



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 005 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 4 novembre 2004

Président

L'honorable Roger Gallaway

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

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

Comité permanent des transports

Le jeudi 4 novembre 2004

• (1530)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Galloway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Bonjour à tous.

Conformément à l'article 108 du Règlement, nous avons aujourd'hui une séance d'information sur les politiques et la vision.

Nous avons le plaisir d'accueillir le ministre des Transports. Soyez le bienvenu, monsieur le ministre.

Je sais qu'il y a eu beaucoup de discussions à de nombreux comités au sujet de la comparution des ministres. Je tiens à faire remarquer que vous n'avez pas tardé à venir témoigner. Nous sommes ravis que vous puissiez être parmi nous aujourd'hui; votre empressement à comparaître devant notre comité nous réjouit et je dirais que nous tous ici autour de la table vous en sommes reconnaissants.

Veillez avoir l'amabilité de nous présenter les personnes qui vous accompagnent.

[Français]

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports): Je vous présente M. Marc Grégoire, du groupe de la sécurité et sûreté; Mme Kristine Burr, du groupe des politiques; ainsi que M. Jacques Pigeon, qui est notre avocat. Je ne sors jamais sans mon avocat.

Des députés: Ah, ah!

[Traduction]

Le président: Il y a d'autres personnes assises là derrière vous. D'accord, c'est parfait.

Nous serons heureux d'écouter votre allocution.

[Français]

L'hon. Jean Lapierre: Monsieur le président, je veux d'abord vous féliciter pour votre élection à ce poste et vous remercier de m'avoir invité à rencontrer les membres du comité dès le début de cette session parlementaire. En regardant autour de moi, j'aperçois un heureux mélange de membres expérimentés et de nouveaux membres qui seront, j'imagine, très motivés.

Même si nous ne serons pas nécessairement d'accord sur tous les points, je pense que nous convenons tous de l'importance d'une concurrence accrue et de la prospérité économique pour le pays, ainsi que du rôle important joué par les transports sur ce plan.

Dans le discours du Trône, on indiquait qu'il était capital de préserver notre position économique enviable sur le plan mondial et surtout d'améliorer notre qualité de vie. C'est pourquoi j'ai très hâte de collaborer étroitement avec vous tous au cours des prochains mois, afin de participer à ces objectifs.

Ayant grandi aux Îles-de-la-Madeleine, j'ai su très tôt à quel point les transports étaient importants pour les petites communautés et comment ils constituaient un lien essentiel avec le reste du monde.

Après avoir quitté les îles, étant plus urbain, j'ai pu constater comment les transports contribuent de façon importante au bon fonctionnement des villes.

L'expérience m'a appris que notre réseau de transport fonctionne rondement en milieu urbain comme en milieu rural mais, bien sûr, il y a toujours de l'amélioration à apporter. Actuellement, notre réseau de transport traite plus d'un milliard de dollars de marchandises. Les Canadiens et les visiteurs au pays effectuent plus de 170 millions de voyages chez nous chaque année, et nous, les Canadiens, effectuons plus de 75 millions de voyages à l'étranger.

Nous avons un réseau routier qui s'étend sur plus de 1,4 million de kilomètres. À chaque jour, quelque 35 000 camions traversent la frontière canado-américaine. L'an dernier, nos systèmes de transport en commun ont transporté au-delà de 1,5 milliard d'usagers. Donc, il est clair que les transports jouent un rôle essentiel sur le plan économique à l'échelle locale, provinciale, nationale et internationale. C'est pourquoi j'ai été honoré quand le premier ministre m'a offert de devenir ministre des Transports. Dès ma nomination, je n'ai pas hésité à utiliser notre réseau de transport pour rencontrer le plus grand nombre possible d'intervenants ainsi que l'ensemble de mes homologues provinciaux et territoriaux.

Ces rencontres ont valu le déplacement. Ce que j'ai entendu dans l'ensemble du pays va certainement m'aider à vous parler aujourd'hui des objectifs que nous voulons poursuivre. Partout au pays, deux messages étaient très clairs. On nous a rappelé jusqu'à quel point le réseau de transport devait être efficace parce qu'il est essentiel à la compétitivité du Canada sur le plan économique. Chaque fois qu'on nous parle de transport, cela équivaut à des dollars. On nous a dit aussi qu'on s'attendait, pour le réseau national, à ce que le gouvernement fédéral exerce son leadership.

Dans le discours du Trône, nous insistons aussi sur notre engagement à bâtir une économie durable et compétitive sur le plan mondial. Nous voulons investir dans nos gens, engendrer de nouvelles idées, assurer ce qu'on appelle présomptueusement, dirais-je, un gouvernement intelligent, appuyer le développement régional et sectoriel, et promouvoir le commerce et les investissements. Ce sont là un peu les composantes de base. Pour nous, le transport peut réunir tous ces éléments.

