



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'industrie, des ressources naturelles, des sciences et de la technologie

INDU • NUMÉRO 057 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 20 octobre 2005

—
Président

M. Brent St. Denis

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent de l'industrie, des ressources naturelles, des sciences et de la technologie

Le jeudi 20 octobre 2005

•(1000)

[Traduction]

Le président (M. Brent St. Denis (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, Lib.)): J'ai l'honneur d'ouvrir la présente séance publique du Comité permanent de l'industrie, des ressources naturelles, des sciences et de la technologie.

Nous sommes ravis d'accueillir aujourd'hui le ministre des Transports, l'honorable Jean Lapierre.

Nous vous remercions d'être venu témoigner, monsieur le ministre. La greffière s'est entretenue avec des responsables de votre cabinet, qui ont bien accueilli son intervention, pour préciser qu'il se peut que vous veniez témoigner également au sujet de la motion sur les prix de l'essence. Il y a une autre motion concernant les questions frontalières; il peut y avoir des points épineux. Vous êtes accompagné de fonctionnaires compétents en matière de questions frontalières.

Mes chers collègues, nous n'avons qu'une heure et je vais gérer strictement le temps de parole pour que chacun puisse intervenir.

Monsieur le ministre, nous vous cédon la parole pour quelques instants — cinq, six, ou sept minutes, si possible — et ensuite nous poursuivrons à partir de là. Je vous remercie.

[Français]

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports): Merci, monsieur le président, messieurs, mesdames. Je suis accompagné de trois personnes du ministère: M. Roger Roy, M. Robert Lyman et Mme Isabelle Trépanier. Je suis heureux d'être ici pour discuter avec vous d'un sujet très important: l'incidence du prix du carburant sur les transports.

S'il s'agit d'un sujet passionnant, à titre de ministre des Transports, je n'ai pas la responsabilité des prix du carburant. Je préfère renvoyer la balle à mes collègues des Ressources naturelles ou à d'autres ministères. Cela ne relève pas de Transports Canada. Cependant, il me fait plaisir d'aborder cette question sous trois angles.

D'abord, nous allons préciser les raisons qui ont amené cette flambée des prix du carburant. Ensuite, nous allons traiter des effets de cette hausse sur l'industrie du transport. Enfin, je compte voir avec vous les moyens dont dispose Transports Canada pour tenter de réduire la consommation d'essence. Je pourrai vous parler des programmes que nous avons chez nous.

Comme vous le savez, le prix du pétrole brut et des produits pétroliers raffinés n'a cessé d'augmenter au cours des deux dernières années. Cependant, depuis septembre, les cours du pétrole ont monté en flèche, et les Canadiens ont vu les prix de détail de l'essence et du diesel atteindre des sommets inégalés. Nous devons d'abord en comprendre les raisons.

Les baisses récentes des prix du pétrole brut, faisant suite à une période d'augmentations prolongées, reflètent la volatilité du marché. Les prix de l'essence et du diesel sont influencés non seulement par les forces traditionnelles de l'offre et de la demande, mais aussi par des changements brusques dans les niveaux d'inventaire. Ils sont également influencés par une nervosité considérable chez les personnes qui transigent les prix du pétrole brut à l'échelle internationale.

Ainsi, quand les stocks sont bas de façon temporaire, il existe un accroissement disproportionné des prix du pétrole brut. Par contre, lorsque les stocks sont élevés de façon temporaire, les prix baissent de manière disproportionnée. Il est bien clair que les consommateurs et l'industrie en retireraient des avantages si le marché était plus prévisible.

Nous vivons dans un monde où les besoins en carburant sont plus pressants que jamais, et c'est particulièrement vrai ici, en Amérique du Nord. En outre, de nouvelles puissances économiques, comme l'Inde et la Chine, sont en train d'émerger et cherchent à se procurer plus de pétrole pour répondre aux besoins grandissants de leur transformation économique. Donc, au cours des cinq dernières années, la demande a été forte, la consommation s'est accrue, et les prix ont suivi.

Dans un monde qui consomme de plus en plus de pétrole et qui ne cesse d'en demander encore plus, même les plus petites interruptions peuvent avoir un impact sérieux sur les consommateurs, les compagnies et les gouvernements. Il n'est pas surprenant que le système mondial ait été atteint si sévèrement lorsque l'ouragan Katrina a endommagé plus de 50 plate-formes de forage pétrolier et de production de gaz naturel dans le golfe du Mexique, empêchant la production de près de 1,5 million de barils de pétrole par jour, et lorsque l'ouragan Rita, qui a suivi, a touché d'autres régions du golfe du Mexique, retardant les réparations.

Selon un rapport récent du *Wall Street Journal*, les producteurs de pétrole du monde entier ont une réserve de pétrole de 1,5 million de barils dans laquelle ils peuvent puiser en cas de besoin — presque la même quantité que ce qui a été perdu en raison de Katrina et Rita. Pour contrebalancer cette perte et remettre le système en marche, il faudrait environ 3,5 millions de barils de pétrole.

Un soulagement rapide est peu probable, car les coûts peu élevés de l'essence dans les années 1990 ont amené les producteurs de produits pétroliers à réduire leurs coûts et à limiter leurs investissements dans l'exploration et la production. Il y avait donc une réserve moins élevée quand la catastrophe est arrivée. Nous l'avons clairement vu le mois dernier.

La bonne nouvelle est que les investissements reprennent. La mauvaise nouvelle est que cela prend près de 10 ans pour mettre en marche un nouveau projet pétrolier. En attendant, nous devons nous rappeler que la demande de produits pétroliers continuera d'augmenter et que cette croissance était d'environ 2,9 millions de barils par jour l'an dernier.

Quand les prix du carburant montent, les gens disent que les compagnies pétrolières établissent des prix inéquitables et que les gouvernements devraient intervenir et même réglementer l'établissement des prix. Toutefois, une intervention réglementaire s'avérerait inutile puisque le prix du pétrole brut est établi en dehors du Canada. Du point de vue mondial, le Canada est un marché plutôt petit, en termes d'offre et de demande, et ne peut donc pas influencer les prix mondiaux. Ce sont les forces du marché en Amérique du Nord qui déterminent le prix du carburant.

• (1005)

Par ailleurs, en vertu de l'ALENA — car nous, nous le respectons —, les entreprises canadiennes de raffinage ne pourraient pas fixer des prix différents pour leurs clients canadiens et leurs clients américains. Tous les acheteurs obtiennent le même prix de gros.

Si les entreprises canadiennes de raffinage vendaient aux Canadiens à meilleur prix qu'aux Américains, il y aurait une pénurie de pétrole sur le marché canadien, et nous finirions par payer le même prix que nous payons maintenant.

Nous devons à mon avis considérer la situation dans une perspective plus globale.

Les États-Unis continuent de consommer annuellement d'énormes quantités de pétrole. Ils contemplent même en ce moment la possibilité d'une pénurie de gaz naturel à la veille de l'hiver. Ils en importent autant qu'ils peuvent en trouver et dépendent de leur production intérieure et des importations canadiennes pour la plupart de leurs besoins.

Il est important de se rappeler que les États-Unis, dont la population ne représente que 4 p. 100 de la population mondiale, consomment 25 p. 100 de tout le pétrole produit dans le monde entier et que la moitié de cette consommation sert à alimenter les automobiles et les camions.

En outre, les compagnies pétrolières n'investissent pas dans la construction de nouvelles raffineries pour transformer le pétrole brut en produits raffinés. La dernière construction de raffinerie aux États-Unis remonte à près de 30 ans. De plus, le tiers de la capacité américaine de raffinerie se trouve dans le golfe du Mexique, exactement là où les deux ouragans ont frappé.

