous assurer de donner le meilleur service possible au public voyageur.

Nous avons reçu cette accréditation pour la première fois en 2003. Il y a quelque 400 normes à satisfaire. Dans notre cas, après la troisième accréditation, comme nous avons obtenu d'excellents résultats, nous sommes devenus ce que la CALEA appelait à l'époque un *flagship*, c'est-à-dire un porte-étendard. Il s'agit d'un organisme qui a été accrédité à plusieurs reprises, qui a atteint un certain niveau d'excellence et qui devient un modèle à suivre pour les autres agences.

Cependant, vous comprendrez que, puisque c'est un système de type ISO, il fonctionne de manière volontaire. Aucune organisation n'est obligée de se soumettre au processus; cela découle d'une décision d'entreprise. Effectivement, il y a des investissements à faire chaque année afin d'assurer le maintien de ce niveau d'excellence reconnu par la commission.

[Traduction]

M. Neil Ellis: Y a-t-il un coût à cela? Est-ce qu'il s'ajoute un certain montant selon l'organisation?

[Français]

M. Philippe Rainville: Tout ce que je peux vous répondre, c'est que les coûts relatifs à la sûreté constituent une part considérable des coûts d'exploitation. D'année en année, ils représentent de 5 à 7 % de notre budget d'exploitation. Ce sont donc des coûts très élevés.

Pour ce qui est du coût précis des mesures visant à nous conformer aux normes de la CALEA, j'imagine que le coût de l'accréditation elle-même doit être rendu public, par contre les coûts vont au-delà de cela, puisqu'il faut considérer l'ensemble de nos programmes de formation qui y sont liés.

Je peux vous dire que nous consacrons de 5 à 7 % de notre budget annuel au dossier de la sûreté. On parle donc d'un peu plus de 10 millions de dollars par année.

Est-ce bien cela, monsieur Pharand?

M. Pierre-Paul Pharand: Oui.

[Traduction]

M. Neil Ellis: Par ailleurs, vous dites que Transports Canada vous audite régulièrement. Est-ce une fois par année, tous les trois ans, tous les quatre ans? Je crois que j'aurai une autre question à ce sujet, selon votre réponse.

[Français]

M. Philippe Rainville: Le bail qui régit nos rapports avec Transports Canada touche l'ensemble des activités de l'aéroport. Il y a la sûreté et la sécurité, mais il y a d'autres choses. L'audit annuel porte sur l'ensemble des activités.

Pour ce qui est des mesures strictement liées à la sûreté, y a-t-il autre chose que l'audit annuel, monsieur Pharand?

M. Pierre-Paul Pharand: En fait, Transports Canada a des inspecteurs sur place sept jours sur sept, toute l'année, pour s'assurer que les pratiques liées à la sûreté sont conformes à la réglementation. Il n'y a donc pas seulement un audit effectué périodiquement, mais aussi une surveillance continue effectuée par Transports Canada.

M. Philippe Rainville: J'étais auparavant responsable de l'ingénierie de la construction, et je peux vous dire que les infractions signalées par Transports Canada font partie du quotidien des administrateurs d'aéroports, tant à Montréal qu'ailleurs au Canada. Transports Canada émet des avis d'infraction quand il juge qu'il y a une lacune sur le plan de la sûreté.

[Traduction]

M. Neil Ellis: Votre réponse au sujet de l'audit me laisse perplexe. Je suppose que c'est peut-être attribuable à la traduction.

Un audit se fait habituellement sans prévenir: on appelle une fois par année ou tous les deux ans et on se rend sur place. Ce que je vois ici, dans cette phrase, c'est que l'audit est fait régulièrement, que des choses sont auditées tous les jours. Cette réponse me laisse perplexe.

M. Philippe Rainville: Je pense qu'il faut établir une distinction entre les inspections et l'audit. En ce qui nous concerne, l'audit est le processus annuel normal.

M. Neil Ellis: C'est le processus sur lequel je veux vous poser des questions.

M. Philippe Rainville: C'est l'audit de Transports Canada. Pierre-Paul parle des inspections quotidiennes.

M. Neil Ellis: Oui. Donc, à quelle fréquence faites-vous l'objet d'un audit?

M. Philippe Rainville: Chaque année, Transports Canada réalise un audit officiel, mais il y a également des inspections quotidiennes de sécurité.

M. Neil Ellis: Je vois.

La présidente: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Rayes, vous avez la parole.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci, madame la présidente.

Avant de commencer, j'aimerais attirer votre attention sur le fait que mon collègue n'avait aucune raison de souligner l'absence de mon confrère ni le droit de le faire. Je ne crois pas qu'il l'ait fait de bonne foi. Je ne veux pas aller plus loin à ce sujet. Pour ma part, j'ai cru bon d'excuser mon confrère puisque je sais toute l'importance qu'il accorde à ce dossier. L'intention était bonne, dans mon cas. Je vous rassure, il aurait voulu être présent, mais il a dû s'absenter pour une question urgente et personnelle. C'est ce que je voulais dire là-dessus.

J'en arrive maintenant à mes questions.

Vous avez dit que l'achalandage augmentait d'environ 5 % par année. Si on se fie aux différents articles publiés et au fait que les gens partent en vacances, surtout l'hiver pour prendre un peu de soleil, je crois qu'il n'y aura pas de diminution de l'achalandage. Vous le confirmez vous-même.

Le niveau de sécurité des personnes augmente-t-il aussi chaque année? Est-il proportionnel à l'augmentation de l'achalandage et des budgets alloués? J'aimerais savoir si vous en tenez compte. J'imagine que la présence de plus de personnes nécessite aussi plus de surveillance, plus d'encadrement et plus de ressources pour assurer la sécurité.

● (1140)

M. Philippe Rainville: En ce qui concerne les coûts d'exploitation, nous suivons la demande. Nous devons assurer le service. Je crois que certains des intervenants y ont fait référence lors de votre dernière séance. Ce n'est pas que les ressources manquent; c'est plutôt que le niveau de service diminue, tant du côté de la douane, où l'on apporte des ajustements, que du côté de l'ACSTA. Les files d'attente sont un peu plus longues, le temps que les agences s'ajustent.

Nous avons effectivement des rencontres périodiques avec les gens de ces services. Nous leur faisons part de nos attentes en ce qui a trait au nombre de passagers pour les périodes qui s'en viennent. L'Agence des services frontaliers du Canada connaît l'heure d'arrivée des vols et peut s'ajuster. Cependant, c'est plus long, je l'avoue. Il faut que les crédits soient accordés aux agences pour leur permettre de s'ajuster à l'augmentation du nombre de passagers.

Il faut savoir que l'aviation civile connaît une croissance phénoménale, en particulier à Montréal. Imaginez si, pour une infrastructure comme un pont, il y avait une croissance annuelle de 5 %. Ce n'est pas long qu'on se retrouve avec une augmentation de 20 à 30 %. C'est le cas à Montréal. Au cours des deux dernières années, le nombre de passagers a crû de 7 %. L'année 2017 s'annonce être encore une année record.

Les agences prennent du temps à s'ajuster, cependant je dois dire, à leur défense, que nous avons des discussions et que nous mettons énormément d'énergie à tenter de les amener à nous suivre et à suivre l'évolution de l'industrie.

M. Alain Rayes: Est-ce à dire, pour poursuivre votre raisonnement, que pour faire diminuer les files d'attente de plus en plus fréquentes à l'aéroport Montréal-Trudeau sans léser sur la sécurité, il ne faudra que du personnel supplémentaire?

D'après ce que je comprends, pour ne pas diminuer le niveau de sécurité, il faut allouer des ressources financières à l'embauche de personnel ou à de nouvelles technologies. En effet, il y a peut-être des technologies qui peuvent réaliser cela. Autrement, ce sont automatiquement les voyageurs qui écopent, qu'il s'agisse de la qualité du service ou du temps d'attente.