•(1535)

[Traduction]

Les politiques que nous avons mises en oeuvre ces 10 dernières années ont procuré aux Canadiens un réseau de transport extrêmement efficace qui nous permet de maintenir notre position parmi les grandes nations commerçantes. Toutefois, l'apparition d'un nombre phénoménal de nouveaux marchés exerce d'énormes pressions sur notre réseau. On commence à observer des problèmes d'engorgement dans certains de nos principaux ports. On commence aussi à s'inquiéter de la capacité de nos systèmes de transport ferroviaire et maritime à satisfaire à la demande actuelle, sans parler de la demande future. Et pendant ce temps, des pressions s'exercent aussi sur les secteurs du transport aérien et terrestre.

En somme, nous devons relever plusieurs défis dans le domaine des transports. Et pour y arriver, je compte d'abord me concentrer sur trois questions clés qui, selon moi, sont fondamentales pour l'avenir de notre réseau de transport : premièrement, promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau de transport; deuxièmement, améliorer les corridors commerciaux et notre infrastructure stratégique; et, enfin, favoriser le transport durable.

Je vous parlerai aujourd'hui de ces trois priorités, de notre programme législatif et des deux projets de loi qui ont été soumis à votre examen, ainsi que de la tâche importante que j'aimerais vous proposer.

Tout d'abord, je tiens à rappeler que la sûreté est absolument essentielle au bon fonctionnement de notre réseau de transport qui, à son tour, est crucial pour notre prospérité économique. Dans le climat actuel de renforcement de la sûreté et de sensibilisation aux menaces potentielles, la sûreté des transports ne peut plus être perçue comme facultative. Elle fait maintenant partie de notre réalité quotidienne. Et quand il s'agit de sûreté, on ne peut pas se permettre d'ignorer les défis qu'elle pose à notre réseau de transport. Pour un gouvernement, la protection de la santé et de la sécurité des citoyens passe avant tout. Cependant, le terrorisme menace notre bien-être à d'autres niveaux—il peut littéralement paralyser notre économie. Aussi, nous devons tous travailler ensemble pour accroître le plus possible la sûreté de nos systèmes de transport aérien, maritime et terrestre.

Mais nous ne pouvons pas nous contenter d'assurer la sûreté de notre réseau de transport, il faut aussi en assurer l'efficacité. L'attention que nous portons à la gestion de notre réseau de transport doit être dictée par le bon sens. C'est pourquoi la deuxième priorité consiste à éviter que notre frontière ne devienne un obstacle. Nous devons trouver des moyens d'assurer la sécurité et la sûreté de notre réseau, tout en assurant le mouvement efficace des personnes et des marchandises au pays et à la frontière. Comme le souligne le discours du Trône, nous devons garantir et accroître l'accès aux marchés étrangers.

Les transports à la frontière canado-américaine font littéralement rouler notre économie. Plus de 1,5 milliard de dollars d'échanges commerciaux franchissent la frontière chaque jour. La majeure partie de ces échanges commerciaux, soit plus de 60 p. 100, sont acheminés par camion. Environ le tiers de ces échanges traversent la frontière entre Windsor et Détroit. Cela est essentiel pour notre économie à tous les niveaux : régional, provincial et national. Il est donc impératif d'assurer le fonctionnement efficace de nos corridors commerciaux. Or, l'augmentation de nos échanges commerciaux, jumelée aux nouvelles mesures de sûreté, a entraîné des problèmes grandissants de congestion à la frontière. Cette situation complexe touche les expéditeurs, les transporteurs, les fournisseurs d'infra-

structures et les pouvoirs publics à tous les échelons des deux côtés de la frontière.

Le gouvernement fédéral, de concert avec les provinces et les administrations de ponts, a annoncé plus d'un milliard de dollars pour des améliorations à l'infrastructure des principaux postes frontaliers. Mais nous devons faire plus. Transports Canada demeure déterminé à élaborer et à mettre en oeuvre des initiatives qui faciliteront l'écoulement sûr et efficace de la circulation le long des principaux corridors de commerce.

Par ailleurs, la Chine est devenue un important partenaire commercial. Nos échanges bilatéraux avec la République populaire de Chine se sont accrus d'environ 500 p. 100 en 10 ans. L'augmentation soudaine des produits d'importation conteneurisés exerce des pressions sur les ports de la côte Ouest ainsi que sur l'infrastructure ferroviaire.

Ma troisième priorité consiste à promouvoir le transport durable sur le plan économique, social et environnemental. Le défi consiste à permettre au Canada de tirer parti d'un réseau de transport efficace, accessible et sûr, tout en réduisant les effets néfastes des activités et de l'infrastructure de transport sur l'environnement. Nous avons fait des progrès ces dernières années en ce qui concerne la promotion d'un réseau de transport plus durable.