Le Canada subit donc les contrecoups de ce problème de production. Nous sommes impuissants devant les causes extérieures comme les ouragans, mais nous pouvons prendre des mesures importantes pour réduire notre propre consommation d'essence, et nous le faisons. Nous avons créé des programmes appuyant le développement durable et le respect de l'environnement. J'y reviendrai dans quelques minutes.

[Traduction]

Pour ce qui est de l'impact de la hausse des prix du pétrole sur l'industrie des transports, une chose est sûre, ici et dans le monde entier, quand l'industrie voit ses coûts d'énergie augmenter, bien souvent c'est vous et moi, les utilisateurs, qui en subissons les contrecoups. En ce moment, ceux qui souffrent le plus de la flambée des prix du carburant dans l'industrie sont ceux qui ne peuvent transférer le poids de cette hausse sur les utilisateurs.

Heureusement, la plupart des contrats de transport comportent maintenant des dispositions d'ajustement de tarifs en fonction des hausses non prévues du prix du carburant. C'est un premier pas pour permettre à l'industrie de faire face aux hausses actuelles.

Dans le secteur ferroviaire, par exemple, les contrats entre les sociétés ferroviaires et les expéditeurs renferment des dispositions qui permettent aux transporteurs d'imputer les coûts, comme ceux du carburant, aux utilisateurs.

Quant aux services de traversier, ils pourraient devoir obtenir une approbation réglementaire aux fins d'augmentation. En d'autres mots, cela signifie qu'ils sont forcés d'absorber les coûts additionnels à court terme.

Dans le domaine du camionnage, les petits transporteurs et les propriétaires exploitants sont les plus vulnérables car ils ne peuvent pas toujours imputer les augmentations de coûts en raison de restrictions contractuelles.

Dans le cas du transporteur aérien, habituellement, lorsque les prix du carburant augmentent, la majorité des transporteurs aériens augmentent aussi leurs tarifs passagers en appliquant un supplément de carburant. Deux principaux transporteurs aériens canadiens et certains transporteurs de fret viennent justement de le faire.

Or, malgré les coûts additionnels de carburant, les deux principaux transporteurs aériens canadiens ont affiché des profits au deuxième trimestre cette année et les résultats du troisième trimestre sont prometteurs. Le coût élevé du carburant pourrait avoir un effet plus prononcé au quatrième trimestre, mais les transporteurs aériens étudient déjà des moyens pour économiser le carburant et contrôler les coûts.

Comme je l'ai fait remarquer au début, la limitation ou la réglementation des prix du carburant ne relève pas de Transports Canada. Cependant, nous faisons tout ce que nous pouvons pour aider à réduire la consommation de combustibles fossiles.

• (1010)

[Français]

Transports Canada s'associe avec d'autres ministères fédéraux et d'autres niveaux de gouvernement, ainsi qu'avec des établissements universitaires et l'industrie, dans le domaine de la recherche et du développement de systèmes de transport intelligents plus efficaces qui ont pour objectifs d'économiser l'énergie et de protéger davantage l'environnement.

Par exemple, certains travaux de recherche et de développement visent à réduire l'utilisation du carburant, à mettre au point des carburants de rechange et à mettre en place l'infrastructure énergétique nécessaire pour favoriser des choix de transport plus écologiques.

Je tiens à souligner les efforts déployés par l'industrie de l'automobile pour mettre en vente des véhicules plus écoénergétiques au Canada. D'ici 2010, les nouveaux véhicules devraient être en moyenne 25 p. 100 plus économiques qu'en 1998 en ce qui a trait à la consommation de carburant. Ce gouvernement aura un rôle majeur à jouer aussi dans la promotion de méthodes efficaces d'économie de carburant.

En premier lieu, nous continuerons de renseigner les Canadiens sur le rendement énergétique des nouveaux véhicules et nous appuierons ces renseignements de bancs d'essai rigoureux. Nous veillerons aussi à ce qu'une étiquette indiquant la consommation de carburant soit affichée sur chaque véhicule pour aider les consommateurs à faire des choix éclairés.

En deuxième lieu, grâce à notre Programme de véhicules à technologies de pointe, nous continuerons de faire la démonstration de nouveaux véhicules à technologies de pointe offrant un rendement supérieur en termes de consommation de carburant et de production d'émissions.

En mettant à l'essai ces véhicules pour apprécier leur rendement énergétique, leurs émissions et leur sécurité, nous évaluons leur potentiel pour le marché canadien. Notre parc compte à l'heure actuelle 126 de ces véhicules. Nous croyons que la démonstration de véhicules de pointe peut susciter une hausse de la demande pour leur mise en marché.

En troisième lieu, le gouvernement du Canada étudie quelles mesures économiques adopter pour stimuler davantage l'offre et la demande de véhicules à faible consommation d'essence.

Par exemple, à la demande du gouvernement, la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie du Canada étudie en ce moment la possibilité d'introduire un système combiné de redevances pour les véhicules énergivores et de remises pour les véhicules à haut rendement énergétique. Il y a d'ailleurs eu quelques fuites dans les journaux au cours des derniers jours.

La modification du coût initial d'achat d'un véhicule pourrait influencer la décision des acheteurs.

Il existe des mesures extrêmes. Par exemple, je me demandais comment il se faisait qu'à Hong Kong, où j'étais l'autre jour, le transport en commun avait tant de succès. J'ai demandé aux gens là-bas quel genre de mesures incitatives ils avaient pour le transport en commun. Ils m'ont répondu qu'ils imposaient une taxe de 100 p. 100 sur toutes les voitures. Cela double le prix des voitures. Cette mesure ne serait pas très populaire au Canada. Ils appliquent là-bas une mesure extrême, c'est une mesure plus qu'incitative.

Notre Programme de démonstration en transport urbain appuie aussi de nouveaux projets pour permettre à des villes canadiennes de faire la démonstration d'une multitude de facettes du transport durable. Ces projets touchent entre autres à l'aménagement du territoire, à la planification des transports, à la construction et à l'exploitation des routes et des systèmes de transport en commun et à la gestion de la demande.

Les leçons précieuses dégagées de ces projets ne bénéficieront pas seulement aux villes responsables des projets de démonstration, mais aussi à d'autres villes canadiennes et même à d'autres pays qui cherchent des solutions à leurs problèmes de transport urbain.

Nous avons aussi le programme Sur la route du transport durable, ou programme SRTD, qui offre des fonds à des organisations pour les aider à réaliser des projets ayant pour objectif de créer des outils éducatifs et analytiques destinés à faire du transport durable une réalité.

La hausse du prix du carburant place un poids additionnel sur les fournisseurs de services de transport de marchandises. La nature concurrentielle de cette activité fait qu'il est important de trouver des moyens de réduire l'impact du coût élevé de l'essence.

C'est le but de l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises, un programme mené en collaboration avec Ressources naturelles Canada, mais qui relève principalement de Transports Canada.

Ce programme vise à réduire la croissance de la demande énergétique et des émissions de gaz à effet de serre à l'aide de projets de démonstration, de programmes de formation et de la participation à des ententes volontaires de réduction des émissions.

Par ailleurs, le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises vise à réduire l'utilisation de l'énergie et les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur canadien du transport des marchandises. Pour cela, il encourage l'utilisation de technologies et d'équipement qui réduisent de façon rentable les émissions dans les secteurs ferroviaire, maritime et aérien du transport des marchandises.

Ces programmes de Transports Canada devraient aider les expéditeurs, les consommateurs et les navetteurs à trouver des moyens de réduire leur consommation de carburant.