M. Philippe Rainville: Vous touchez un bon point. En matière de technologie, il y a ACSTA Plus, qui représente une révolution quant à la façon de gérer les points de fouille. Nous avons donc la solution pour améliorer la fluidité tout en conservant le même niveau de sûreté. Cependant, il faut des crédits pour déployer ce système, et ceux-ci ne sont pas encore au rendez-vous.

En ce moment, soit que les files d'attente augmentent, soit qu'on adopte une meilleure technologie. La situation se résume passablement à cela.

M. Alain Rayes: C'est parfait.

Selon ce que je comprends de vos propos, votre niveau de sécurité est très élevé. Diriez-vous qu'il est plus élevé que celui des autres aéroports, tant canadiens qu'internationaux?

Naturellement, on parle ici d'aéroports de grandes villes. Il ne faudrait pas comparer des situations qui ne peuvent pas être comparées.

M. Philippe Rainville: Je vais parler de l'Amérique du Nord et du Canada.

Dans le cas du Canada, vous constatez quels efforts sont faits à Montréal. Nous avons obtenu la certification de la CALEA. Nous avons des agents de sûreté. Nous avons même recours à des pompiers. La tendance à Montréal est de faire tout ce qu'il est raisonnable de faire pour assurer la sûreté...

M. Alain Rayes: Je vous pose de nouveau ma question. Par rapport aux services de sécurité dans les aéroports comme ceux de New York, de Fort Lauderdale, de Paris, de Barcelone ou de Toronto, ceux de l'aéroport de Montréal se situent-ils en haut de la moyenne ou au même niveau?

M. Philippe Rainville: Tout tourne autour de la gestion des risques. Chaque pays, chaque ville détermine son niveau de sûreté en fonction de la gestion des risques. Tous les intervenants participent à cela. M. Pharand a parlé plus tôt de la réunion mensuelle et j'y ai fait allusion également. En fonction du risque que nous gérons à l'aéroport de Montréal...

• (1145)

M. Alain Rayes: Si la gestion des risques était égale dans tous ces aéroports et qu'un événement international survenait, notre niveau de sécurité serait-il supérieur ou égal à celui des autres aéroports?

M. Philippe Rainville: Notre niveau est équivalent à ce qu'on trouve ailleurs, en fonction du risque.

M. Alain Rayes: Merci.

J'imagine que vous allez voir quelles sont les meilleures pratiques qui se font ailleurs. Pouvez-vous me parler de pratiques appliquées à Montréal qui font que vous vous démarquez des aéroports avec lesquels vous êtes en concurrence?

En fait, « concurrence » n'est pas le terme exact. Parlons plutôt de ce qui se fait ailleurs, à l'échelle internationale.

[Traduction]

La présidente: Dans la mesure du possible, pouvez-vous répondre rapidement?

[Français]

M. Alain Rayes: Vous pouvez me donner un seul exemple, si vous le voulez.

M. Philippe Rainville: Nous avons à Montréal une force canine qui détecte les explosifs.

M. Alain Rayes: Donc, tous les aéroports n'offrent pas ce service.

M. Philippe Rainville: En effet.

M. Alain Rayes: Je vous remercie.

Merci, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Monsieur Rainville, nous avons souvent entendu parler des périodes d'attente, parfois très longues, auxquelles doivent se soumettre les gens avant de subir le contrôle de sécurité. Comme l'été s'annonce occupé pour ce qui est du tourisme, je me demandais comment ADM comptait diminuer le temps d'attente pendant les périodes de pointe.

Vous avez répondu à une question de mon collègue à ce sujet, mais pour ma part, j'aimerais savoir comment, avec les ressources financières dont vous disposez, vous comptez réduire le temps d'attente au cours de l'été à venir.

M. Philippe Rainville: Il est clair que nous sommes très impliqués dans la gestion de la douane, étant donné que l'aéroport fournit les lieux physiques pour la douane. Cela dit, nous travaillons de concert avec l'Agence des services frontaliers du Canada et nous devons coordonner nos actions. C'est ce que nous avons fait à la suite de l'incident — on peut effectivement qualifier d'incident ce qui s'est produit l'an dernier.

Il faut comprendre que l'aéroport Montréal-Trudeau connaît un achalandage extrêmement élevé pendant l'été. L'aéroport de Montréal est eurocentrique. Les vols à destination de l'Europe sont concentrés en fin de journée, tandis que les avions qui reviennent de l'Europe arrivent presque tous en fin d'après-midi. C'est à ce moment que peut se créer le goulot d'étranglement qui génère des temps d'attente.

Nous avons rencontré les gens de l'Agence des services frontaliers du Canada pour établir un plan d'action pour l'été qui s'en vient. Nous avons créé un centre de traitement temporaire, qui deviendra permanent, pour les passagers en transit. De leur côté, ils se sont assurés qu'il allait y avoir des agents en permanence pendant la période de pointe. De plus, nous affichons les temps d'attente.

Malgré tous les efforts communs que nous déployons, il y aura encore cet été des temps d'attente supérieurs à 30 minutes au cours de cette période de très fort achalandage. Cette situation, qui est vraiment inhabituelle à Montréal, sera particulièrement marquée au cours du mois d'août, qui est notre période la plus achalandée de l'année.

M. Angelo Iacono: Vous avez mentionné tout à l'heure que la solution résidait dans ACSTA Plus. Comment cela va-t-il vous aider à long terme?

M. Philippe Rainville: L'ACSTA effectue son travail aux points de fouille pour les départs, tandis que le problème auquel on faisait référence touche la douane pour les arrivées.

En ce qui a trait aux départs, Montréal ne connaît pas vraiment de files d'attente déraisonnables. Le programme d'ACSTA Plus est mis en oeuvre en partie à Montréal. Aux départs, les choses vont bien, on ne connaît pas ce problème. C'est vraiment autre chose dans certains autres aéroports canadiens, mais à Montréal, les choses vont relativement bien.

En ce qui nous concerne, le goulot d'étranglement se trouve à la douane pour les arrivées. Comme je vous l'expliquais, nous sommes en train de nous en occuper.

[Traduction]

M. Angelo Iacono: Vous avez mentionné qu'en cas de crise, les voies de communication sont très bonnes entre les différents paliers des organisations. Y a-t-il des échanges entre les aéroports d'un bout à l'autre du Canada, ainsi qu'à l'échelle internationale?

[Français]

M. Philippe Rainville: Monsieur Pharand, pouvez-vous répondre, s'il vous plaît?

M. Pierre-Paul Pharand: Lorsqu'un risque est perçu, les aéroports s'échangent les informations, autant sur une base formelle qu'informelle. Cela ne se fait pas simplement entre les exploitants des aéroports. Les services de police et de sécurité communiquent aussi entre eux, autant la GRC que Transports Canada et le SCRS. Ils s'assurent qu'il y a échange d'information lors d'un débordement dans un aéroport ou un lieu géographique.

[Traduction]

M. Angelo Iacono: Ma question s'adresse à M. Pharand.

Dans le cadre d'une entrevue, vous avez dit que vous meniez régulièrement des analyses de la menace, des risques et des vulnérabilités simplement pour vous assurer que vous pouviez faire face à toute menace.

Pourriez-vous en dire davantage sur tous ces types d'analyse, notamment en ce qui concerne le temps, et sur votre façon de procéder pour chacune d'elles? Que voulez-vous dire exactement?

• (1150)

[Français]

M. Pierre-Paul Pharand: Cela se fait à deux niveaux.

Tout d'abord, nous effectuons une analyse de la menace en nous basant sur les renseignements que Transports Canada ou d'autres

agences d'application de la loi vont nous fournir, car nous ne sommes pas une agence de renseignements.