•(1540)

Notre stratégie de développement durable traite d'une multitude de questions environnementales, allant des changements climatiques à l'assainissement de l'air et de l'eau, en passant par la gestion de nos sites contaminés. Le quart de toutes les émissions de gaz à effet de serre proviennent du secteur des transports. Plusieurs nouveaux programmes sont en place pour réduire les émissions provenant du transport des passagers et des marchandises, promouvoir un aménagement urbain et une planification des transports améliorée et favoriser le développement de nouvelles technologies.

Nous avons pris des engagements précis sur ce plan et dans d'autres domaines. Mais là aussi, il faut faire encore plus, et nous continuerons de travailler avec les pouvoirs publics à tous les échelons ainsi qu'avec les principaux intervenants, notamment nos partenaires de l'industrie, en vue de trouver de nouvelles solutions aux défis rattachés au développement durable. Nous devons trouver des façons audacieuses de commercialiser les technologies de transport écologique et promouvoir la croissance des compagnies canadiennes qui les développent. Nous devons trouver des solutions à la congestion routière et à l'étalement urbain. Nous devons assurer plus efficacement le mouvement des personnes et des marchandises, repenser l'utilisation de l'automobile et favoriser des options de transport écologique.

Nous devons appuyer les projets multimodaux qui améliorent l'efficacité du réseau de transport et faire un meilleur usage de tous les modes de transport qui contribuent au fonctionnement du réseau. Il faut aussi améliorer les correspondances entre les modes de transport. Tout cela nous aidera à réduire les incidences des transports sur l'environnement et à favoriser une économie concurrentielle et prospère.

[Français]

J'aimerais maintenant vous parler de notre programme législatif. En tant que parlementaires, nous avons tous la responsabilité d'assurer le fonctionnement efficace du Parlement pour le plus grand bénéfice de nos électeurs. Notre Parlement doit être aussi efficace que possible, de façon à procurer à nos concitoyens des avantages tangibles tout en continuant, bien sûr, à contribuer au progrès du pays.

Nous nous occupons de questions qui sont importantes pour les Canadiens. C'est dans cet esprit que nous vous soumettrons plusieurs projets de loi. Je pense par exemple aux projets de loi que les plus expérimentés ici connaissent déjà: la Loi sur les transports au Canada, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, que nous devons réviser, et la Loi sur les aéroports du Canada. D'ailleurs, les projets de loi C-3 et C-4 ont déjà été soumis à votre attention. Ces projets de loi sont bien sûr importants.

Le projet de loi C-3, que vous êtes en train d'étudier ici, en comité, appuie la décision prise par le gouvernement en décembre dernier de transférer de Pêches et Océans Canada à Transports Canada certaines responsabilités de la Garde côtière canadienne portant sur la sécurité des embarcations de plaisance, les services de navigation maritime, la prévention de la pollution, les interventions et la protection des voies navigables. Au fond, c'est une organisation gouvernementale qui vise à transférer du ministre des Pêches et des Océans au ministre des Transports les pouvoirs législatifs rattachés à ces responsabilités.

Le projet de loi C-4 est lui aussi à l'étude en comité et fait l'objet de quelques amendements. Ce projet de loi permet d'aller de l'avant avec la mise en oeuvre de la Convention et du Protocole du Cap, qui établissent un régime international harmonisé destiné à réduire les risques rattachés au financement d'aéronefs. Cette mesure se traduira par des arrangements plus favorables pour les transporteurs aériens, ce qui leur permettra d'enregistrer de meilleurs profits et d'investir davantage, on l'espère, dans un nouvel équipement. On sait que l'industrie du transport aérien appuie fortement ce projet de loi.

Depuis que j'ai entrepris des discussions avec les intervenants du milieu, j'ai toujours insisté sur l'importance du consensus. Si nous voulons faire avancer des choses dans ce Parlement, nous devons absolument présenter des projets de loi qui auront un important appui des membres de ce comité et, éventuellement, des députés de la Chambre. Nous devons tous nous employer à obtenir ces consensus. Personnellement, je compte travailler très étroitement avec vous pour faire progresser ce programme législatif ainsi que le programme d'élaboration des politiques.

D'ailleurs, je veux travailler avec vous dans les toutes premières étapes de l'élaboration des projets de loi, afin que nous ayons une consultation permanente pour nous assurer que vous aurez déjà démontré un certain intérêt à l'égard de certains éléments des projets de loi qui viendront devant vous. Je pense que si nous voulons que ce Parlement minoritaire fonctionne, il nous faut absolument travailler ensemble pour le meilleur intérêt de tous.