● (1015)

[Traduction]

En mettant en place un réseau de transport plus durable, Transports Canada ne travaille pas seulement avec les Canadiens à réduire notre consommation de carburant, mais il travaille à appuyer l'engagement international du Canada à réduire les émissions de gaz à effet de serre. De simples mesures prises à l'échelle locale peuvent avoir des répercussions à l'échelle mondiale, de même que dans nos petites localités et villes ici même au Canada.

Par ailleurs, le Budget de 2005 a prévu allouer... Inutile d'aborder la question de la taxe sur l'essence; vous êtes tous au courant. Comme vous le savez, ce sont mes collègues Ralph Goodale et John Godfrey qui sont chargés de cette question.

Voilà où nous en sommes. Ce sont là les mesures que prend Transports Canada. Je répondrai volontiers à vos questions.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Chers collègues, je vais surveiller le temps de parole de près pour que chacun puisse intervenir et je vais donc vous prévenir lorsque vous aurez consommé environ quatre minutes.

John, nous comptons sur vous pour donner l'exemple. Merci.

M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, PCC): C'est toujours ce que je fais.

Merci, monsieur le ministre.

Vous avez eu une curieuse entrée en matière, en laissant entendre que le ministère n'y était pour rien dans le prix du carburant. Vous avez sûrement une idée là-dessus. Je puis vous dire que le Comité permanent des transports en a une, lui.

Le secteur du transport aérien a demandé qu'il y ait un moratoire et une annulation des taxes. Les représentants de ce secteur sont venus témoigner et nous savons que les consommateurs pâtissent énormément. Les petits transporteurs, eux, connaissent de gros problèmes parce qu'ils ne sont pas en mesure de refiler les coûts. Les prix ont une influence sur le nombre de déplacements que les gens sont prêts à faire au Canada. Vous n'avez rien fait non plus pour réduire le fardeau des autres taxes et charges qui accablent également les transporteurs. Il y a toute une foule de frais supplémentaires.

Vous pourrez nous dire ce que vous pensez de tout ça.

J'aimerais aborder également avec vous le rôle qui est le vôtre dans notre réseau routier national. Moins de 2 p. 100 de nos taxes sur les carburants sont réinvestis dans notre réseau routier national. Entre temps, les provinces consacrent à leur infrastructure routière toutes leurs recettes provenant de leurs taxes sur les carburants, et, bien souvent, elles en rajoutent même. Les Canadiens en pâtissent énormément. Il y a une augmentation des taux d'accidents mortels ainsi que des taux d'accidents en général.

J'étais sur la route Transcanadienne au moment des attentats du 11 septembre et j'ai vu ce qu'il arrivait lorsque les camions canadiens ne pouvaient pas franchir la frontière. Notre réseau routier déficient nous fait perdre des occasions en or. En 2000, le gouvernement des États-Unis a dépensé davantage à la frontière en Colombie-Britannique que le Canada. Le Canada n'a rien dépensé tandis que les États-Unis ont consacré certaines sommes du côté canadien aux installations frontalières.

C'était là mes questions. Le gouvernement fédéral ne fait que se remplir les poches et ne débourse jamais rien pour aider les Canadiens.

Le président: Merci, John.

L'hon. Jean Lapierre: Eh bien, il se peut que nous ne voyions pas les mêmes choses quand nous parcourons le pays. Vous auriez dû assister à la dernière conférence fédérale-provinciale des ministres des Transports. C'était le consentement unanime sur tout. Nous avons même dû mettre un terme à la conférence plus tôt parce que tout le monde s'entendait sur tout, y compris sur le réseau routier national. Deux de mes collègues — la ministre McLellan et John Godfrey — m'accompagnaient et les ministres provinciaux des Transports étaient très heureux. Ils nous remerciaient pour tout ce que nous faisons, honnêtement.

Au sujet plus précisément de la Colombie-Britannique, je viens juste de déposer à la Chambre le projet de loi sur la porte d'entrée du Pacifique du Canada. Ne dites rien, parce que demain je serai à Vancouver pour y faire une annonce importante sur la façon dont nous allons aider la Colombie-Britannique et l'Ouest avec la porte d'entrée du Pacifique.

Nous prenons de nombreuses initiatives. Vous avez parlé des transporteurs aériens. En juin dernier, nous avons réduit le loyer des aéroports de 8 milliards de dollars pour la durée de leurs baux. Chaque aéroport du Canada, ou presque — à l'exception d'un peut-être — a applaudi. Je crois donc que nous avons aidé activement les transporteurs. En fait, vous serez fier des transporteurs canadiens si vous les comparez aux transporteurs américains. Regardez ce qui se passe aux États-Unis. J'imagine que les mesures que vous proposez étaient semblables à celles des Américains. Je ne crois pas qu'ils aient eu beaucoup de succès jusqu'à maintenant. Je ne pense pas que nous ayons de leçons à tirer.

Nous avons un très bon système de transport, viable. Le secteur aérien se porte très bien. Le trafic est en légère hausse. Ces derniers jours, j'ai rencontré des gens de la communauté aéroportuaire et ils m'ont parlé de la demande qu'ils reçoivent; ils sont très contents. J'ai donc de la difficulté à comprendre votre pessimisme.

• (1020)

Le président: Merci, John, et monsieur le ministre.

Nous allons passer à Paul, s'il vous plaît.

[Français]

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Merci, monsieur le président. Bonjour, monsieur le ministre.

Dans le cadre du projet de loi C-66, on consacre des fonds au soutien des plus démunis, mais il m'apparaît important que des sommes substantielles soient également prévues pour venir en aide aux gens qui font partie de l'économie, entre autres les camionneurs artisans. Des gens de l'industrie du camionnage nous ont dit que le coût de l'essence représentait environ 30 p. 100 de leurs coûts généraux. C'est le deuxième coût en importance après la main-d'oeuvre, ce qui a des conséquences très évidentes.

Je vous donne ici un exemple concret. Depuis la hausse du prix de l'essence et malgré la légère retombée des prix qu'on connaît actuellement, un camionneur artisan qui pouvait se payer un salaire de 800 \$ par semaine n'a maintenant plus aucun salaire. Sa situation fait qu'il n'est plus concurrentiel.

Voici un autre exemple. Il existe chez nous, à Rivière-du-Loup, une compagnie de tourbe qui exporte au Texas. Or, son profit est annulé par l'augmentation des prix du carburant. Elle va devoir mettre un terme à ses activités dans ce domaine, à cause de la situation.

Ne serait-il pas pertinent qu'une partie de la hausse des prix consentie aux pétrolières, qui leur permet de générer des profits très importants, soit en partie redistribuée aux gens qui jouent le rôle de multiplicateurs économiques? On ne parle pas ici de simples consommateurs. Ne serait-il pas approprié de voir à redonner à ces gens un certain pouvoir de consommation, comme on l'a fait dans le cas des plus démunis? Il s'agit ici de permettre à l'économie de continuer à rouler et d'éviter que celle-ci subisse un ralentissement important. En termes d'inflation, la hausse actuelle des coûts va paraître dans deux, trois ou quatre mois. Vous avez indiqué que ce serait le cas au cours du quatrième trimestre dans le domaine du transport aérien.

Avez-vous prévu venir en aide à ces gens, ou comptez-vous assortir l'actuel projet de loi C-66 de mesures à cet effet?

L'hon. Jean Lapierre: La réponse est assez simple, monsieur le président. Lorsque le gouvernement s'est penché sur les mesures ayant trait à la facture d'énergie en général, on a pris en considération les effets de la hausse sur l'ensemble des secteurs et on a opté pour le soutien aux individus.

J'ai noté, en vous écoutant, que vous étiez très généreux pour ce qui était de donner de l'argent du fédéral aux agriculteurs, aux chauffeurs de taxi, et ainsi de suite. Or, si on commence à créer des programmes de subvention pour un secteur en particulier...