Par la suite, nous évaluons la vulnérabilité de nos installations physiques, ce qui nous donne une évaluation du risque. Nous mitigeons ces risques par des mesures, qu'il s'agisse de personnel, de ressources matérielles ou de technologie. Cette évaluation de la situation sur le plan stratégique se fait sur une base quasi annuelle.

Cela se fait aussi sur le plan tactique. Prenons l'exemple d'un incident comme celui de Fort Lauderdale ou celui de Bruxelles. Nous nous livrons immédiatement à une évaluation pour savoir si la menace a changé chez nous. La façon dont l'incident s'est produit à un autre endroit fait-il ressortir une vulnérabilité chez nous que nous n'aurions peut-être pas vue? Nous étudions la réponse. Nous allons voir sur place. Nous discutons avec nos collègues de l'autre aéroport et les agences d'application de la loi pour voir comment ils ont réagi et de quelle manière leur réponse a fonctionné, afin de nous améliorer de façon continue.

[Traduction]

M. Angelo Iacono: J'ai une dernière question.

La présidente: Allez-y très brièvement.

M. Angelo Iacono: Lorsque quelque chose se produit dans un aéroport au Canada ou ailleurs dans le monde, que faites-vous?

[Français]

M. Pierre-Paul Pharand: Nous allons d'abord parler à nos partenaires pour savoir si le niveau de menace ne change pas dans l'immédiat. Si quelque chose nous laisse croire que le niveau de menace change dans l'immédiat, nous devons prendre des mesures pour nous protéger contre cette menace.

S'il n'y a pas de menace établie, nous allons suivre l'état de la situation. Nous allons d'abord laisser nos collègues de l'aéroport qui a été touché régler leur situation et, au moment approprié, nous allons communiquer avec eux pour savoir s'ils seraient prêts à échanger de l'information. Généralement, nous allons effectuer une visite.

Dans le monde de l'aviation, heureusement, les aéroports ne se font pas concurrence. Par conséquent, il est beaucoup plus facile, au sein de notre industrie, d'avoir des échanges sur les meilleures pratiques dans le domaine de la sécurité, qu'il soit question de menace ou de mesures.

[Traduction]

La présidente: Je vous remercie de ces renseignements utiles.

Allez-y, monsieur Deltell.

[Français]

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins. Cela me fait plaisir de les rencontrer.

Monsieur Rainville, il y a quelques instants, MM. Iacono et Rayes vous ont posé des questions au sujet d'ACSTA Plus, mais j'aimerais revenir sur cette question.

Vous dites qu'il n'y a pas de problème en ce qui a trait aux points de fouille aux départs. Cependant, cela ne veut pas dire qu'il ne pourrait pas y en avoir s'il y avait augmentation du service. Nous nous dirigeons d'ailleurs vers cela, avec un taux de croissance de 7 % par année.

C'est pareil pour toute nouvelle technologie: si on achète ce qui est tout neuf, ce qui est à la fine pointe, on paie le gros prix, alors que si on attend cinq ans, on peut avoir cela à moitié prix, mais après sept ans, cela ne vaut plus grand-chose.

Comment faites-vous pour évaluer quel est le meilleur moment pour se payer ACSTA Plus? Faut-il investir dans l'ACSTA Plus ou attendre? Quelle est votre perspective d'avenir à l'égard d'ACSTA Plus?

M. Philippe Rainville: Notre première préoccupation est le niveau de service. Je vais me faire un peu le défenseur des autres aéroports canadiens qui attendent vraiment après ACSTA Plus pour augmenter le niveau de service. Le programme ACSTA Plus a vraiment été testé pendant longtemps, et il augmente énormément l'efficacité du processus, tout en maintenant le même niveau de sûreté. Il a été longuement testé à Vancouver, entre autres. L'ACSTA a cette assurance et c'est à ces gens de déterminer cela. La solution est mûre, à notre avis, et elle est prête à être mise en oeuvre.

M. Gérard Deltell: Combien cela coûterait-il?

M. Philippe Rainville: Je ne le sais pas.

Monsieur Pharand, en ce qui concerne Montréal, avons-nous une idée des coûts?

M. Pierre-Paul Pharand: Non.

J'aimerais préciser, monsieur Deltell, que la responsabilité du processus et de l'équipement ne relève pas de nous. Elle relève de l'ACSTA. Tout ce que nous pouvons faire, c'est exercer une pression sur l'agence fédérale pour qu'elle améliore ses processus et ses services. Quand il est question d'équipement ACSTA Plus, tout ce que nous avons à fournir, c'est l'espace physique. C'est l'ACSTA qui décide du nombre de machines, de l'équipement à utiliser et des processus entourant l'utilisation de cet équipement.

M. Gérard Deltell: Pardonnez mon ignorance, mais qu'est-ce que c'est, ACSTA Plus, par comparaison à ce que nous avons actuellement? Qu'est-ce que cela pourrait apporter? En quoi cela facilite-t-il le passage des voyageurs?

• (1155)

M. Pierre-Paul Pharand: En fait, l'ACSTA, qui est l'organisation, a décidé de baptiser ACSTA Plus le nouvel équipement, ou le nouveau processus. L'équipement lui-même comporte quelques améliorations, mais la différence entre le service ordinaire de l'ACSTA et le programme ACSTA Plus réside dans la façon de traiter le bagage et le passager.

Je vais vous donner un exemple. Présentement, si quelqu'un se présente dans la file ordinaire, il y a un endroit pour déposer les effets personnels. Dans la file ACSTA Plus, quatre passagers pourront déposer leurs effets personnels en même temps.

Également, à l'extrémité où se fait l'inspection quand un article douteux est détecté, il y a seulement une file d'attente. Le bagage sort et il doit être intercepté. Dans la file ACSTA Plus, quand quelque chose est détecté, le bagage est automatiquement envoyé à une deuxième file, et ne gêne donc pas la circulation des bagages qui ne posent pas problème.

Il y a donc une amélioration technologique, mais également une grande amélioration du processus.

M. Gérard Deltell: C'est intéressant, mais je vais être bien honnête avec vous: je ne connais personne qui aime passer au contrôle. C'est franchement désagréable pour un passager, cela ne donne vraiment pas le goût de prendre l'avion. Le système que vous vous me décrivez sera peut-être plus convivial. En fait, ce ne peut

pas être pire que l'expérience actuelle. Cela n'est pas votre faute, ce sont des règles internationales. Peu importe l'aéroport, c'est ce qui se fait, et c'est franchement désagréable.

Avez-vous un moyen à suggérer pour que ce soit un peu plus agréable? Y a-t-il des études ou des travaux qui se font en vue de rendre l'expérience moins désagréable pour les passagers?

M. Philippe Rainville: C'est un service qui nous est fourni; nous n'avons pas le choix. Dans certains pays, c'est l'aéroport lui-même qui gère cela. Vous me demandez si nous avons des moyens à suggérer. Si un jour on nous donnait les fonds nécessaires et la responsabilité, nous tenterions d'améliorer le processus, mais ce n'est pas le cas en ce moment.

M. Gérard Deltell: Enlever sa ceinture, ses souliers, mettre tout par terre et le faire rapidement, je ne connais personne sur la planète Terre pour qui c'est amusant.

M. Philippe Rainville: C'est pareil partout, je vous l'assure.

M. Gérard Deltell: Concernant la douane, quel est votre plan? Quels sont les investissements nécessaires? Que souhaiteriez-vous de la part des autorités fédérales?

M. Philippe Rainville: Cet été, comme je vous l'ai dit, ce ne sera pas simple. Nous allons investir 8 millions de dollars à court terme pour retirer les passagers en transit des files d'attente. Nous allons faire cela dès cet été. Cela devrait nous donner un bon coup de pouce.

Au mois d'août, il faut aussi gérer l'arrivée des étudiants. Cela aussi est complexe. Nous allons tenter de les sensibiliser au fait que les documents nécessaires doivent être prêts, qu'ils ne doivent pas être dans leur valise, mais qu'ils doivent les avoir en leur possession. Cela nous aidera aussi.