Nous devons examiner nos lois parce que certaines doivent répondre aux besoins émergents du nouveau siècle. C'est pourquoi j'ai demandé entre autres à mon ministère d'examiner la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada à la lumière des pressions et des possibilités émergentes.

À ce moment-ci, je m'interroge encore sur la nécessité de réintroduire les projets de loi jugés litigieux lors de la dernière session. Vous connaissez tous les projets de loi C-26 et C-27. Ce que nous voulons faire, c'est réintroduire les éléments qui semblent faire consensus entre vous. En effet, cela ne nous donne rien de perdre nos énergies à étudier des projets de loi qui n'ont pas de chance de voir le jour. Je pense que nous voulons être un Parlement efficace. Dans ce sens, j'ai l'intention de vous consulter au préalable sur l'ensemble des mesures législatives.

• (1545)

Le leader du gouvernement à la Chambre a aussi indiqué que les membres des comités parlementaires allaient être invités à se pencher

sur des questions de politiques complexes et difficiles. La première question que j'aimerais porter à votre attention concerne la libéralisation de nos politiques aériennes. À mon avis, c'est une des grandes questions sur lesquelles nous devons nous pencher.

[Traduction]

Au fil des ans, les politiques du gouvernement fédéral sur le transport aérien ont favorisé une plus grande libéralisation tout en protégeant nos acquis. Il y a notamment la protection contre la perte de service, et la protection contre l'affaiblissement de la présence de nos transporteurs sur les marchés internationaux. Toutefois, une vague de changements déferle sur le secteur. On observe une tendance mondiale qui consiste à accroître davantage l'accès au marché de l'aviation et à laisser s'exercer les forces du marché.

L'économie canadienne est en pleine expansion. De grandes administrations aéroportuaires ont investi dans leur infrastructure et sont à la recherche de nouvelles possibilités. Grâce en grande partie à ses employés et aux membres de sa direction, Air Canada n'est plus sous la protection de la loi sur les faillites. Elle s'est donné un nouveau plan d'affaires, a présenté un budget équilibré et compte prospérer sur le plan international. Entre temps, des transporteurs canadiens—WestJet, CanJet, Jetsgo et d'autres—créent un marché plus compétitif et offrent plus de choix aux passagers.

Je crois que le secteur aérien est bien positionné pour explorer de nouvelles possibilités. Et la conjoncture est favorable à la mise en place d'un cadre plus dynamique, tourné vers l'avenir et axé sur le marché, pour aider l'industrie à prospérer à l'échelle régionale et internationale. Les voyageurs, les expéditeurs et les consommateurs devraient profiter de la concurrence accrue qui en résultera. Le temps est venu d'examiner à nouveau la question d'une libéralisation accrue sur trois fronts : les services aériens nationaux, transfrontaliers et internationaux. Je compte sur votre participation à cet exercice.

J'aimerais connaître vos vues sur la façon dont le Canada devrait moderniser son approche en ce qui concerne la réglementation économique du transport aérien. Vous pourriez profiter de l'occasion pour mener de vastes consultations sur les occasions et les défis que présente la libéralisation. Comme toujours, vous pourriez envisager de publier un ou plusieurs rapports renfermant vos conclusions. Mon ministère a préparé un document d'orientation pour vous fournir des renseignements sur la question et vous proposez certaines avenues à explorer. J'ai le document ici et je le déposerai dès que j'aurai terminé mon allocution.

Par exemple, le transport aérien national a été largement déréglementé du point de vue économique depuis 1988. Cependant, certaines restrictions demeurent. Ainsi, le contrôle et la propriété des transporteurs aériens canadiens doivent demeurer entre les mains d'intérêts canadiens. Pouvons-nous assouplir les restrictions sur la propriété? Et qu'en est-il du contrôle? Pouvons-nous offrir plus d'options aux transporteurs étrangers lorsqu'ils assurent un service entre différentes destinations au Canada? Et si oui, à quelles conditions? Et quelles en seraient les conséquences pour les employés et l'industrie canadienne de l'aviation?

Les services aériens entre le Canada et les États-Unis sont régis par l'accord « Ciel ouvert », conclu par nos deux pays en 1995. Mais là encore, d'importantes restrictions demeurent. Devrions-nous envisager des négociations avec les États-Unis pour permettre aux compagnies de services transfrontaliers de messagerie de desservir deux destinations ou plus dans l'autre pays, ou encore étendre les services transfrontaliers à des tiers pays et permettre aux transporteurs aériens de livrer pleinement concurrence en matière de prix sur ces marchés? Et qu'en est-il du cabotage, qui consiste à permettre à des transporteurs aériens américains de transporter des passagers canadiens entre deux villes canadiennes et vice versa? Devrions-nous aller encore plus loin et soumettre nos marchés aériens à un même ensemble de règles? Notre industrie est-elle en mesure à ce moment-ci de tirer parti des possibilités qui pourraient se présenter? Notre approche devrait-elle être différente pour les services passagers et les services tout cargo?