M. Paul Crête: Au départ, il s'agit de leur argent.

L'hon. Jean Lapierre: Oui, je comprends. Par contre, nous avons opté pour des secteurs où, selon nous, le programme risquait le plus d'améliorer la situation. Il y a certainement eu des gens qui ont fait des soumissions à des prix très bas. On sait, par exemple, que bien des camionneurs artisans se saignent à blanc. C'est un domaine où il arrive que les gens travaillent pour presque rien, et j'en suis bien conscient.

Est-ce que leur marché va s'améliorer éventuellement? Est-ce que les gens vont constater qu'il est inutile de se saigner à blanc parce qu'en fin de compte, ils travaillent pour rien? Je ne pourrais le dire. Quoi qu'il en soit, le ministre des Finances n'a pas jugé à ce jour qu'il était approprié de procéder secteur par secteur et de créer des distorsions. Jusqu'à maintenant, c'est le choix du gouvernement.

• (1025)

M. Paul Crête: Je constate que c'est le cas, mais je veux vous inciter à continuer la réflexion. Évidemment, il ne s'agit pas d'avoir recours à des fonds déjà prévus dans les budgets. En matière de spéculation internationale, l'industrie a organisé le raffinage de telle sorte que les effets de la moindre petite hausse se répercutent directement sur les revenus de ceux qui évoluent dans l'économie régulière.

Vous avez dit clairement qu'en vertu de contrats, les plus grandes compagnies de camionnage étaient protégées pour six mois ou un an. En fin de compte, l'effet va quand même se faire sentir. Beaucoup de gens ne sont pas protégés de cette façon. Une telle mesure ne pourrait-elle pas être appliquée pour venir en aide à ces gens? Dans la situation actuelle, on parle d'un effet de ralentissement sur l'économie. On ne demande pas de ces mesures pour les beaux yeux de ces gens, mais bien pour le maintien de l'activité économique.

L'hon. Jean Lapierre: J'ai entendu vos arguments et je les ai notés. Il reste qu'à ce jour, notre position consiste à ne pas intervenir directement dans des secteurs économiques donnés.

M. Paul Crête: [Note de la rédaction: *inaudible*] optimistes concernant l'avenir.

[Traduction]

Le président: Merci, Paul. Très bien.

Larry, Brian et Werner.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Merci, monsieur le ministre, d'être des nôtres.

Je tiens seulement à dire pour commencer que je suis tout à fait favorable à l'idée d'ajouter l'autoroute Dempster et la route du Klondike au réseau routier national, comme on l'a proposé, parce qu'elles se situent dans ma circonscription.

Avez-vous des statistiques sur la réduction de l'utilisation des transports en raison de l'augmentation des prix de l'essence? Les gens consomment-ils moins d'essence? Le ministère a-t-il des statistiques à ce sujet?

M. Roger Roy (directeur général, Analyse économique, ministère des Transports): À l'heure actuelle, les données n'indiquent pas encore de baisse dans l'utilisation de l'énergie par le secteur des transports. Il faudra un peu de temps avant que l'ajustement se fasse sentir sur l'économie.

J'ai écouté les questions précédentes et je crois que les propriétaires-exploitants sont probablement les plus vulnérables. Je pourrais décider demain que je peux devenir un propriétaire-exploitant sans bien connaître mes coûts. Ces gens sont habituellement les plus touchés.

Si vous regardez ce qu'ont fait les associations de camionnage pendant un certain nombre d'années, elles ont essayé d'enseigner à ce genre d'individus les bases de l'établissement des coûts, de manière qu'ils puissent les refléter dans les prix qu'ils demandent pour leurs services. Mais si vous regardez la consommation d'énergie dans le secteur des transports, rien n'indique jusqu'à présent qu'il y a eu une baisse dans l'utilisation de l'énergie par le secteur des transports.

L'hon. Larry Bagnell: Cela montrerait qu'il n'y a pas eu autant d'effet négatif sur l'économie, du moins si on utilise cet indicateur.

Ma deuxième question est tout à fait différente et concerne le secteur automobile, dont vous avez parlé. Certains disent que nous avons les accords les meilleurs au monde sur la réduction des émissions, comme celui que nous avons conclu avec le secteur automobile, notamment parce qu'il est volontaire. La gestion moderne nous dit que les accords volontaires sont plus facilement acceptés et efficaces, notamment dans un secteur qui a respecté jusqu'à, je crois, 14 autres accords volontaires.

En tant que théorie moderne de gestion professionnelle, ne diriez-vous pas que les accords volontaires sont plus efficaces?

L'hon. Jean Lapierre: Nous avons participé aux négociations avec le secteur automobile et, de toute évidence, notre premier choix

était d'avoir un accord volontaire. Vous savez, on pourrait toujours revenir à la réglementation et Dieu sait quoi.

D'après ce que j'ai vu, j'ai estimé que le secteur automobile était très responsable. Cela va être viable. Ce n'est pas un acte de foi; il va devoir montrer des résultats. Robert pourrait peut-être faire des commentaires sur les détails.

Nous sommes convaincus que l'accord que nous avons conclu avec le secteur automobile est le meilleur que nous pouvions obtenir. Non seulement cela, nous le voyons comme un accord sans perdant, ce qui est mieux qu'une réglementation imposée.

M. Robert Lyman (directeur général, Affaires environnementales, ministère des Transports): L'accord comprend non seulement un objectif pour 2010, mais aussi des objectifs intermédiaires, de sorte qu'il sera possible de mesurer et d'évaluer les résultats. Évidemment, c'est aussi un élément de gestion essentiel.

On a formé un comité, qui réunit, entre autres, des représentants de Ressources naturelles Canada, d'Environnement Canada et de Transports Canada, et qui est chargé de superviser et de suivre les progrès avec l'industrie, si bien qu'à la fin de la première année et chaque année par la suite, nous pourrions indiquer au gouvernement si les objectifs intermédiaires ont été atteints et si l'industrie est en mesure d'atteindre celui de 2010. Si ce n'est pas le cas, nous le signalerons aux ministres qui prendront les décisions qui s'imposent.

• (1030)

Le président: Merci, Larry.

C'est au tour de Brian, puis ce sera à Werner et à Denis.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être venu rencontrer notre comité et d'être disposé à ce qu'on vous pose des questions sur la frontière. J'en ai quelques-unes à poser là-dessus. L'industrie du pétrole et du gaz soulève beaucoup de questions, mais je vais plutôt vous interroger sur la frontière.

En janvier 2004, à propos de mesures censées être à court terme annoncées en 2002, le premier ministre déclarait au sujet de Windsor: « Nous ne ferons rien à l'encontre de la volonté des habitants de la ville... Maintenant que nous avons pris ces mesures, il s'agit de déterminer comment la ville veut que nous allions de l'avant ». Il faisait référence aux problèmes d'infrastructure et de traitement à la frontière entre Windsor et Detroit, qui est l'endroit le plus fréquenté en Amérique du Nord et dans le monde et celui qui a le plus d'influence sur l'économie du Canada.

Le 7 mars, je vous ai posé une question à la Chambre des communes sur le rapport Schwartz, à laquelle vous m'avez répondu, et je cite:

L'argent est là. Nous allons suivre la province. Nous appuyons aussi le rapport Schwartz. Chaque fois que la province mettra une somme d'argent, nous mettrons une somme égale.

Depuis sept mois, pouvez-vous me dire précisément ce que vous avez fait pour appuyer le rapport Schwartz?

L'hon. Jean Lapierre: Je pense que, de notre côté, nous avons travaillé en étroite collaboration avec la ville et la province. Nous sommes allés sur place avec la vice-première ministre et nous avons fait des annonces. Par exemple, nous avons embauché un ingénieur — comme vous le savez — un ingénieur indépendant qui a produit une étude. La ville a réagi dans le journal en fin de semaine en demandant de ne rien faire cette année. Je ne sais pas si vous avez lu ma lettre ouverte là-dessus. Si la ville ne veut pas qu'on touche à ce qui lui appartient, nous n'allons pas le faire.