D'un point de vue plus permanent, du côté d'ADM, nous allons établir un centre de traitement des passagers en correspondance, un centre permanent...

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Rainville, permettez-moi de vous interrompre un instant.

Monsieur Aubin, nous sommes parvenus à vous accorder deux dernières minutes.

[Français]

M. Robert Aubin: Je veux entendre la suite.

M. Philippe Rainville: Dans le cadre du budget préliminaire d'ADM, une vingtaine de millions de dollars sont prévus pour établir un centre de traitement permanent des passagers en transit. Nous allons aussi afficher les délais d'attente. De notre côté, je vous dirais donc que notre plan est clair quant à ce que nous allons faire.

Du côté des autorités, il faut améliorer les processus et investir les ressources nécessaires. Elles ont pris l'engagement d'investir les ressources en prévision de l'été. Cependant, comme je vous le disais, malgré cela, il faut quand même être raisonnable et considérer la période de pointe extrême qu'il y a à Montréal lors de laquelle les temps d'attente devraient être d'une trentaine de minutes. Cela n'est pas déraisonnable, et c'est à peu près la norme dans l'ensemble du Canada et de la planète. Une période d'attente d'une trentaine de minutes à la douane n'est pas déraisonnable. C'est ce que nous devrions observer cet été.

À plus long terme, chacun de son côté doit mettre...

M. Robert Aubin: Revenons à cet été. Vous parlez de mettre les ressources, mais êtes-vous en mesure d'évaluer les montants qui manquent et que le fédéral devrait investir?

M. Philippe Rainville: Comme je vous l'ai dit, je fais ma part. Nous nous sommes entendus sur un plan de match. C'est aux autres agences de faire leur part et d'investir les ressources. Elles nous ont dit qu'elles mettraient les ressources nécessaires pour en arriver à un temps d'attente raisonnable. Elles ont engagé des gens pour cet été. Chacun a sa part des choses à faire et nous nous entendons sur cela. Chacun fait son bout de chemin. Nous verrons comment cela se déroulera cet été.

M. Robert Aubin: J'ai souvent entendu dire qu'à l'aéroport de Montréal, malgré le temps d'attente au retour, les bagages ne sont toujours pas arrivés une fois qu'on a franchi la douane. J'ai moi-même vécu cette situation.

Quel est le problème? Est-ce parce qu'il y a là aussi des mesures de sécurité pour les bagages qui arrivent?

M. Philippe Rainville: Non, cela n'a rien à voir.

Comme vous le savez, il y a beaucoup d'intervenants dans un aéroport, mais c'est toujours de l'aéroport qu'on parle. En fait, ce sont les compagnies aériennes qui se chargent de sortir les bagages de l'avion. Nous, c'est-à-dire l'administrateur de l'aéroport, mettons les bagages dans l'avion et faisons la détection d'explosifs. Je vous parlais plus tôt de la force canine; ce n'est pas pour les bagages, mais pour les zones publiques.

• (1200)

M. Robert Aubin: Oui.

M. Philippe Rainville: Je voulais éclaircir cela, pour être certain que vous comprenez.

Pour revenir à votre question, je dois dire que la remise des bagages est de la responsabilité des compagnies aériennes.

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Je remercie nos témoins. Vous nous avez fourni de l'information utile.

Je vais suspendre la séance un instant pour laisser le temps aux témoins de partir.

• (1200)

_____ (Pause) _____

• (1220)

La présidente: Nous reprenons. La parole est à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Comme je l'ai dit au début de la séance, j'aimerais présenter la motion dont je parlais au cours de la dernière séance et que j'ai soumise à la greffière dans un avis de motion dans les deux langues officielles le 30 mai. Je propose:

Que le Comité se réunisse du lundi 11 septembre 2017 au jeudi 14 septembre 2017, inclusivement, afin d'étudier le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, sous réserve de la réception de l'ordre de renvoi avant l'ajournement des travaux de la Chambre pour l'été; que chacun des partis fasse parvenir sa liste de témoins proposés aux fins de cette étude à la greffière du Comité pour le mardi 1^{er} août 2017 au plus tard; et que la présidente soit autorisée à coordonner l'échéancier et les ressources nécessaires pour exécuter cette demande.

Madame la présidente, puis-je parler de la motion?

La présidente: Allez-y, s'il vous plaît.

M. Vance Badawey: Chers collègues, comme je l'ai mentionné au cours de la dernière séance, vous vous souviendrez sans doute que nous avons mené une étude sur le transport ferroviaire de marchandises en 2016 et, plus précisément, sur le transport des grains et des produits agricoles. De nombreux intervenants nous ont dit que les mesures du projet de loi C-30 — aussi connu sous le nom de Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain —, notamment celles qui portent sur la limite d'interconnexion repoussée, n'étaient pas idéales, en fait. Les mesures législatives ont souvent été décrites comme une solution temporaire qui a été appliquée à la hâte après la crise qu'a connue le secteur de la manutention des grains en 2013 et en 2014, comme un projet de loi comportant de nombreuses lacunes.

De nombreux agriculteurs et d'autres expéditeurs estimaient que le rayon de 160 km n'était pas suffisant. Notamment, les secteurs miniers et forestiers, en particulier, ont souligné qu'ils aimeraient eux aussi bénéficier des droits de l'interconnexion, mais qu'ils ne pouvaient pas en raison de la limite de 160 km. Parallèlement, les compagnies ferroviaires se sont opposées au fait de ne pas déterminer les prix en fonction du marché et ont soutenu que cela les dissuaderait de faire les investissements nécessaires dans leur infrastructure.

À défaut de trouver une solution qui pourrait satisfaire ces intérêts divergents, le Comité a fini par adopter une motion invitant le gouvernement à prolonger les dispositions sur l'interconnexion qui devaient devenir caduques pour un an, jusqu'en août 2017, mais seulement en attendant que le ministre puisse trouver une meilleure — et j'insiste sur ce point — solution à long terme.

La bonne nouvelle, c'est qu'avec le projet de loi C-49, la Loi sur la modernisation des transports proposée, le ministre propose une solution à long terme, y compris une nouvelle mesure proposant une interconnexion de plus longue distance dont pourront bénéficier les expéditeurs captifs dans un rayon de 1 200 km.

Je crois comprendre que la première réaction des expéditeurs, dont des agriculteurs, a été très positive jusqu'à maintenant. Toutefois, il y aura un vide juridique entre le moment où les dispositions sur l'interconnexion du projet de loi C-30 prendront fin en août 2017 et le moment où le projet de loi C-49 recevra la sanction royale, le cas échéant, probablement plus tard cette année — tout dépend du temps que nécessitera son étude en Chambre et, bien sûr, au Sénat. Certains expéditeurs sont préoccupés, et avec raison, par ce vide et voudraient commencer à profiter des nouvelles mesures contenues dans le projet de loi C-49 le plus vite possible. Je sais que notre gouvernement a entendu ces préoccupations et veut aider les gens, et je suis sûr que les membres du Comité, surtout ceux qui viennent de régions touchées, comme la Saskatchewan, ont entendu les mêmes préoccupations.

Je crois comprendre que le leader du gouvernement à la Chambre a manifesté sa volonté quant au passage du projet de loi C-49 à l'étape de la deuxième lecture et à son renvoi à notre comité avant l'ajournement des travaux pour l'été. Si cela se concrétise, je propose que notre comité se réunisse avant la reprise des travaux à l'automne pour étudier le projet de loi C-49. Cela nous donnerait l'occasion de tenir de longues séances et de faire beaucoup de travaux en relativement peu de temps. Idéalement, nous pourrions même terminer notre étude avant le retour en Chambre en septembre.