Sur le plan international, les services aériens canadiens sont principalement régis par plus de 70 ententes bilatérales avec autant de pays étrangers. Même si nous avons fait des progrès considérables en négociant des ententes aériennes bilatérales de plus en plus déréglementées, c'est dans ce secteur que l'on trouve le plus de restrictions. Et c'est aussi dans ce secteur que l'on pourrait apporter de nombreuses réformes.

Lorsque nous négocions des ententes bilatérales, devrions-nous assouplir davantage ou éliminer les restrictions sur les services entre nos pays? Devrions-nous étendre cet assouplissement à des pays tiers? Et comment tenir compte de tous les intérêts canadiens touchés par de tels changements?

• (1550)

[Français]

J'ai eu à peine le temps d'effleurer ces questions et je suis persuadé que nous aurons d'autres occasions de discuter des initiatives et des grands enjeux dans ce domaine captivant qu'est le transport.

En terminant, je crois que nous pouvons tous nous entendre sur un objectif commun, c'est-à-dire bâtir un réseau de transport sécuritaire, durable et compétitif à l'échelle mondiale. Je compte travailler très fort avec vous à l'amélioration constante du réseau de transport, de façon à offrir aux Canadiens les services qu'ils méritent.

Monsieur le président, messieurs les députés, madame, je vous remercie de votre attention. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions. Bien sûr, j'en profite pour déposer ce document auprès de vous.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous allons commencer à gratter cette surface en donnant la parole à M. Gouk.

Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être venu. Je suis vivement intéressé à essayer de vous mettre à contribution et d'avoir une idée de votre vision du transport. J'ai une question que je vous poserai à la fin.

Vous avez dit que vous cherchiez à obtenir la collaboration du comité—décision tout à fait sage, compte tenu de la composition du Parlement et du comité—de façon à réaliser le maximum le plus rapidement possible. Tout d'abord, si vous voulez présenter à nouveau des éléments des projets de loi C-26 et C-27, comme vous

l'avez mentionné, je peux vous assurer que je n'ai pas trouvé grand-chose de bon dans le projet de loi C-26. Il y en avait peut-être, mais pas beaucoup. D'ailleurs, un nombre incroyable de témoins étaient de cet avis. Ils avaient la même attitude.

Au sujet des aéroports, une priorité d'après moi est d'examiner le loyer des aéroports et le cadre pour les augmentations de loyer à l'avenir. Toutefois, il faut en même temps imposer des restrictions sur les dépenses aux administrations aéroportuaires de façon à ce qu'elles n'utilisent pas les économies réalisées pour les dépenser dans d'autres secteurs. Les exploitants doivent avoir leur mot à dire et pouvoir exercer un contrôle sur les dépenses supposément faites en leur nom.

En ce qui concerne l'ACSTA, il faut de l'efficacité et de la reddition de comptes. Il nous semble n'y avoir ni l'un ni l'autre. Ce ne sont pas les idées qui manquent. Je vous ai déjà fait part de quelques-unes de mes notions à ce sujet. À la dernière législature, nous les avons fait comparaître devant le comité et ils ont littéralement refusé de répondre à nos questions sur la reddition de comptes. Il faut que cela cesse.

Nous devons accroître l'aide aux aéroports régionaux, mais pas faire des chèques en blanc. Ils souffrent; ils traversent une période très difficile. Ils ont également besoin de protection contre les dépenses attribuables à la politique publique. Si le gouvernement adopte des politiques qui entraînent des dépenses pour les aéroports régionaux, il doit y avoir une aide financière pour compenser le tout. Les petits aéroports exploités par les petites collectivités n'ont pas les moyens.

Finalement—je ferais preuve de grande négligence de ne pas vous le dire, et je suis convaincu que les personnes qui me connaissent s'y attendent—, je suis tout à fait opposé à toute approbation d'utilisation par VIA Rail de l'itinéraire au sud de la Colombie-Britannique. Il s'agit d'un itinéraire purement touristique, en concurrence directe avec un exploitant du secteur privé qui n'est pas subventionné, mais qui paie des impôts au gouvernement qui serviraient à subventionner VIA.

Des groupes de céréaliculteurs, et effectivement la majorité de l'industrie du transport et de la manutention des céréales, ont de grandes inquiétudes au sujet de la proposition de la Farmer Rail Car Coalition qui veut acheter le parc de wagons-trémies du gouvernement. Le ministre est-il prêt à envisager que le gouvernement continue d'être le propriétaire des wagons, étant bien entendu que l'accord d'exploitation entre le gouvernement et les sociétés ferroviaires serait renégocié afin d'assurer une stabilité à long terme à la fois pour les sociétés ferroviaires et les agriculteurs de l'Ouest canadien.