M. Brian Masse: Quelle est la prochaine étape, alors? Il est clair que la ville et la province ne veulent pas qu'on utilise la EC Row Expressway. Pourquoi insistez-vous pour proposer cette solution? Et quelle est l'étape suivante?

Actuellement, on empiète sur la ville de Windsor — et j'aimerais peut-être avoir votre avis là-dessus... Connaissez-vous Matty Maroun? Pour ceux qui ne le connaissent pas, il est le propriétaire du pont Ambassador. C'est un simple citoyen américain. Il est propriétaire d'un complexe douanier et de toute une série de services à cet endroit. Le magazine *Forbes* évalue à 1 milliard de dollars le revenu que lui rapportent chaque année les mouvements frontaliers à cet endroit. Il veut maintenant déplacer toutes ces activités du côté américain. Comment réagissez-vous à cela?

L'hon. Jean Lapierre: Je dirais pour commencer que, si nous pouvions adopter le projet de loi C-44, nous confirmerions le pouvoir du Parlement canadien sur nos postes frontaliers internationaux. Je vais assurément avoir besoin de votre appui pour faire adopter ce projet de loi, qui va contribuer à accroître notre pouvoir sur chaque poste frontalier.

Ensuite, la vraie réponse viendra du processus binational. Nous allons en examiner les résultats et nous déciderons quoi faire en fonction des lois canadiennes et des lois américaines. Nous voulons respecter ce processus et ne pas prendre de décisions qui pourraient le compromettre, qui pourraient entraîner des poursuites qui nous empêcheraient d'agir pour bien des années à venir.

M. Brian Masse: Qui nous poursuivrait? J'aimerais bien le savoir. Et, ensuite, j'aimerais que vous nous disiez si vous êtes en faveur de la propriété publique ou privée.

La ville de Windsor a déclaré ouvertement qu'elle ne pouvait pas appuyer le projet de tunnel de la rivière Detroit, pas plus que l'élargissement du pont Ambassador. Les promoteurs de ces deux projets harcèlent littéralement la population locale, faisant valoir leurs intérêts personnels au détriment des gens.

Aurons-nous un autre poste frontalier public, comme c'est le cas ailleurs, ou allons-nous poursuivre sur la voie de la privatisation, ce qui a fragilisé notre quartier commercial canadien? Allez-vous vous engager à ce que le prochain poste frontalier soit de propriété publique? Et pourquoi est-ce la seule zone qui n'a pas d'administration ou de commission frontalière? C'est une anomalie du système.

L'hon. Jean Lapierre: D'abord, si vous voulez que nous ayons un pouvoir de réglementation même sur les passages frontaliers privés, aidez-nous à faire adopter le projet de loi C-44.

M. Brian Masse: Il n'est pas question de cela dans le projet de loi C-44.

Le président: Brian, Brian.

L'hon. Jean Lapierre: J'ai le regret de vous dire qu'il en est question.

•(1035)

M. Brian Masse: Il n'est pas question d'une administration ou d'une commission.

L'hon. Jean Lapierre: Les pouvoirs étendus conférés par le projet de loi C-44 permettraient au gouvernement du Canada d'exercer l'autorité voulue sur les passages frontaliers internationaux. C'est le fondement du pouvoir légal de notre Parlement.

M. Brian Masse: Vous n'avez pas besoin du projet de loi C-44 pour cela.

L'hon. Jean Lapierre: Bien, voulez-vous que je réponde à votre question ou non?

Le président: Brian, un peu de silence, je vous prie.

L'hon. Jean Lapierre: Si vous voulez donner un spectacle pour les médias de votre région, je veux bien, mais il reste que...

M. Brian Masse: La séance n'est pas télévisée.

L'hon. Jean Lapierre: Il reste que je veux respecter le processus binational; je ne suis pas ici pour présumer de ce qu'il va en résulter. Je veux que nous ayons un nouveau poste frontalier à Windsor d'ici 2013, et je ne veux pas compromettre ce projet par opportunisme politique, comme vous.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, Brian.

C'est maintenant à Werner; ce sera ensuite à Denis, puis à Paul.

M. Werner Schmidt (Kelowna—Lake Country, PCC): Après cet échange, je ne suis pas sûr...

Le président: Que dire des prix de l'essence?

Des voix: Oh, oh!

M. Werner Schmidt: Oui, d'accord.

Une voix: L'essence est moins volatile.

M. Werner Schmidt: Non, elle ne l'est pas.

Quoi qu'il en soit, merci, monsieur le ministre, d'être venu nous rencontrer. J'ose croire que l'enthousiasme que vous avez manifesté dans votre exposé du début est aussi partagé par les membres du Cabinet — ce dont je suis certain. Comme je crois que vous avez quand même beaucoup d'influence au sein du Cabinet, je vais aborder un sujet qui s'éloigne un peu de la question des prix de l'essence mais qui, indirectement, se répercute beaucoup sur elle.

Je veux parler de la politique énergétique nationale du Canada. Nous avons essayé de comprendre ce qu'est cette politique, et nous n'arrivons même pas à déterminer s'il y en a une. Nous avons parfois l'impression que les différents secteurs énergétiques, particulièrement ceux du pétrole et du gaz, connaissent trois problèmes. Premièrement, il n'y a pas de politique. Deuxièmement, la réglementation en vigueur crée des contradictions entre les divers ministères et rend les progrès impossibles — d'ailleurs, le pipeline de la vallée du Mackenzie en est un excellent exemple. Et, troisièmement, le recours à des mélanges de carburants pourrait être utile.

Je ne veux pas vous interroger sur tous ces sujets en même temps, mais j'aimerais que vous me donniez d'abord votre impression générale et je vous poserai ensuite une question précise sur les mélanges de carburants.

L'hon. Jean Lapierre: Franchement, ce n'est pas à moi de répondre à cette question, mais à mon collègue, le ministre des Ressources naturelles. Nous sommes des consommateurs d'énergie, et je suis préoccupé par l'efficacité et la sécurité énergétiques du réseau de transport. J'aimerais bien avoir plus de responsabilités, mais ce n'est pas le cas. J'envisage d'autres mesures pour le ministère, mais elles n'ont pas de lien avec la politique énergétique du Canada.

Je vous invite à en discuter avec mon collègue, le ministre des Ressources naturelles.

M. Werner Schmidt: Il est certain que c'est ce que nous allons faire. Je tiens quand même à ce que vous nous disiez clairement — que vous le vouliez ou non — que vous avez la responsabilité de négocier avec votre collègue. Je pense qu'il est très important que votre influence serve à établir une politique énergétique nationale. C'est ce que je veux dire. Croyez-vous vraiment que vous n'avez aucune influence à cet égard?

L'hon. Jean Lapierre: Il faut toujours être modeste au sujet de notre influence, parce qu'elle évolue de jour en jour.

M. Werner Schmidt: Bien répondu. Il reste que vous avez de l'influence.

J'aimerais aborder deux autres sujets...

Le président: Vous avez deux questions. Veuillez les exprimer rapidement, d'accord?

M. Werner Schmidt: D'accord.

Je reviens du Brésil, où il est obligatoire que le carburant contienne 25 p. 100 d'éthanol. Je me demande si, pour réduire les coûts du transport et du carburant, on songe à ajouter de l'éthanol au carburant des véhicules?

L'hon. Jean Lapierre: On ne pense assurément pas à un pourcentage obligatoire d'éthanol, mais je sais que nous encourageons l'usage de l'éthanol.