•(1225)

Je pense que cela contribuerait grandement à accélérer le processus et à produire des résultats pour nos producteurs de grains et d'autres expéditeurs captifs qui attendent impatiemment l'adoption du projet de loi et qui verront sans doute d'un bon oeil, à notre avis, la certitude que le projet de loi offrira.

Le projet de loi C-49 comprend également un certain nombre d'autres mesures importantes, notamment un régime de droits des passagers pour les passagers aériens, qui s'imposent depuis longtemps et que j'ai bien hâte d'étudier.

J'espère que nos collègues de l'opposition se joindront à moi et aux autres membres du Comité pour soutenir nos agriculteurs et qu'ils accepteront de tenir des réunions avant la rentrée parlementaire en septembre. Je sais que de notre côté, nous sommes prêts à mener ces travaux. Nous sommes prêts à présenter ce projet de loi, à soutenir nos agriculteurs et à accélérer le processus dans l'espoir de faire adopter le projet de loi C-49 et de combler le vide entre l'échéance fixée au 1^{er} août et l'adoption de ce projet de loi très important.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie M. Badawey de cette motion.

La première chose, c'est que la date de nos travaux m'importe peu. Nous sommes élus pour faire ce travail. Aussitôt que ce sera nécessaire, nous y serons. Cela pourrait être en juillet, en août ou en septembre. La question n'est vraiment pas là.

Cependant, il y a quelques questions auxquelles je n'arrive pas à trouver de réponse.

Tout d'abord, le projet de loi C-49 est un projet de loi omnibus, il faut bien le dire, car il modifie 13 lois. Si nous nous réunissons en septembre, avant que les travaux ne reprennent, pour répondre aux questions relatives au projet de loi C-30, nous serons déjà en retard, puisque la limite est le 1^{er} août ou le 31 juillet. Je ne comprends pas pourquoi nous nous réunirions en septembre pour régler un problème pour lequel nous serions déjà en retard.

Si l'on me disait que nous allions nous réunir pendant une ou deux semaines, c'est-à-dire tenir de deux à quatre réunions pour régler d'urgence ce qui doit être fait pour le transport des grains, ce serait une chose. Toutefois, je perçois qu'on veut aussi étudier le projet de loi C-49 dans l'intervalle compris entre les dates proposées dans la motion et le retour à la Chambre pour la nouvelle session. Dans ce cas, je dis non.

Avant de voter en faveur de cette motion, j'aimerais avoir une idée du nombre d'heures qu'on souhaite consacrer à l'étude du projet de loi C-49. Pas moins de 13 lois sont touchées. Ce n'est pas vrai que nous allons réussir à bien faire cela en quatre rencontres. Cela m'apparaît un peu incohérent. Je me demande où est l'urgence de travailler en septembre si nous sommes déjà en retard.

Pouvons-nous avoir une idée du temps qu'on veut accorder au projet de loi C-49, pour voir si l'on a le temps de couvrir l'ensemble des sujets? Je sais que le jeu du premier arrivé, premier servi fait son oeuvre, mais il y a aussi une motion qui s'en vient et qui propose de demander au ministre de scinder le projet de loi pour qu'on puisse étudier rapidement ce qui est urgent et prendre le temps nécessaire pour étudier le reste du projet de loi.

Si je dois me prononcer sur ces motions dans l'ordre où elles sont présentées, comme je n'ai pas l'information dont j'ai besoin et qu'on n'a pas statué sur cette question de demander au ministre de scinder son projet de loi pour qu'on puisse traiter ce qui est le plus urgent et étudier le reste par après, je devrai malheureusement m'inscrire en faux. Toutefois, ce n'est pas parce que je ne veux pas travailler en septembre.

•(1230)

[Traduction]

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Ce sont d'excellentes questions, monsieur Aubin, et je crois qu'elles sont pertinentes. Bien entendu, compte tenu des autres motions qui suivront, nous pouvons examiner une partie de ces questions, comme la possibilité de scinder le projet de loi.

Je veux bien préciser que le projet de loi est mûrement réfléchi et tient compte d'un grand nombre de choses que nous avons entendues. Il y a eu tout d'abord l'examen de la Loi sur les transports au Canada. Il s'agit essentiellement de modifier la Loi largement en fonction de ce qui a été soulevé dans le rapport, de ce qui a été étudié dans le cadre de l'examen et de ce qui a été fait pendant, je crois — et veuillez me corriger si je me trompe —, près de deux ans de discussions que M. Emerson a tenues. Le ministre a pris le temps cette année de se déplacer et a parlé aux mêmes personnes. Le projet de loi reflète ces réflexions; voilà pourquoi il porte sur de nombreux sujets.

Comme je l'ai mentionné, il s'agit en grande partie des points de vue du marché; j'emploierai ce mot. Les compagnies ferroviaires, en particulier, se sont opposées à l'idée que les prix ne soient pas déterminés en fonction du marché et elles ont fait valoir que cela nuirait à leurs capacités. C'est un élément essentiel également.

Cela va au-delà de ce qui est évident; cela touche d'autres questions qui ont été signalées dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports au Canada. Ce n'est pas nouveau. C'est quelque chose qui a été examiné pendant un certain temps au cours des deux à trois dernières années. Nous ne faisons qu'accélérer le processus. Nous agissons.

Oui, il s'agit d'un projet de loi volumineux. Je le comprends, mais je pense que cela reflète simplement les travaux qui doivent être accomplis en fonction de l'examen de la Loi sur les transports au Canada et maintenant, pour modifier la Loi.

La présidente: Avant de céder la parole à Mme Block, simplement pour essayer de répondre à votre question, monsieur Aubin, je crois comprendre que, selon un aperçu des témoins qui voudraient probablement venir témoigner au sujet du projet de loi C-49, selon les prévisions, le Comité y consacrerait environ 23 heures de quelque manière que nous choisirons de procéder — et il s'agit exclusivement de modifications à la Loi sur les transports au Canada actuelle.

Je cède donc maintenant la parole à Mme Block, qui sera suivie de M. Berthold.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente. Il aurait peut-être été utile que nous examinions nos motions avant celle de M. Badawey tout simplement parce que M. Aubin aurait obtenu des réponses à ses questions d'abord.

Je voudrais faire deux observations. Bien que je comprenne en quelque sorte... Concernant ce que dit M. Badawey et la création de ce sentiment d'urgence qu'il nous faut nous réunir avant que la session reprenne pour nous occuper du projet de loi C-49, je pense qu'il convient de souligner qu'en réalité, les producteurs sont déjà en train de négocier leurs contrats pour cette année. Les négociations sont en cours. Par conséquent, si nous nous réunissons en septembre, cela ne changera rien aux contrats qu'ils sont en train de négocier.

L'autre aspect dont il faut tenir compte, c'est que le moment où nous prévoyons mener l'étude tombe probablement dans la période la plus occupée pour certains producteurs que nous pourrions vouloir inviter à venir témoigner dans le cadre de notre étude. Je suis certaine que vous n'êtes pas sans savoir que les récoltes ont lieu en août et en septembre et qu'elles se poursuivent jusqu'en octobre et même parfois en novembre.

Je crois donc que le sentiment d'urgence qui est créé présentement aurait dû exister il y a quelques mois. Je suis tout à fait d'accord avec mon collègue: il s'agit d'un projet de loi omnibus. Il porte sur différents moyens de transport, et je peux vous dire que depuis que le projet de loi C-49 a été présenté à la Chambre il y a à peine deux semaines — cela fera peut-être deux semaines demain —, mon horaire a été ajusté en fonction des demandes que je reçois de la part de nombreux intervenants qui veulent discuter du projet de loi. Ce qu'ils me disent, c'est que tout se complique quand on entre dans le détail, comme toujours, et que ce sont des secteurs complexes et qu'ils ont besoin de temps pour examiner le projet de loi afin de déterminer exactement quelle position ils défendront après cet examen.