L'hon. Jean Lapierre: Merci beaucoup de ces questions et observations.

Au sujet du projet de loi C-26, je compte vraiment m'asseoir avec les membres du comité et en examiner tous les aspects afin de savoir si nous pouvons parvenir à un consensus. Je ne rêve pas à une unanimité, mais je me contenterai d'un consensus. J'ai vraiment hâte d'examiner tous les aspects du projet de loi C-26. Par exemple, je suis convaincu que vous ne vous opposez pas à la réglementation du bruit ou de choses comme cela. Nous verrons.

Partout où je suis allé au pays, chaque aéroport où je me suis rendu, tout le monde m'a parlé du loyer. Mon ministère a examiné tout le dossier du loyer des aéroports. Nous allons devoir retourner devant le cabinet. Comme vous le savez, dans ce dossier, Transports Canada est pratiquement en conflit d'intérêts parce que le loyer est payé à Transports Canada dans son budget de base. Honnêtement, j'ai trouvé cela un peu gênant lorsque je m'en suis rendu compte. Nous devons présenter des propositions au cabinet, et elles seront évidemment assorties d'un prix.

En même temps, j'aimerais pouvoir présenter une loi sur les aéroports qui verra à ce qu'il y ait reddition de comptes et transparence et qui sera assortie de règles de régie que les gens peuvent accepter—parce qu'il s'agit toujours d'un bien public. Je pense que nous nous rendons tous compte ici que même si ces aéroports ont été transférés à des sociétés sans but lucratif ou ont été loués par des sociétés sans but lucratif, nous avons tous des responsabilités. Je suis convaincu que lorsque vous retournez chez vous, s'il y a quelque chose qui ne va pas à l'aéroport, ils pensent que vous avez quelque chose à dire ou quelque chose à faire à ce sujet. Nous devons nous assurer que les collectivités et le public ont leur mot à dire dans ces décisions. La prochaine fois que les représentants de l'ACSTA comparaitront, je comparaitrai avec eux s'ils refusent de répondre à vos questions.

Dans ce système, la reddition de comptes est incontournable. Nous parlons d'une organisation qui tire d'importantes recettes des voyageurs, et l'efficacité devrait être la norme. J'ai voyagé partout au pays. J'ai moi-même quelques préoccupations, et je pense que nous sommes là pour apporter des améliorations. Il s'agit d'une nouvelle organisation. Je pense que nous espérons tous que la situation s'améliorera. Nous espérons tous pouvoir le faire assez rapidement et avoir un système sécuritaire. J'ai entendu des choses un peu partout au pays dont je vous ferai part le moment venu, et que je communiquerai aux représentants de l'ACSTA.

Au sujet des aéroports régionaux, c'est probablement le dossier le plus difficile parce que vous ne voulez pas revenir à l'ancien système. Comment assurez-vous un service aérien? Ce que j'entends, c'est que la plaque tournante offre un assez bon service et maintenant, grâce à la concurrence, les gens sont plus heureux que jamais parce qu'il y a eu une diminution des prix pour de nombreuses personnes. Mais si vous êtes loin de la plaque tournante et voulez avoir des vols réguliers, c'est là que les choses se compliquent.

J'ai rencontré quelques-uns de mes collègues du caucus de l'Atlantique et d'autres caucus, et ils craignent de perdre leurs services. Ils voient que leurs aéroports sont en difficulté. Ce n'est pas facile.

Nous avons déposé un rapport il y a peu de temps dont la solution était neutre. J'ai convoqué une conférence fédérale-provinciale des ministres des Transports à laquelle les ministres me l'ont fait savoir haut et clair. Nous sommes en train d'amorcer une étude afin d'essayer de trouver le rôle de chaque aéroport. Certains sont destinés au tourisme, d'autres uniquement au développement économique, et ils ne relèvent pas nécessairement du système de transport. Donc, comment nous adaptons-nous à cette réalité, et que faisons-nous?

Certains gouvernements, par exemple, ont essayé de subventionner les transporteurs. Cela ne fonctionne pas. Nous devons examiner ce que nous pouvons faire avec le minimum. Je ne pense pas que nous puissions revenir à l'ancien système. Tout le monde serait d'accord là-dessus.

Au sujet de VIA, on me dit que c'est votre sujet préféré.

Une voix: Un de plusieurs.

L'hon. Jean Lapierre: VIA traverse une période de transition en ce moment parce que deux postes de la haute direction sont vacants. Vous avez vu les annonces dans les journaux. Nous espérons trouver un nouveau président du conseil ainsi qu'un nouveau PDG avant Noël. Je pense que le processus suivi par Reg Alcock nous amènera à Noël, ou dans ces environs.