Robert, vous pourriez peut-être indiquer au comité ce que notre ministère fait.

Nous favorisons le recours aux énergies de remplacement, mais nous ne forçons personne à faire quoi que ce soit pour l'instant.

M. Robert Lyman: Oui, monsieur le ministre.

Les programmes qui encouragent la production d'éthanol relèvent de Ressources naturelles Canada plutôt que de Transports Canada, mais Transports Canada est responsable, comme le ministre l'a déjà dit, du programme de véhicules à technologies de pointe, en vertu duquel nous évaluons l'utilisation sur le marché non seulement de nouveaux véhicules, mais aussi de nouveaux carburants. Nous présentons les véhicules que nous avons mis à l'essai dans les différentes régions du Canada pour que la population voit les avantages des nouvelles technologies et des nouveaux carburants. En fait, jusqu'ici, notre programme nous a permis d'informer sept millions de Canadiens.

C'est ce que nous faisons de façon directe à propos de l'éthanol.

•(1040)

Le président: Il vous reste une trentaine de secondes.

M. Werner Schmidt: D'accord, c'est suffisant.

Le président: Vous voulez peut-être vous arrêter. Posez votre question et nous pourrons obtenir une réponse plus tard.

M. Werner Schmidt: D'accord, je vais poser ma question. Monsieur le ministre, que faisons-nous pour atténuer les obstacles aux échanges commerciaux et aux déplacements causés par les

exigences que les différentes provinces du pays imposent sur les autoroutes?

Le président: Merci, Werner.

Monsieur le ministre, vous pouvez répondre très rapidement si vous voulez.

L'hon. Jean Lapierre: Nous travaillons en collaboration avec les gouvernements provinciaux à ce sujet. Je sais que les sous-ministres se réunissent régulièrement pour en discuter.

Y a-t-il quelque chose de précis? Je sais que nous avons constaté des différences dans chaque cas... Ce que j'aime bien du ministère des transports, c'est qu'il ne travaille pas dans l'abstrait. Il doit concrètement conclure des ententes et faire fonctionner les choses. Les gouvernements provinciaux tiennent vraiment à ce que le transport fonctionne. Je ne crois pas que c'est une attitude protectionniste ou autre. Qu'il s'agisse des heures de travail des camionneurs ou d'autres problèmes, ils savent toujours ce qui se passe. Leurs collègues aussi exercent des pressions pour que les choses fonctionnent.

S'il y a une question en particulier qui vous semble poser un problème, je serais heureux d'en prendre note. Notre ministère est très terre à terre, tout comme les ministres provinciaux des transports. Je parle au téléphone à l'un ou l'autre pratiquement à tous les jours, et ils font bouger les choses.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Merci beaucoup.

Denis, Paul, puis Jerry.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le ministre, je ne suis pas allé au Brésil, mais en revenant de Joliette, voyant que des compagnies tiraient le diable par la queue, je me suis dit qu'il était important de voir ce qui pouvait être fait à ce sujet.

Je sais que votre rôle ne vous permet pas de fixer les prix. J'ai beaucoup aimé vous entendre parler de prévention et de sécurité. J'aimerais que vous abordiez ces questions un peu plus en profondeur. Je crois savoir qu'en vertu de vos mesures de sécurité, qui comprennent entre autres ce qui se trouve dans les voitures, vous pouvez jouer un rôle de premier plan en matière de prévention et de consommation.

L'hon. Jean Lapierre: Le nombre d'accidents et le taux de mortalité indiquent clairement que le Canada dispose d'un système sûr en matière de prévention. Il faut dire que le travail se fait en collaboration avec les provinces.

En ce qui concerne les matériaux utilisés et les tests effectués, nous essayons d'appliquer une réglementation intelligente, de façon à ne pas imposer un trop lourd fardeau aux manufacturiers. Il est clair qu'en matière de prévention, plus précisément en ce qui a trait à l'économie d'énergie, il existe des codes de conduite, particulièrement pour les camionneurs. Je sais qu'il existe des incitatifs à cet égard. Nous avons travaillé, entre autres, avec L'Association canadienne du camionnage d'entreprise.

[Traduction]

Robert, vous pourriez peut-être donner plus de renseignements, surtout dans le cas des camionneurs, sur les mesures que nous prenons pour les aider.

M. Robert Lyman: Dans l'industrie du camionnage et plus généralement dans l'industrie du transport de marchandises, les mesures que nous prenons sont liées principalement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit souvent, bien sûr, de faire baisser d'abord et avant tout la consommation de carburant.

Le programme incite essentiellement les entreprises de camionnage et les promoteurs de nouvelles technologies dans le domaine à demander des contributions en vue de mettre de nouvelles technologies à l'essai sur le marché. Nous avons un comité indépendant qui évalue les propositions, et celles qui semblent être les plus prometteuses reçoivent des contributions pouvant aller jusqu'à la moitié des coûts.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Une chose est claire, en tant que gouvernement, on a décidé de ne pas consacrer de fonds à certains secteurs de l'économie. On a décidé de les donner directement aux individus qui sont dans le besoin. Cela signifie donc que vous allez encourager certaines mesures.

En effet, c'est bien de parler de ce qui va se passer d'ici 2010, mais que dites-vous à ces personnes aujourd'hui? Par exemple, vont-elles être capables de s'adapter aux nouvelles réalités de la consommation? Cela signifie qu'à moyen terme, vous allez permettre le remplacement de l'essence. Est-ce bien ce que vous nous dites ce matin?

• (1045)

L'hon. Jean Lapierre: Il y a cela, mais d'autres mesures peuvent être prises comme, par exemple, des mesures de transport intelligent. Prenons l'exemple de camionneurs qui vont aux États-Unis. On pourrait installer des panneaux leur indiquant de ne pas aller à tel poste frontalier, de ne pas aller à Windsor, par exemple, parce qu'il y a des files d'attente et que cela prend beaucoup de temps. On s'aperçoit de plus en plus que l'utilisation de la technologie peut faire gagner beaucoup de temps et d'argent, particulièrement aux camionneurs.

Cela pourrait se faire partout au pays, mais particulièrement dans les zones frontalières, puisque c'est là que les gens perdent du temps à attendre. On essaie d'abord d'améliorer le système aux postes frontaliers pour s'assurer que les camionneurs sachent où aller. Je ne suis pas seul là-dedans. Mme McLellan, par exemple, a augmenté le nombre de douaniers parce que l'attente était absolument inacceptable et que cela réduisait aussi la compétitivité du Canada.

Il y a donc la fluidité de la circulation — particulièrement aux postes frontaliers —, beaucoup de technologies dites « intelligentes » qui permettent aux gens de choisir une voie ou un poste frontalier, particulièrement dans le sud de l'Ontario. Toutes ces mesures ne donnent pas des résultats facilement quantifiables, mais elles facilitent la fluidité de la circulation et font économiser de l'argent.

Il va nous falloir investir plus d'argent et faire de nombreux projets de démonstration. Nous ne le faisons pas que pour les camionneurs, nous le faisons aussi pour le commerce international.

[Traduction]

Le président: Merci, Denis.

L'hon. Denis Coderre: Puis-je intervenir brièvement? Merci.

[Français]

Il faudra donc mettre en application les recommandations du rapport sur la réglementation intelligente pour s'assurer que chaque ministère participe à cette planification. C'est comme une gestion de la chaîne de sous-traitance. On a bien souvent travaillé en vase clos;

or, pour obtenir cette fluidité, vous devez tous vous parler. Est-ce bien cela?