De plus, je pense que nous devons parler du moment choisi pour présenter le projet de loi. Comme je l'ai mentionné lors de notre dernière réunion, nous, les députés de l'opposition officielle, soulignons la nécessité de nous pencher sur ces mesures depuis un certain temps. À ce sujet, voyons un peu les faits concernant certaines choses que M. Badawey a dites. En effet, cela découle de l'examen de la LTC. Cet examen a commencé lorsque nous étions au pouvoir, comme vous l'avez mentionné, avec deux ou trois années d'examen par le comité présidé par Emerson. Le ministre a déposé le rapport la veille de Noël 2015. Nous l'avons étudié en septembre 2016. Avant d'entreprendre l'étude, la prolongation avait déjà été accordée, je crois, à la demande du Comité. Nous avons entrepris une étude en sachant que nous allions encore nous buter à une échéance, soit le 1^{er} août 2017.

Donc, nous en sommes là. Nous nous butons à cette échéance malgré tous les efforts que nous avons déployés pour créer un sentiment d'urgence d'agir et faire une étude au sein du comité, et présenter les recommandations au ministre bien avant l'échéance. Cependant, le ministre a décidé d'attendre six semaines avant la fin de la session pour présenter son projet de loi omnibus. Compte tenu du fait que la leader du gouvernement à la Chambre a affirmé que le projet de loi C-49 est une priorité, je pense qu'on doit attribuer la responsabilité en partie à cette personne pour ne pas avoir inscrit cela à l'ordre du jour un peu plus tôt, bien qu'elle ait dit que c'était une priorité.

À propos de la suggestion de M. Badawey, soit que le Comité prolonge ses travaux en siégeant à Ottawa pendant le congé d'été, je crois que ce serait une bonne chose de scinder le projet de loi C-49 pour examiner les mesures qui concernent la mesure qui arrivera à échéance. Je crois qu'en en discutant nous aurions une meilleure idée du temps que nous devrons y consacrer au-delà des réunions déjà prévues d'ici la fin de la session actuelle, et du nombre de jours que nous croyons devoir ajouter au début de la prochaine session.

●(1235)

Il faut en discuter, mais je crois qu'il est un peu trop tard pour créer ce sentiment d'urgence. Nous devons rendre justice au projet de loi et ne pas essayer de hâter les choses.

J'appuie l'idée de le scinder de sorte que nous puissions examiner les mesures dont traite votre propre motion.

Merci.

La présidente: Monsieur Berthold.

[Français]

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

Je ne vais pas renchérir sur l'ensemble des propos de ma collègue. J'endosse entièrement ce qu'elle dit concernant l'urgence d'amorcer l'étude du projet de loi C-49. Je considère qu'il y a en effet urgence, mais c'est comme si on se rendait à un incendie et qu'on s'apercevait qu'il fallait acheter un camion de pompier. On aurait pu acheter le camion de pompier plus tôt.

Que fait-on dans une telle situation? On n'attend pas que le feu soit éteint pour acheter un camion de pompier; on trouve un autre camion de pompier.

Cet autre camion de pompier, c'est la motion de ma collègue proposant de scinder le projet de loi C-49 pour traiter des mesures pour les producteurs de grains de l'Ouest le plus rapidement possible. Nous ne sommes pas obligés d'attendre au mois de septembre. Nous pouvons le faire pendant que les producteurs sont disponibles.

À cet égard, je voulais absolument faire part à mes collègues du Comité de mon inquiétude. La période pendant laquelle nous allons étudier cet important projet de loi est celle où les producteurs de grains sont le plus occupés. Il sera donc très difficile de recevoir de tels témoins. Ces journées leur coûteraient extrêmement cher. Ils ne peuvent pas vraiment s'absenter et laisser leur production pour rencontrer le Comité à Ottawa. Cela risque d'être très compliqué. Nous devrions être sensibles à cela. Ce n'est pas une question de politique.

Alors, s'il le faut, avançons cette étude au cours de l'été, je n'y ai pas d'objection. Cependant, il faut prendre en considération le fait que des témoins ne seront peut-être pas disponibles.

Si nous réussissons à faire scinder le projet de loi C-49 rapidement, cela ne prendra probablement pas autant de temps. Nous pourrions étudier cette question rapidement. Ce serait à l'avantage de ceux et celles pour qui nous travaillons. Si nous devons procéder à l'étude du projet de loi C-49 au complet uniquement pour traiter du cas urgent des producteurs de grains, je pense que nous ferions une grande erreur.

Je vais vous donner un exemple. Le gouvernement vient d'annoncer la formation d'un comité pour revoir la Loi sur la sécurité ferroviaire. Aujourd'hui même, certaines personnes rencontrent des gens du gouvernement. Des représentants de la FCM sont ici. Mme Pauline Quinlan, mairesse de Bromont, a été nommée par votre gouvernement à ce comité. Il amorce un travail très sérieux. Cependant, le projet de loi C-49 contient déjà des mesures qui vont modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire, notamment en ce qui concerne l'installation de caméras dans les locomotives. Cela a des répercussions. Je pense qu'il faut attendre le travail de ce comité de révision.

Je ne veux pas en parler trop longtemps. Je voulais uniquement appuyer les propos de ma collègue.

Je veux saluer mon collègue M. Iacono, à qui j'ai beaucoup manqué pendant la première heure de cette séance, semblerait-il, puisqu'il a souligné mon absence. Lorsque j'ai entendu cela, je me suis dépêché de me rendre à la réunion du Comité pour qu'il puisse profiter de ma présence, madame la présidente.

•(1240)

[Traduction]

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Par souci de cohérence, j'aimerais dire ceci. Vous m'avez donné un ordre de grandeur de ce que pourrait représenter l'étude du projet de loi C-49. Vous avez parlé de 23 heures. Vous vous êtes probablement basée sur votre expérience, étant donné que nous n'avons même pas envoyé notre liste de témoins. Cependant, on sait qu'il y aura un certain nombre de témoins. Selon moi, une période de 23 heures correspond à peu près à quatre semaines de séances. Cela ne permet même pas d'atteindre l'objectif qui était de commencer plus tôt en vue de réussir à faire cette étude avant la reprise des travaux.

J'ai l'impression qu'on tire la couverture de tous les côtés et je n'y vois rien de cohérent. On passe à la seule véritable urgence. Je peux donc difficilement me rallier à cette motion.

[Traduction]

La présidente: Très bien. Nous sommes saisis de la motion de M. Badawey. Nous devrions maintenant voter. Il est pertinent de le faire.

(La motion est adoptée.)

La présidente: Nous pouvons faire diverses choses maintenant. Nous avons plusieurs autres motions à examiner.

Voulez-vous la présenter?

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je voudrais présenter la motion que j'ai déposée mardi, et je sais que nous l'avons.

Comme c'est celle que j'ai lue un peu plus tôt aujourd'hui, je n'en ferai pas de nouveau la lecture. Je sais qu'elle a été fournie à tous les membres du Comité.

Lorsque j'ai présenté ma motion, j'ai fait une bonne partie des observations que je voulais faire. Je vais simplement répéter que j'ai présenté cette motion pour deux raisons. La première, c'est qu'on parle ici d'un projet de loi omnibus qui porte sur un certain nombre de questions concernant différents moyens de transport. La deuxième, c'est que les membres du gouvernement voulaient que nous accélérions l'étude du projet de loi, ce qui, à mon avis, a mis en évidence la nécessité d'examiner certaines mesures contenues dans le projet de loi plus rapidement que d'autres peut-être. C'est ce qui, lors de la dernière réunion, m'a amené à demander aux membres du Comité s'ils étaient prêts à retirer la partie du projet de loi C-49 qui porte sur les mesures qui arriveront à échéance parce que le projet de loi C-30 sera caduc. Puisque je n'ai pas pu obtenir de réponse à cause de contraintes de temps, j'ai présenté la motion.