• (1555)

Ces personnes vont probablement comparaitre devant vous, et avant que leur nomination soit confirmée, je suis convaincu que vous voudrez leur poser des questions spécifiques. Vous aurez donc l'occasion de le faire. Étant donné qu'il s'agit de leur année de transition, je pense qu'ensuite nous allons demander à ce nouveau conseil d'administration sa nouvelle orientation afin que vous ayez un plan à long terme. Honnêtement, à ce moment-ci, c'est une période de transition, et c'est le moins que l'on puisse dire.

Au sujet des wagons-trémies, j'en ai appris énormément lundi. J'ai passé la journée à Winnipeg avec quelques-uns de vos collègues, et on nous a parlé de tous les aspects de cette question. Cela dure depuis neuf ans et j'aimerais me présenter devant mes collègues du cabinet avant Noël avec des options. Je pense que nous devons tôt ou tard prendre une décision, d'une façon ou d'une autre, mais je ne pense pas que les gouvernements ont l'air très efficaces à laisser traîner en longueur une question comme celle-là.

Elle n'est pas facile. M. Batters était présent, et M. Anderson de votre caucus. Nous avons écouté tout ce qu'il y avait à dire et nous avons terminé la journée avec probablement plus de questions que lorsque nous l'avons commencée. Mais j'aimerais sincèrement faire avancer ce dossier, et au moins parvenir à une décision avec mes collègues du cabinet avant Noël.

• (1600)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant à Mme St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, de votre présentation. Comme vous l'avez bien dit, j'espère que vous allez revenir, parce qu'on a beaucoup de questions à vous poser. Je pense que vous savez déjà que vous pouvez probablement compter sur la collaboration de plusieurs membres du comité, tout dépendant des enjeux, bien sûr.

J'ai des commentaires et des questions que je vais vous les formuler ad libitum. Je sais que vous allez tous les saisir.

En matière de sécurité, cela peut être intéressant. On a eu beaucoup de représentations, dans le cadre du dernier comité, des agents de bord. Qu'est-ce que vous allez faire de cela? Est-ce que vous allez faire des recommandations? Il y a eu un engagement, d'ailleurs, de votre prédécesseur en ce sens, à savoir que cela reviendrait devant le comité.

Vous avez parlé des régions. Or, un Madelinot comme vous est certainement sensible aux régions. Le transport aérien en région ne va pas bien. Si vous êtes allé rencontrer les gens en région, ce n'est pas évident de s'y rendre. Cela coûte cher et il y a plusieurs pistes de solution. Je n'ai pas entendu encore de pistes de solution de votre part. La taxe d'accise, est-ce que ce n'est pas une avenue intéressante? Est-ce que la taxe sur la sécurité est toujours nécessaire quand on se rend aux Îles-de-la-Madeleine? Elle l'est peut-être moins qu'à New York?

Au sujet d'Air Canada, vous nous avez transmis vos inquiétudes; je vous transmets les nôtres. Cela fait 30 ans qu'on attend que les services de cette compagnie soient bilingues, et je suis très inquiète pour l'avenir. Je compte sur vous pour qu'il y ait éventuellement une solution.

Maintenant, vous parlez de libéralisation des airs. Cela peut être intéressant. Je vous rappellerai ce que je vous ai dit au sujet des langues officielles pour être certaine que ce soit bien consigné au compte rendu. Nous espérons, au Bloc québécois, qu'il y aura des engagements. Air Canada était assujettie aux lois fédérales et il n'y a pas eu de résultats. Au contraire, c'est Air Canada qui a de piètres résultats.

Pour l'instant, c'est tout, mais je compte sur une autre visite de votre part.

L'hon. Jean Lapierre: Merci, madame St-Hilaire. À l'égard de la sécurité en général, et dans le cas des agents de bord en particulier, je sais qu'il y a eu beaucoup de discussions. On a, je crois, un projet de règlement. Peut-être que Marc pourrait vous donner une réponse quant aux détails techniques.

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports): On a fait une consultation préalable et on est actuellement à rédiger le projet de règlement, mais on a encore plusieurs mois de travail à faire. Donc, ce sera seulement beaucoup plus tard cet automne ou cet hiver qu'on aura un projet de règlement prêt à être publié dans la partie 1 de la *Gazette du Canada*.

L'hon. Jean Lapierre: Après le processus, il y a d'autres consultations, et ainsi de suite.

M. Marc Grégoire: Oui, c'est cela. La question consiste à savoir si on va revenir ici, devant le comité, avant de publier le règlement dans la partie 1 de la *Gazette* 1. Autrement, on irait publier le règlement dans la partie 1 de la *Gazette* et il y aurait une autre consultation de 60 jours.

