



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

RAPPORT 6, LES INFRASTRUCTURES DE L'AVIATION CIVILE DANS LE NORD, DES RAPPORTS DU PRINTEMPS 2017 DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Rapport du Comité permanent des comptes publics

L'honorable Kevin Sorenson, le président

**DÉCEMBRE 2017
42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION**

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

**RAPPORT 6, LES INFRASTRUCTURES DE
L'AVIATION CIVILE DANS LE NORD, DES
RAPPORTS DU PRINTEMPS 2017 DU
VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA**

**Rapport du Comité permanent
des comptes publics**

**Le président
L'hon. Kevin Sorenson**

DÉCEMBRE 2017

42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

PRÉSIDENT

L'hon. Kevin Sorenson

VICE-PRÉSIDENTS

Alexandra Mendès

David Christopherson

MEMBRES

Chandra Arya

Rémi Massé

Shaun Chen

Joyce Murray*

Gérard Deltell

Alexander Nuttall

Paul Lefebvre

Brenda Shanahan

Steven MacKinnon*

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Dean Allison

GREFFIER DU COMITÉ

Michel Marcotte

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

André Léonard, analyst

Dillan Theckedath, analyste

* Membre sans droit de vote, conformément à l'article 104(5) du Règlement.

LE COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

a l'honneur de présenter son

TRENTE-HUITIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(3)g) du Règlement, le Comité a étudié le Rapport 6, Les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord, des Rapports du printemps 2017 du vérificateur général du Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :



RAPPORT 6 – LES INFRASTRUCTURES DE L’AVIATION CIVILE DANS LE NORD, DES RAPPORTS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA DU PRINTEMPS 2017

INTRODUCTION

Selon le Bureau du vérificateur général (BVG), pour plusieurs collectivités du Nord canadien, le transport aérien représente un moyen de transport sûr et essentiel pour le ravitaillement, le tourisme et les évacuations d’urgence¹. De plus, le Nord « présente pour le transport aérien des risques et des difficultés qui lui sont propres, parce que sa population est éparpillée dans de petites collectivités, sur de vastes étendues de terres inhospitalières. Les activités aériennes sont soumises à des conditions météorologiques qui peuvent être extrêmes, y compris de basses températures, et à des périodes de noirceur prolongées² ».

Toujours selon le BVG, « Transports Canada a la responsabilité de promouvoir la sûreté et la sécurité des systèmes de transport pour trois modes de transport : l’aviation civile, le transport maritime et le transport terrestre (par route et voie ferrée). Le Ministère assure également la surveillance des transports par ses activités législatives, réglementaires, de surveillance et d’application de la loi pour ces trois modes de transport³ ».

De plus, « Transports Canada joue un rôle de leadership en s’assurant que toutes les parties du système de transport à l’échelle du Canada (et dans le monde) fonctionnent ensemble de manière efficace et efficiente⁴ ». À cette fin, Transports Canada « établit le cadre de réglementation régissant la sécurité des aéroports et des infrastructures de transport aérien afférentes. Le Ministère certifie l’exploitation d’aéroports et réalise des inspections pour évaluer la conformité aux règlements. Les exploitants d’aéroports sont chargés d’assurer la conformité des aéroports aux règlements de Transports Canada⁵ ».

1 Bureau du vérificateur général du Canada (BVG), « [Les infrastructures de l’aviation civile dans le Nord](#) », rapport 6 des *Rapports du vérificateur général du Canada – Printemps 2017*, paragr. 6.1.

2 *Ibid.*, paragr. 6.2.

3 *Ibid.*, paragr. 6.4.

4 *Ibid.*, paragr. 6.5.

5 *Ibid.*, paragr. 6.6.



Selon le BVG, NAV CANADA « est une organisation privée sans but lucratif qui exploite le système de navigation aérienne civile du Canada. L'organisation offre une gamme de services aux propriétaires d'aéronefs et aux exploitants d'aéroports, comme des services de navigation aérienne et d'information météorologique pour l'aviation. Transports Canada réglemente les services d'aviation civile de NAV CANADA conformément au [Règlement de l'aviation canadien](#)⁶ ».

De plus, « Transports Canada a mis sur pied le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires en 1995 parce que le Ministère reconnaît que les petits aéroports du pays pouvaient ne pas être en mesure de tirer des revenus suffisants pour financer les coûts d'exploitation et d'immobilisations permettant de maintenir le niveau de sécurité requis. Le Programme sert à financer les types de projets d'immobilisations suivants liés à la sécurité :

- la remise en état des pistes, le balisage lumineux des pistes et les aides visuelles;
- l'achat d'équipement mobile lourd, comme des chasse-neige et des souffleuses à neige côté piste;
- l'aménagement de systèmes d'extinction automatique à eau dans les aérogares⁷ ».