Je veux croire en la volonté de mes collègues de fournir des précisions et des certitudes à nos producteurs. Comme je l'ai souligné, je ne crois pas que la période dont il parle dans la motion qu'il présente changera les choses. Les possibilités qui se présentaient n'existent plus. Je pense que la seule façon de nous racheter, c'est de retirer cette partie du projet de loi C-49 et de faire une étude le plus vite possible.

Merci, madame la présidente.

•(1245)

La présidente: Est-ce que quelqu'un demande la parole sur la motion de Mme Block? Je ne vois aucune main levée.

(La motion est rejetée.)

La présidente: Nous avons quelques minutes maintenant, que nous pourrions utiliser pour parler des travaux du Comité de la semaine prochaine. J'espérais que le sous-comité puisse se réunir officiellement la semaine prochaine. Je pense que notre greffière est en train de voir si c'est possible.

Pour l'instant, voici les questions sur lesquelles nous devons nous prononcer. Il y a l'ébauche du rapport concluant notre étude sur l'infrastructure. Nous pourrions l'examiner. Nous devons aussi nous prononcer sur la motion de M. Bratina: nous devons y consacrer une heure de discussion. Ce sont les propositions pour la semaine prochaine, mardi prochain, ou alors nous pourrions organiser une séance en comité plénier pour discuter des travaux du Comité, si les membres du Comité le préfèrent.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci, madame la présidente.

Si nous voulons prendre une heure pour débattre de la motion de M. Bratina, il conviendrait probablement de le faire cette session-ci. Si vous souhaitez réserver la deuxième heure de séance du Comité pour une réunion du sous-comité, afin d'accommoder les députés qui siègent au sous-comité, cela me semblerait légitime.

J'hésite à inscrire trop d'autres points à notre programme, puisque nous essayons de consacrer notre temps et notre attention à l'étude sur la sécurité aérienne. Je ne sais pas quel est l'échéancier pour notre étude ou notre rapport sur l'infrastructure, mais question de rester bien concentrés, il serait peut-être préférable de ne pas aborder trop de sujets différents en toute fin de session.

La présidente: Je pense que nous n'essayons que de mettre un peu d'ordre dans nos travaux. Nous devons examiner cette ébauche de rapport, que les analystes ont préparée, et déterminer si nous sommes prêts à aller de l'avant.

J'ai une question à poser avant de donner la parole à M. Badawey. Au cours de la deuxième heure, mardi, y a-t-il des choses sur lesquelles vous voudriez que nous nous penchions en vue de la première ébauche de notre rapport sur la sécurité aérienne? Cela vous serait-il utile si nous nous réservions la deuxième heure de mardi pour cela?

M. Alexandre Lavoie (attaché de recherche auprès du comité): La première ébauche ne sera pas prête, mais si vous me faites des recommandations, je pourrai vous donner une estimation du temps qu'il nous faudra pour la terminer. Je pourrai estimer le nombre de pages nécessaire, puis nous pourrions en discuter brièvement, après quoi vous pourrez peut-être décider quand vous souhaitez la recevoir. Cela m'indiquerait si je dois être très bref ou...

La présidente: Je crois que nous devrions nous assurer d'en discuter un peu au cours de la deuxième heure.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci.

Il y a un autre sujet que je souhaite aborder, madame la présidente.

Je comprends le point de vue de Mme Block, parce que nous formons le Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités et que nous sommes investis d'un très gros mandat avec ces trois dossiers, particulièrement dans le contexte de l'annonce, par le ministre Garneau, de Transport 2030 et de tout ce qui l'entoure. Nous voulons donc mettre l'accent là-dessus, et c'est pourquoi une motion a été adoptée à ce sujet un peu plus tôt, puis bien sûr, il y aura le projet de loi C-49, pour donner vie à la vision du ministre.

Il y a ensuite la vision du ministre Sohi en matière d'infrastructure. Il est bien que nous ayons tous à peu près le même genre d'expérience. Nous avons tous déjà géré de l'infrastructure à titre de maires, de conseillers et de représentants municipaux, et nous comprenons le fardeau que représente l'infrastructure pour les municipalités, mais surtout, nous savons comment bien planifier les projets d'infrastructure et quels investissements faire pour en assurer la viabilité.

Cette fin de semaine, par exemple, les membres de la Fédération canadienne des municipalités seront en ville. J'ai déjà commencé à échanger avec des maires de petites et de grandes villes depuis un jour ou deux. Je comprends clairement, madame la présidente, qu'ils apprécient non seulement les engagements budgétaires du ministre Sohi, qui s'élèvent à 180 milliards de dollars, mais également sa déclaration récente à la Chambre, par laquelle il s'est engagé à créer une structure de financement à long terme en matière d'infrastructure pour les municipalités. C'est une grande nouvelle pour les municipalités, comme vous le savez, madame la présidente, à titre de coauteure du Nouveau pacte pour les villes et les collectivités du Canada, établi en 2004, si je ne me trompe pas, et des nouvelles règles entourant la taxe sur l'essence.

La présidente: Oui.

M. Vance Badawey: On commence à se rendre compte que cette formule favorise les investissements en infrastructure.

Madame la présidente, si vous me le permettez, j'aimerais mettre l'accent à la fois sur le transport, comme nous le faisons déjà, et sur l'infrastructure. Certains peuvent trouver que c'est un fardeau un peu lourd à porter, mais je pense qu'il incombe au Comité d'assumer cette responsabilité. Elle relève de notre mandat, et je pense que nous devons poursuivre dans cette veine.

Madame la présidente, je vous ai avisée d'une motion, un peu plus tôt, et j'aimerais la déposer maintenant. Je vous laisse le soin de déterminer quand vous voudrez que nous en débattions. Cette motion ne comprend pas de date précise, mais elle se lit comme suit:

Que le Comité reprenne son étude sur les collectivités intelligentes par l'ajout de quatre rencontres additionnelles, avec une emphase particulière sur les synergies que les infrastructures du gouvernement fédéral peuvent offrir afin de supporter les autres paliers de gouvernement, alors qu'ils entreprennent l'aménagement des terres, la gestion des actifs ainsi que des projets de financement durable, et que la présidente ait le pouvoir d'organiser le calendrier, les témoins et les ressources nécessaires pour compléter ceci.

Merci, madame la présidente.

• (1250)

La présidente: Merci.

Très bien, je donnerai la parole à M. Bratina, à M. Berthold, puis à Mme Block.

Monsieur Bratina.

M. Bob Bratina (Hamilton-Est—Stoney Creek, Lib.): Madame la présidente, je ne sais pas trop si mes brèves observations s'appliquent vraiment à la motion de mon collègue.

Le 8 mai, il a été écrit dans l'*Ottawa Citizen* que presque 1 000 fonctionnaires fédéraux peuvent désormais boire l'eau du robinet à l'ancien complexe Nortel, sur l'avenue Carling. Depuis le 27 avril, des concentrations inacceptables de plomb et d'autres substances chimiques avaient été détectées dans l'eau.

Le pire, c'est la déclaration du ministère de la Défense nationale destinée à rassurer les employés en ces termes:

Une exposition à court terme à des concentrations dans l'eau potable légèrement supérieures aux Lignes directrices de Santé Canada sur la qualité de l'eau potable ne devrait pas avoir d'effets sur la santé, puisque ces lignes directrices se fondent sur une exposition à ces concentrations pendant toute la vie d'une personne...

C'est faux.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, j'aimerais amicalement invoquer le Règlement.

M. Badawey a déposé une motion. Pour sa part, M. Bratina veut parler de son projet d'une heure. Cependant, j'aimerais que nous vidions d'abord la question de la motion.