L'hon. Jean Lapierre: Surtout dans le cas des postes frontaliers. Par exemple, il y a des défis de taille à Lacolle, et c'est tous ensemble qu'on devra les relever. On vient de signer une entente avec le gouvernement du Québec pour la Beauce, entre autres. Des routes s'y rendent, mais une fois là, on est bloqué à la frontière. Parfois, les infrastructures sont adéquates, mais le personnel manque. Il y a toutes sortes d'exemples de ce genre.

De plus en plus, on travaille ensemble, car on s'est aperçu que si on ne le faisait pas, c'était au détriment de l'économie canadienne.

Tout à l'heure, on a parlé de Windsor. On y a fait des progrès substantiels. Les gens nous parlaient du trafic à Windsor et des files de camions. Des progrès substantiels ont été faits, mais on sait qu'il faudra faire beaucoup plus, tout en respectant les lois, bien sûr.

[Traduction]

Le président: Il nous restera juste assez de temps pour Paul, Jerry et Michael.

[Français]

M. Paul Crête: Monsieur le ministre, je voudrais justement parler de Lacolle. Le problème est important. Le directeur général de la Plattsburgh-North Country Chamber of Commerce a dit à ce comité que les Américains avaient fait des travaux totalisant près de 100 millions de dollars, mais pas nous. Il s'agit du corridor Québec-New York.

En tant que ministre responsable du Québec, pouvez-vous nous dire si on va accélérer les choses? En ce moment, on a l'air de parents pauvres. Je comprends très bien qu'il fallait faire quelque chose pour la Beauce. Toutefois, Lacolle est le poste frontalier où il le plus de gens passent. Cela a un impact économique important. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

L'hon. Jean Lapierre: Premièrement, en ce qui concerne les routes, nous nous sommes bien entendus. D'ailleurs, il y a des travaux qui doivent être terminés, si bien que pour Lacolle, notre problème est moins grave en termes de dépenses d'infrastructures. En effet, nous sommes à finir, avec la province, les voies d'accès dans le cadre d'un de nos programmes d'infrastructures frontalières. Donc, il n'y a pas de problème en ce qui concerne la route.

Maintenant, le problème se situe au niveau de la capacité du traitement. À la suite de pressions exercées par la Fédération des chambres de commerce du Québec en particulier — qui, soit dit en passant, fait un travail remarquable dans ce dossier — concernant l'augmentation substantielle du volume au poste frontalier, qui n'est pas vieux — je pense que les derniers travaux ont été faits en 1997 —, j'en ai parlé avec Anne McLellan. Présentement, cela doit être notre priorité au Québec.

On commençait à examiner la planification des besoins, mais on disait qu'on allait faire cela beaucoup plus tard. Or, j'ai demandé à la ministre de voir si nous pouvions accélérer l'évaluation des besoins pour faire les travaux le plus rapidement possible. On ne peut pas avoir moins d'attente aux lignes sans faire les aménagements nécessaires.

• (1050)

M. Paul Crête: Il n'y a toujours pas d'annonce de construction?

L'hon. Jean Lapierre: Non.

M. Paul Crête: D'accord.

Dans un autre ordre d'idées maintenant, j'aborderai la question du passeport obligatoire.

Est-ce que vous, à titre de ministre des Transports, ou le gouvernement du Canada, avez ou allez participer à la consultation actuelle des Américains sur cette obligation? Est-ce qu'on peut s'assurer qu'il y aura un avis formel de la part du gouvernement du Canada à l'effet que l'imposition du passeport serait une erreur fondamentale pour les deux économies?

L'hon. Jean Lapierre: Ce serait une erreur fondamentale, et Anne McLellan, qui a la responsabilité des frontières, notamment, a fait des représentations au plus haut niveau. Cependant, tous les membres du gouvernement qui ont eu une interrelation avec les Américains, comme j'en ai eu avec le secrétaire d'État Minetta, ont fait le point. Ce n'est pas seulement à nous que cela nuirait, mais à eux également. Il faut parfois montrer la perspective canadienne dans les mesures qui sont prises.

Je peux vous donner un autre exemple...

M. Paul Crête: Ne pourrait-il pas y avoir un avis formel du gouvernement canadien dans le cadre de la consultation — ou lors de la visite de Mme Condoleezza Rice par exemple —, demandant publiquement aux Américains de retarder au moins cette décision et, possiblement, de trouver une autre solution? Cela touche directement l'industrie du camionnage, entre autres.

L'hon. Jean Lapierre: La position du Canada à ce chapitre est très ferme, et nous l'avons exprimée à maintes reprises. Chaque fois que nous avons des discussions bilatérales, nous l'évoquons...

Mme Isabelle Trépanier (directeur, Politique routière et frontière intérimaire, ministère des Transports): La période de consultation pour le processus américain se termine le 31 octobre. Justement, cette semaine, il y a eu à Ottawa une consultation avec les provinces et les intervenants, comme les chambres de commerce, l'Association canadienne du tourisme et d'autres, pour avoir leur opinion avant de formuler la position canadienne qui va être soumise pour le 31 octobre.

M. Paul Crête: Elle va être soumise avant le 31 octobre?

Mme Isabelle Trépanier: Oui.

M. Paul Crête: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Je remercie les membres de leur collaboration.

C'est maintenant à Jerry, puis à Michael, et nous allons conclure.

L'hon. Jerry Pickard (Chatham-Kent—Essex, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, merci d'être venu nous rencontrer.

J'aimerais revenir sur la question de Windsor, parce que nous avons abordé plusieurs sujets concernant l'investissement au Canada par rapport aux États-Unis.

Je sais que la ministre McLellan, vous et tous les autres ministres responsables de la frontière ont exercé beaucoup de pressions sur les douanes américaines parce qu'il y avait des files d'attente au Canada. Elles étaient causées non pas par les Canadiens, mais par les Américains qui n'affectaient pas assez de douaniers à la frontière pour nos camions, de sorte qu'il y avait de longues files d'attente à Windsor. Ce sont donc les responsables canadiens qui ont fait bouger les choses.

Nous faisons ce que nous pouvons pour que les Américains respectent cet engagement. Ils avaient des ressources à la frontière

mexicaine, mais pas à la frontière canadienne, et ils croyaient bien faire. Je pense que les gens doivent en être conscients.

Il y a aussi deux études d'ingénierie qui ont été faites à Windsor, et ces deux études indiquent où les véhicules devraient circuler, mais nous avons pris un engagement beaucoup plus formel. Le processus binational est important pour l'Ontario, le gouvernement fédéral, l'État du Michigan et le gouvernement fédéral des États-Unis.

Je n'aime pas l'échéancier. Je trouve qu'il s'étend sur une période beaucoup trop longue. J'aimerais avoir votre avis là-dessus. En fait, nous ne pouvons pas usurper les pouvoirs de la commission binationale, sinon nous allons nous retrouver devant les tribunaux. Cela ne donnera rien. Je veux faire vite, mais j'aimerais avoir votre point de vue parce que je pense que certains aspects ont mal été interprétés tout à l'heure.

Pourquoi le processus binational est-il si important? Pouvez-vous nous parler des échéanciers? Et quoi d'autre peut apaiser la tension actuelle quand nous n'avons pas de réponse précise sur ce qu'il faut faire?

L'hon. Jean Lapierre: Jerry, d'abord, j'aimerais souligner à quel point votre contribution a été utile pour tout ce que nous avons fait à Windsor. Évidemment, nous essayons de faire tout ce que nous pouvons pour soulager les résidents de Windsor. C'est pourquoi mon propre sous-ministre s'est rendu à Windsor la semaine dernière et a passé presque une journée entière avec le maire afin de trouver une solution ferroviaire et de penser à des projets à court terme que nous pourrions réaliser et qui satisferaient tout le monde.