Du 1^{er} avril 2013 au 30 novembre 2016, le BVG a mené un audit, publié au printemps 2017, ayant pour but de « déterminer si Transports Canada avait évalué les besoins de l'aviation civile en matière d'infrastructures dans le Nord canadien, et y avait répondu, afin d'assurer la sécurité et l'efficacité du système d'aviation civile⁸ ».

Pour ce faire, le BVG a recensé 117 aéroports desservant les collectivités éloignées du Nord, définies « comme étant celles pour lesquelles le seul mode de transport fiable toute l'année était le transport aérien⁹ ». De ces 117 aéroports, on en rencontrait deux types, soit :

6 *Ibid.*, paragr. 6.7.

7 *Ibid.*, paragr. 6.8.

8 *Ibid.*, paragr. 6.9, et « [À propos de l'audit](#) ».

9 *Ibid.*, paragr. 6.3.

- **107 aéroports certifiés**, qui « offrent un service régulier de transport aérien de passagers¹⁰ », qui « sont tenus d’entretenir et d’exploiter l’aéroport dans le respect des règlements et normes de sécurité applicables de Transports Canada¹¹ » et qui sont régulièrement inspectés par des employés du Ministère; et
- **10 aérodromes enregistrés**, qui « n’offrent pas de service régulier de transport aérien de passagers et font l’objet d’une inspection de Transports Canada uniquement lorsque des questions liées à la sécurité sont soulevées¹² ».

On doit noter que pour cet audit, le BVG n’a pas examiné « l’aviation militaire, l’aviation privée, ni les aéroports appartenant au gouvernement fédéral¹³ ».

Le 3 octobre 2017, le Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes (le Comité) s’est réuni pour discuter de cet audit¹⁴. Étaient présents : du BVG, Michael Ferguson, vérificateur général du Canada, et James McKenzie, directeur principal; du Ministère des Transports, Michael Keenan, sous-ministre, Ross Ezzeddin, directeur général, Programmes aériens et maritimes, Craig Hutton, directeur général, Politiques stratégiques, et Sara Wiebe, directrice générale, Politique aérienne¹⁵.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

A. Rôle de leadership de Transports Canada

Le BVG a constaté que, « même si Transports Canada connaissait les besoins en infrastructures des aéroports éloignés du Nord, il n’avait dirigé aucune initiative concertée pour répondre aux difficultés particulières auxquelles étaient confrontés ces derniers. En 2016, le Ministère a publié Transports 2030, un plan stratégique pour l’avenir des transports au Canada, qui énonce l’intention du gouvernement fédéral d’investir dans

10 *Ibid.*, paragr. 6.9.

11 *Ibid.*

12 *Ibid.*

13 *Ibid.*, « [À propos de l’audit](#) ».

14 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1^{re} session, 42^e législature, 3 octobre 2017, [réunion 68](#).

15 *Ibid.*



le Nord. Transports 2030 est une occasion pour le Ministère de prendre l'initiative d'élaborer une approche différente pour répondre à ces besoins en infrastructures¹⁶ ».

De plus, selon le BVG, des « représentants de Transports Canada ont dit [au BVG] qu'il n'incombait pas au Ministère d'évaluer les besoins en infrastructures des aéroports ni d'y répondre, et ce, en dépit de son rôle de leadership. Les représentants du Ministère ont indiqué que la responsabilité d'évaluer ces besoins et d'y répondre revenait aux propriétaires et aux exploitants des différents aéroports¹⁷ ».

Le plan stratégique Transports 2030 « énonce l'intention du gouvernement fédéral d'investir dans les infrastructures du Nord, que le Ministre a décrites comme étant limitées et, dans certains cas, désuètes. Selon Transports 2030, Transports Canada allait travailler en collaboration avec les gouvernements territoriaux, les groupes autochtones et les collectivités du Nord pour répondre à leurs besoins fondamentaux en matière d'infrastructures de transport. Toutefois, Transports Canada n'avait pas encore annoncé de renseignements concrets, comme le rôle que le Ministère prévoyait jouer, les délais d'exécution, les mesures précises à prendre ainsi que le rôle et la participation d'autres ministères fédéraux¹⁸ ».

Par conséquent, le BVG a recommandé que « Transports Canada, en collaboration avec les parties prenantes, devrait diriger l'élaboration d'une stratégie à long terme pour les infrastructures aéroportuaires dans le Nord. La stratégie devrait définir clairement le rôle que jouera le Ministère pour répondre aux besoins en infrastructures des aéroports éloignés du Nord¹⁹ ».