Mon intervention est amicale. Je ne veux pas empêcher M. Bratina de parler, mais comme nous traitons de la motion, je pense qu'il serait approprié que nous terminions cela avant d'aborder le projet de M. Bratina.

[Traduction]

M. Bob Bratina: Je n'ai pas terminé.

Ma question est...

M. Luc Berthold: En quoi est-ce pertinent, madame la présidente?

La présidente: J'attends d'entendre la question.

Avez-vous une observation à faire par rapport à la motion dont nous sommes saisis, monsieur Bratina?

M. Bob Bratina: La motion de M. Badawey porte sur l'infrastructure. Je me demande si le Comité serait prêt à envisager d'intégrer à cette motion le volet infrastructure de ma propre motion. Je lance l'idée pour discussion. Il n'y a pas besoin d'y avoir deux...

La présidente: Très bien, merci.

M. Vance Badawey: Je peux répondre très vite à cette question, madame la présidente. La réponse est oui. J'ai déposé cette motion en partie à cause des observations qui ont été faites sur le dépôt de la motion de M. Bratina. Les deux vont de pair.

La présidente: Très bien, merci.

Nous allons maintenant entendre M. Berthold, puis M. Rayes et M. Aubin.

[Français]

M. Luc Berthold: Comme nous étions d'accord pour consacrer une heure à la motion de M. Bratina, je ne comprends pas pourquoi on l'ajouterait à l'autre motion. Je pense que son projet de loi mérite d'avoir à lui seul toute l'attention du Comité.

Deuxièmement, je vais céder la parole à mon collègue M. Rayes pour ce qui est du contenu de la demande de M. Badawey. Cela dit, chaque fois que le parti gouvernemental présente une motion, on y mentionne que la présidence a le pouvoir d'organiser le calendrier, les témoins et les ressources nécessaires. Or nous avons un sous-comité et j'aimerais qu'on en tienne compte. J'aimerais aussi, chaque fois que nous amorçons ou poursuivons une étude, qu'une rencontre du Sous-comité se tienne. De cette façon, nous pourrions en discuter. Par la suite, une fois que vous connaîtriez notre opinion sur le fonctionnement, vous pourriez prendre une décision. Ce pouvoir vous revient, ultimement. Cependant, le fait d'inclure ces mots dans chacune des motions revient un peu à dire qu'on nous présente la motion et qu'on l'organise pour nous.

Je propose que, pour faire preuve de bonne volonté, nous nous entendions sur l'idée que le Sous-comité se réunisse chaque fois que nous entreprenons ou poursuivons une étude. Dans la foulée de cette réunion, vous pourriez considérer l'avis des deux partis de l'opposition et celui des députés du gouvernement, pour ensuite établir l'horaire. Je ne m'oppose pas à cela. Au moins, nous aurions ainsi l'occasion d'exprimer nos attentes et de préciser le nombre de témoins que nous souhaitons entendre. Je pense que cela faciliterait le fonctionnement du Comité.

• (1255)

[Traduction]

La présidente: Bien sûr, je communique toujours avec vous pour vous demander votre liste de témoins et vos attentes. Concernant la motion de M. Badawey, je communiquerai avec vous deux pour que nous discutons des dates et de l'horaire avant d'y mettre la touche finale. J'essaie de faire les deux, soit de consulter mes vice-présidents et les autres membres du Comité avant de prendre ce genre de décision.

[Français]

M. Luc Berthold: Par contre, je pense que le fait de faire cela en sous-comité, en présence de la greffière, nous donne tous un élan. C'est la raison pour laquelle j'insiste sur cette portion du travail que nous ferons au cours des prochaines semaines, si je suis encore parmi vous.

[Traduction]

La présidente: Nous essayons de bien travailler ensemble. En fait, je crois que la plupart du temps, nous y arrivons.

Selon ma montre, il nous reste une minute. Monsieur Rayes, M. Aubin, puis Mme Block ont demandé la parole. Il ne restera de temps pour personne. Veuillez vérifier l'heure qu'il est. Il nous reste quelques minutes.

Allez-y, monsieur Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci, madame la présidente.

En ce qui concerne la motion de M. Badawey, je ne vois aucun problème. Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que les collectivités intelligentes sont importantes et qu'il serait souhaitable que tout le monde se parle, que ce soit au niveau municipal, provincial ou fédéral.

Or on dit ceci dans la motion: « [...] les autres paliers de gouvernement, alors qu'ils entreprennent l'aménagement des terres [...] » Je ne sais pas si c'est un problème de traduction, mais en français, on dit plutôt « aménagement du territoire ». Je voudrais simplement comprendre ce qu'on entend par « aménagement des

terres ». En fait, l'aménagement du territoire est continu. Toutes les communautés aménagent le territoire.

Je me demande si quelque chose m'a échappé. J'aimerais simplement qu'on éclaircisse ce point. Cependant, sur le fond, je suis tout à fait d'accord.

[Traduction]

La présidente: Je pense que c'est un problème de traduction.

M. Vance Badawey: Si je peux vous interrompre, madame la présidente, Alain a absolument raison, mais en même temps, nous voulons respecter le fait que les municipalités seront des partenaires à part entière dans cet exercice. Prenons l'exemple d'aujourd'hui. Il y a six maires qui siègent à ce comité. C'est presque comme une ancienne séance de la FCM. Quand nous étions maires, nous apprécions beaucoup que le gouvernement fédéral ou provincial respecte nos plans officiels, nos politiques d'aménagement du territoire, tout en précisant les investissements qui seraient nécessaires pour aménager le territoire. Il pouvait s'agir de projets industriels ou résidentiels, d'aménager de grands espaces, tout ce qui pouvait concerner des investissements en infrastructure.

Cela donne simplement de la crédibilité à la demande, pour que l'infrastructure aille de pair avec la planification de l'aménagement du territoire.

[Français]

M. Alain Rayes: Si vous êtes d'accord, madame la présidente, j'aimerais qu'on revoie la traduction. Ce que dit M. Badawey est tout à fait correct, mais n'est pas reflété dans la version française. Pour le reste, je suis d'accord sur le fond.

[Traduction]

La présidente: Avez-vous un amendement à proposer pour essayer d'améliorer...

[Français]

M. Alain Rayes: Je ne pense pas que ce soit nécessaire. On s'entend sur le principe, mais, si vous êtes d'accord, j'aimerais au minimum que ce soit traduit correctement en fonction de ce qui a été mentionné.

[Traduction]

La présidente: D'accord. Merci.

Nous allons entendre M. Aubin, après quoi nous devons clore la séance.

[Français]

M. Robert Aubin: Madame la présidente, je vais intervenir rapidement.

Tout d'abord, je soutiens entièrement les propos de mon collègue M. Berthold. Si on rend notre approche un peu plus officielle, cela va avoir une incidence directe sur notre collégialité.

Quant à la motion, elle traite d'une vieille étude, et l'étude est déjà en cours. Monsieur Berthold, nous n'avons pas nécessairement changé nos règles.

L'aspect que je trouve le plus intéressant, c'est que j'ai l'impression que grâce à cette motion, on donne enfin une orientation à l'étude. Notre étude sur les villes intelligentes allait un peu dans toutes les directions lorsque nous l'avons commencée. Elle est maintenant nettement mieux orientée. C'est donc très plaisant. Quant au nombre de réunions, il faudra voir cela en fonction du nombre d'intervenants qu'il nous reste à rencontrer, mais j'y suis favorable.

[Traduction]

(La motion est adoptée.)

La présidente: Merci beaucoup.

Je vous remercie toutes et tous de...

M. Vance Badawey: Je demande le vote.

La présidente: Mon Dieu! C'est unanime. Nous ferions mieux de sortir le vin ou peut-être le scotch, je ne suis pas certaine.

La présidente: Oh, vous voulez voter. Très bien. Que tous ceux qui sont en faveur de la motion de M. Badawey lèvent la main.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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