Pour le passage de frontière, nous devons dorénavant suivre les règles du processus binational. Je suis impatient, et le premier ministre est encore plus impatient que nous, mais en bout de ligne, si nous essayons de porter des jugements anticipés et de prendre des mesures qui montrent que nous avons une préférence, il y a des groupes... En particulier, nous savons tous qu'aux États-Unis, les gens se tourment bien plus vite qu'ici vers les avocats, et cela pourrait créer des délais d'une proportion démesurée. Nous ne voulons pas courir ce risque. Nous savons qu'il y a encore beaucoup d'années à venir avant 2013, mais pour un passage international de cette envergure, il faut faire beaucoup de choses, donc l'échéance arrivera vite.

Isabelle voudrait ajouter quelque chose. Nous sommes déterminés, mais nous voulons être certains de bien faire les choses.

• (1055)

Mme Isabelle Trépanier: Au sujet de l'échéance de 2013, elle est très ambitieuse si l'on prend l'exemple de différents passages internationaux qui ont été établis ailleurs au Canada. Il y a, entre autres, un nouveau passage en construction entre le Nouveau-Brunswick et le Maine, à St. Stephen, au Nouveau-Brunswick. Le processus dure depuis le début ou le milieu des années 90, et le pont ne sera pas ouvert avant 2008.

Compte tenu de son envergure, le temps prévu pour le passage de Windsor-Detroit est donc assez court, mais réaliste.

L'hon. Jerry Pickard: Pourquoi avons-nous entrepris cinq projets? Mettons la priorité sur Windsor et essayons de gérer ces cinq projets plutôt que de nous concentrer sur des mesures à court terme pour ce qui se passe à Windsor. Je pense qu'il y a un problème fondamental à Windsor. Pourquoi avoir retenu ces cinq projets?

Le président: Merci, Jerry.

Mme Isabelle Trépanier: Je pense que ces cinq projets avaient pour but, au départ...

L'hon. Jerry Pickard: Le passage supérieur, le...

Mme Isabelle Trépanier: Oui. Ces cinq projets ont été retenus au départ parce qu'ils pouvaient être réalisés assez rapidement comparativement à d'autres projets annoncés en avril dernier. Les évaluations environnementales requises, par exemple, avaient déjà été faites ou pouvaient l'être bien plus vite que celles d'autres projets.

L'hon. Jean Lapierre: Aucun de ces projets ne montre une préférence pour un passage potentiel particulier. Cela n'a pas pris le dessus sur le processus binational, et c'est fondamental. Je connais des gens qui voudraient que nous fassions ceci ou cela, mais nous contournerions ainsi le processus binational. C'est ce que nous répétons à tout le monde: ne risquons pas tout le projet de ce passage en prenant des décisions ou en faisant des investissements qui montrent notre préférence.

Nous devons suivre les règles à la lettre. Nous allons nous assurer que le Canada et les États-Unis agissent conformément à la loi, de sorte que nous pourrions en arriver à des résultats. Nous pensons que les ressources actuelles suffiront jusqu'en 2013, mais nous aurons besoin du nouveau passage d'ici là. Nous ne pouvons pas le compromettre par de trop grandes motivations politiques ni en jouant aux plus fins, honnêtement.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

La dernière question va à Michael. Les membres du comité des affaires étrangères attendent dehors pour entrer, donc je vous remerciais de votre collaboration, Michael.

M. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Merci, monsieur le président, et merci, monsieur le ministre, de votre comparaison.

Je tiens simplement à rappeler l'argument de mon collègue John Duncan que le gouvernement prélève des milliards de dollars en taxe sur l'essence, alors que nous avons une infrastructure autoroutière nationale complètement déficiente. C'est une farce. J'utilise nos autoroutes. Nous sommes le seul grand pays occidental à ne pas avoir d'autoroutes nationales décentes. Ensuite on se demande pourquoi les liens qui nous unissent d'est en ouest faiblissent. J'exhorterais vivement votre ministère à y jeter un coup d'oeil sérieusement.

Cela dit, j'aimerais mettre l'accent sur une autre de vos responsabilités, soit l'incidence de la hausse des prix de l'essence sur le secteur aérien. Les prix des billets ont augmenté en conséquence de la hausse des prix de l'essence, mais plutôt que d'essayer d'atténuer la hausse des prix de l'essence, vous imposez un fardeau supplémentaire au principal aéroport du pays. Votre ministère, le gouvernement du Canada, impose un loyer excessif à l'Aéroport international Pearson, à la GTAA.

Une trentaine de millions de passagers passent par l'Aéroport international de Toronto chaque année, ce qui correspond environ au tiers du volume de passagers du pays. Pourtant, votre ministère vient d'adopter une nouvelle formule qui imposera environ 50 p. 100 du loyer total des aéroports du Canada à cet aéroport, soit un dollar sur deux. Cette nouvelle formule place le principal aéroport du pays et

toute l'activité économique qui y est associée en situation de désavantage concurrentiel par rapport aux autres aéroports du pays.

Je me demande si vous et votre ministère êtes disposés à revoir la formule que vous avez créée pour déterminer le loyer de l'aéroport Pearson, qui était de 130 millions de dollars l'an dernier. Il met en péril l'activité économique de l'industrie aérienne à cet aéroport ainsi que toute l'économie connexe l'entourant.

• (1100)

L'hon. Jean Lapierre: Il y a là un petit problème, parce que le bail qu'a signé la GTAA aurait généré cinq milliards de dollars de plus au cours des cinquante prochaines années. Personne n'a été contraint de le signer. Je suppose que les gens d'affaires qui ont signé ce bail avec Transports Canada il y a quelques années savaient ce qu'ils faisaient.

Nous venons de diminuer le loyer des aéroports du Canada. À Toronto...

M. Michael Chong: Je tiens à mentionner que cela a été fait par une autre équipe de gestion. Il y a une nouvelle équipe de gestion à la GTAA, et les choses ont beaucoup changé. En fait, cette formule se fonde sur les recettes. Le problème, c'est que la GTAA a investi beaucoup d'argent dans l'aéroport, de l'ordre de quatre milliards de dollars. Par conséquent, elle a des paiements importants à faire pour le service de la dette et doit augmenter ses revenus. Cet aéroport a fait d'importants investissements de capitaux en raison d'un sous-investissement de Transports Canada depuis quelques années. Il n'est donc pas juste que vous le pénalisiez en fondant le calcul de votre loyer sur un pourcentage des recettes. C'est totalement injuste.

Le président: Écoutons la réponse du ministre, puis nous ajournerons.

L'hon. Jean Lapierre: Toronto reçoit un rabais de cinq milliards de dollars sur son bail. Des huit milliards que nous avons reçus du fisc, cinq milliards vont en bonus et en cadeau à Toronto. Cinq milliards sur huit. De plus, si Toronto prend d'autres décisions d'investissement, elle doit les assumer.

J'ai donné tout ce que j'ai pu dans cette bataille. J'y ai laissé du sang et j'ai obtenu ces huit milliards de dollars. Tous les autres aéroports du pays sont bien contents. Ils me remercient tous et m'envoient des lettres. La même formule s'applique à Toronto et dans le reste du pays.

Le président: Monsieur le ministre, c'est avec plaisir que je vous remercie d'être venu nous rencontrer aujourd'hui. Le président du comité des affaires étrangères attend patiemment à l'arrière.

Nous sommes chassés de la salle, Michael. Allons...

M. Michael Chong: Ce n'est qu'un simple vote. Je pense que nous en avons le temps.

Mettons la motion aux voix. Elle est à l'ordre du jour. Elle est juste ici. Je l'ai déposée, elle est bien préparée, nous n'avons qu'à voter.

Le président: Nous avons besoin du quorum pour ce faire, et il n'y a pas quorum à la table en ce moment, Michael. Nous allons nous en occuper de toute urgence mardi matin.

Sur ce, la séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.