Le Ministère a accepté cette recommandation et affirmé que pour « répondre aux besoins des collectivités du Nord, Transports Canada travaillera avec les gouvernements territoriaux et d'autres ministères du gouvernement fédéral ainsi que différents partenaires pour identifier les priorités partagées pour les infrastructures de transport du Nord, y compris, mais sans s'y limiter, les aéroports du Nord²⁰ ».

Il est à noter que dans son plan d'action, Transports Canada a indiqué que des consultations étaient tenues à Iqaluit, Yellowknife et Whitehorse en septembre et octobre 2017 et

16 BVG, « [Les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord](#) », rapport 6 des *Rapports du vérificateur général du Canada – Printemps 2017*, paragr. 6.39.

17 *Ibid.*, paragr. 6.45.

18 *Ibid.*, paragr. 6.47.

19 *Ibid.*, paragr. 6.51.

20 *Ibid.*

entendait continuer de dialoguer avec les territoires²¹. Le ministère veut aussi collaborer avec Affaires autochtones et du Nord Canada à la rédaction du Cadre stratégique fédéral pour l’Arctique, de même que préparer un projet de Cadre stratégique sur les transports dans l’Arctique; on prévoit que les deux cadres seront prêts à l’automne 2018²².

Or, la recommandation du BVG prévoit l’élaboration d’un plan stratégique « pour répondre aux besoins en infrastructures des aéroports éloignés du Nord »²³. Dans son audit, le BVG a recensé 117 aéroports desservant les collectivités éloignées du Nord, définies « comme étant celles pour lesquelles le seul mode de transport fiable toute l’année était le transport aérien²⁴ ». Selon Michael Keenan, sous-ministre, Transports Canada, « [b]eaucoup de ces aéroports appartenaient au gouvernement du Nunavut, au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, à la province de l’Ontario ou à la province de Québec²⁵ ».

Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation 1

Que d’ici le 31 octobre 2018, *Transports Canada* présente au Comité permanent des Comptes publics une stratégie spécifique pour les infrastructures aéroportuaires du Nord, selon la définition des aéroports du Nord retenue dans l’audit du Bureau du vérificateur général, incluant ceux situés dans des provinces, en consultation avec les provinces et territoires et d’autres parties prenantes, comme les groupes autochtones, les administrations locales et les propriétaires privés d’aéroports.

Lorsqu’interrogé sur le délai de 15 à 18 mois entre le dépôt de l’audit du BVG (le 16 mai 2017) et l’élaboration d’un Projet de Cadre stratégique sur les transports dans l’Arctique (automne 2018), Michael Keenan a ajouté :

À mon sens, pour obtenir une stratégie bien plus efficace qui génère des résultats, il faut miser sur des partenariats avec les gouvernements territoriaux, les administrations locales et les groupes autochtones. Certes, la mobilisation, la consultation et la définition de priorités et d’objectifs communs nécessitent un peu de temps pour que le tout soit compatible avec les besoins des collectivités²⁶.

21 Transports Canada, [Plan d’action détaillé](#), p. 1

22 *Ibid.*

23 BVG, « [Les infrastructures de l’aviation civile dans le Nord](#) », rapport 6 des *Rapports du vérificateur général du Canada – Printemps 2017*, paragr. 6.19.

24 *Ibid.*, paragr. 6.3.

25 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1^{re} session, 42^e législature, 3 octobre 2017, [réunion 68](#), 0855.

26 *Ibid.*, 0940.



Par conséquent, le Comité recommande :

RECOMMANDATION 2

Que dans les 120 jours suivant le dépôt du présent rapport, *Transports Canada* présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport faisant état des étapes franchies dans l'élaboration de sa stratégie pour les infrastructures aéroportuaires du Nord, incluant les parties consultées et les principaux constats de ces premières consultations.

B. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Selon le BVG, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a été lancé en 1995²⁷. Le « budget annuel du Programme est resté le même au cours des 17 dernières années, soit 38 millions de dollars²⁸ ». En 2016, 200 petits aéroports étaient admissibles au financement du Programme, dont 105 faisaient partie de l'audit du BVG²⁹.

Selon l'audit, les exploitants d'aéroports ont rencontré certains obstacles, comme la difficulté et le coût de remplir une demande ou la perception que Transports Canada ne disposait pas des fonds nécessaires pour répondre favorablement à leur demande³⁰.

Le Comité est inquiet face aux difficultés rencontrées par les demandeurs de fonds dans le cadre du Programme. Michael Keenan a apporté les explications suivantes quant à ces obstacles :

Pour essayer de régler les difficultés énumérées [précédemment], voici ce que nous avons fait. Premièrement, nous avons intégré, à même la structure du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et du Fonds national des corridors commerciaux, des dispositions précises pour faciliter la tâche des aéroports du Nord et des régions éloignées. Les ratios de partage des coûts sont plus élevés. Certaines exigences particulières sont moins contraignantes.

27 BVG, « [Les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord](#) », rapport 6 des *Rapports du vérificateur général du Canada – Printemps 2017*, paragr. 6.8.

28 *Ibid.*, paragr. 6.52.

29 *Ibid.*

30 *Ibid.*, paragr. 6.54.

Deuxièmement, nous avons déployé des efforts considérables de mobilisation et de partenariat. Nous tendons la main et nous travaillons avec les gens pour qu'ils comprennent le fonctionnement et les cycles des programmes. Nous essayons de les aider à faire en sorte que leurs plans et leurs besoins soient en adéquation avec les nouveaux programmes que nous avons mis en place pour répondre à ces besoins³¹.

Selon le BVG, depuis 1995, « Transports Canada avait autorisé 67 aéroports éloignés du Nord à recevoir un financement représentant environ 19 % (140 millions de dollars) de la totalité du financement accordé par le Programme (737 millions de dollars). Par ailleurs, au cours des exercices 2014-2015 à 2016-2017, Transports Canada a autorisé 10 aéroports éloignés du Nord à recevoir un financement représentant environ 12 % (15 millions de dollars) du financement de 128 millions de dollars accordé par le Programme³² ».

Toujours selon le BVG, en « 2016, Transports Canada a demandé à l'ensemble des 200 aéroports admissibles au financement du Programme de définir leurs projets liés à la sécurité pour les trois prochaines années. De ce nombre, 67 [%] ont répondu et recensé des projets totalisant 792 millions de dollars. Sur les 105 aéroports éloignés du Nord qui étaient admissibles, 41 ont présenté des projets liés à la sécurité, y compris la remise en état de pistes et l'amélioration des systèmes de balisage lumineux, pour un total estimatif de 101 millions de dollars. Comme il s'agit d'un programme national, [le BVG a] constaté que le financement disponible ne serait pas suffisant pour répondre aux besoins recensés par les aéroports éloignés du Nord, étant donné que les fonds demandés dépassent de très loin le financement annuel du Programme, soit 38 millions de dollars³³ ».

Le BVG a mentionné que d'autres sources de financement étaient disponibles pour les infrastructures, comme celui provenant d'Infrastructure Canada ou des provinces et territoires, « mais qu'elles ne fournissaient pas un financement fiable et soutenu pour les aéroports éloignés du Nord³⁴ ».

Par conséquent, le BVG a recommandé que « Transports Canada devrait collaborer avec les parties prenantes pour déterminer les sources de financement qui permettraient de répondre aux besoins en infrastructures des aéroports éloignés du Nord³⁵ ».

31 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1^{re} session, 42^e législature, 3 octobre 2017, [réunion 68](#), 0920.

32 BVG, « [Les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord](#) », rapport 6 des *Rapports du vérificateur général du Canada – Printemps 2017*, paragr. 6.53.

33 *Ibid.*, paragr. 6.55.

34 *Ibid.*, paragr. 6.58.

35 *Ibid.*, paragr. 6.60.



Le Ministère a accepté la recommandation et noté ce qui suit : « Transports Canada continuera de travailler avec les territoires et les provinces pour déterminer les priorités quant aux investissements qui répondent aux besoins d'infrastructure des aéroports dans les collectivités du nord. Le budget de 2017 a permis d'identifier des domaines d'investissement dans les infrastructures qui pourraient s'aligner sur ces priorités³⁶ ».

À ce sujet, Michael Keenan a ajouté que le « Fonds national des corridors commerciaux a été annoncé le 4 juillet. Du montant de 2 milliards de dollars prévu sur une période de 11 ans, jusqu'à 400 millions de dollars ont été ciblés pour répondre aux besoins particuliers du Nord en matière de transport³⁷ ».

Dans son plan d'action, Transports Canada prévoit que d'ici l'automne 2018, il aura créé un groupe de travail territorial qu'il dirige, fait un appel de manifestation d'intérêts pour le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), organisé des webinaires pour expliquer aux parties intéressées comment présenter leurs demandes, organisé des conférences mensuelles avec les territoires et évalué les projets dans le cadre du FNCC³⁸.

Même si le Comité est d'accord dans les grandes lignes avec ces actions, il est d'avis que Transports Canada devrait davantage se conformer à la recommandation émise par le BVG. Ainsi, plutôt que d'uniquement évaluer les projets dans le cadre d'un programme, Transports Canada devrait déterminer les différentes sources de financement disponibles pour les infrastructures aéroportuaires du Nord.

Par conséquent, le Comité recommande :

RECOMMANDATION 3

Que dans les 120 jours suivant le dépôt du présent rapport, *Transports Canada* présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport détaillant les différentes sources de financement possibles pour l'amélioration des infrastructures aéroportuaires civiles du Nord, en consultation non seulement avec les territoires, mais aussi avec les provinces et d'autres parties prenantes comme les groupes autochtones, les administrations locales et le secteur privé.

36 *Ibid.*

37 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1^{re} session, 42^e législature, 3 octobre 2017, [réunion 68](#), 0850.

38 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 2.

OBSERVATIONS ADDITIONNELLES

On doit également souligner que le BVG a constaté que les besoins d’infrastructure des aéroports éloignés du Nord sont une préoccupation de longue date :

[Le BVG a] constaté que depuis 2005, les gouvernements provinciaux et territoriaux, le Sénat du Canada, Transports Canada et l’examen de la [Loi sur les transports au Canada](#) de 2016 avaient mis en évidence le besoin d’investir dans les infrastructures des aéroports du Nord. Les besoins recensés comprenaient les mesures nécessaires pour renforcer la sécurité et accroître l’accessibilité et l’efficacité dans ces aéroports³⁹.

Cette constatation est importante parce que la construction, l’exploitation et l’entretien des infrastructures aéroportuaires du Nord représentent des coûts importants. Si les infrastructures ne sont pas entretenues, il devient plus coûteux de les réparer et de les rénover⁴⁰.

Cependant, le BVG n’a fait aucune recommandation sur ce sujet.

CONCLUSION

Le Comité conclut que « Transports Canada avait pris connaissance de l’information consignée en dossier depuis 2005 sur les besoins en infrastructures liés à la sécurité et à l’efficacité des aéroports éloignés du Nord, comme l’amélioration du balisage lumineux des pistes et des aides à la navigation. Toutefois, le Ministère n’avait pas joué le rôle de leadership nécessaire pour répondre à ces besoins en dirigeant des projets et en collaborant avec ses partenaires des provinces, des territoires et de l’industrie pour renforcer la sécurité et améliorer l’accessibilité et l’efficacité des aéroports éloignés du Nord⁴¹ ».

Le Comité formule donc trois recommandations à Transports Canada, pour que le Ministère évalue mieux les besoins de l’aviation civile en matière d’infrastructures dans le Nord canadien et y réponde, afin d’assurer la sécurité et l’efficacité du système d’aviation civile pour certaines des communautés canadiennes les plus isolées.

39 BVG, « [Les infrastructures de l’aviation civile dans le Nord](#) », rapport 6 des *Rapports du vérificateur général du Canada – Printemps 2017*, paragr. 6.18.

40 *Ibid.*, paragr. 6.20.

41 *Ibid.*, paragr. 6.14.



SOMMAIRE DES MESURES RECOMMANDÉES ET ÉCHÉANCE

Tableau 1 – Sommaire des mesures recommandées et échéance

Recommandation	Mesure recommandée	Échéance
Recommandation 1	<i>Transports Canada</i> doit présenter au Comité une stratégie pour les infrastructures aéroportuaires du Nord, incluant les aéroports situés dans le nord des provinces, en consultant plusieurs parties prenantes, dont les provinces.	31 octobre 2018
Recommandation 2	<i>Transports Canada</i> doit présenter un rapport d'étape sur sa stratégie pour les infrastructures aéroportuaires du Nord.	120 jours après le dépôt du présent rapport à la Chambre des communes
Recommandation 3	<i>Transports Canada</i> doit présenter au Comité un rapport détaillant les sources de financement possibles pour l'amélioration des infrastructures aéroportuaires civiles du Nord, incluant celles situées dans le nord des provinces.	120 jours après le dépôt du présent rapport à la Chambre des communes

ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Organismes et individus	Date	Réunion
Bureau du vérificateur général Michael Ferguson, vérificateur général du Canada James McKenzie, directeur principal	2017/10/03	68
Ministère des Transports Ross Ezzeddin, directeur général, Programmes aériens et maritimes Craig Hutton, directeur général, Politiques stratégiques Michael Keenan, sous-ministre Sara Wiebe, directrice générale, Politique aérienne		

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents ([réunions n^{os} 68 et 83](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
L'hon. Kevin Sorenson