L'hon. Jean Lapierre: La vérité est que si les membres du comité nous disent qu'ils ont le temps et le goût de s'intéresser à cette question, on pourra certainement s'assurer qu'elle soit soulevée ici. Vous êtes, de toute façon, maîtres de votre destinée. On pourra en discuter dès que les études seront faites chez nous. On pourra s'asseoir et se pencher là-dessus.

En ce qui concerne les régions, je suis très préoccupé. La solution n'est pas évidente, je sais. Aller aux Îles-de-la-Madeleine n'est pas évident. Mes parents vont venir durant les Fêtes. Ils sont chanceux parce qu'ils ont encore de vieux points Aéroplan, quand ils peuvent les passer. C'est clair que cela coûte les yeux de la tête. En même temps, il y a l'inquiétude quant à la perte totale des services. Dans certains cas, c'est essentiel.

Je prends l'exemple des Îles-de-la-Madeleine parce que l'hiver, le traversier n'y va pas. Si on n'a pas un service aérien, on ne peut pas sortir de là. Les petits aéroports ont donc des problèmes. Dans les régions plus éloignées, il n'y a pas de problème d'aéroports parce que c'est Transports Canada qui a gardé la responsabilité financière des aéroports dans les régions plus isolées. Les autres ont cependant des inquiétudes. J'en ai parlé avec les ministres provinciaux, mais si vous avez des suggestions à faire, je vais les écouter, car ce n'est pas clair.

Par exemple, on a l'expérience du gouvernement du Québec, qui avait pris l'engagement d'acheter tous ses billets d'une compagnie. Est-ce que cela a donné les résultats escomptés pour le service en région? Les gens des régions nous disent que, finalement, cela n'a pas donné les résultats escomptés. Des collègues m'ont parlé d'un

modèle américain. J'ai demandé aux fonctionnaires du ministère d'examiner cela. En ce qui concerne le service rural dans les régions, ils peuvent subventionner une partie du trajet et, par la suite, les petits transporteurs individuels peuvent soumissionner pour avoir le trajet. On me dit que c'est la formule qu'ils ont trouvée aux États-Unis. Il faudra voir si cela fonctionne bien. D'ailleurs, peut-être que vous pourrez vous pencher là-dessus dans votre étude.

Air Canada et le bilinguisme ont fait l'objet de presque tous les rapports de la commissaire aux langues officielles au cours des années. Dans ce sens, on doit revenir ici avec un projet de loi pour s'assurer que la nouvelle structure d'Air Canada garde les mêmes obligations linguistiques qu'Air Canada avait avant la réorganisation, pas plus, pas moins. On avait pris un engagement formel à cet égard et les acquéreurs, soit ceux qui ont mis de l'argent dans cette affaire, le savaient d'avance. C'est au mois d'août, je crois, avant que tout cela soit réglé devant le tribunal pour ce qui est de la protection de la loi, que je les avais avisés.

On va arriver ici avec un projet de loi à cet effet. Ma conseillère dans ce domaine est la commissaire aux langues officielles, Mme Adam. J'ai déjà eu une rencontre avec elle. Ses gens et les miens travaillent ensemble pour s'assurer que la loi correspond en tous points aux obligations du passé. C'est donc une question de statu quo. Pour ce qui est des attitudes, espérons que ce sera non seulement la lettre mais aussi l'esprit de la loi qui sera respecté. Avec les nouvelles couleurs, peut-être y aura-t-il un nouvel esprit.

En ce qui concerne la libéralisation et votre inquiétude face au service en français, je pense que c'est un aspect qu'il faut absolument aborder dans votre étude. Je vais regarder les recommandations du comité à cet égard pour être certain que rien n'est perdu. On sait comment la langue est fragile. Dans ce sens, j'espère que c'est un des aspects que le comité examinera. On ne posera quant à nous aucun geste avant vous.

• (1605)

Mme Caroline St-Hilaire: Ce que je comprends, c'est que vous n'irez pas nécessairement plus loin malgré le fait qu'Air Canada n'a jamais respecté la Loi sur les langues officielles. Vous n'avez pas l'intention d'imposer quoi que ce soit de plus. Ce sera le statu quo. On continue de ne pas respecter la loi, mais on n'imposera rien d'autre.

L'hon. Jean Lapierre: Ce n'est pas moi qui suis responsable de l'application de loi. Ce qu'on peut faire, c'est donner le cadre juridique. On espère que tous les bons citoyens corporatifs respectent la loi. S'il ne respectent pas la loi, la commissaire aux langues officielles fait son travail. Les dispositions de la loi sont là. Je suis ministre des Transports. Ce n'est pas à moi de changer l'esprit de la Loi sur les langues officielles. Notre engagement a été formel: pas plus ni moins qu'avant. On ne va pas profiter de la restructuration pour essayer de changer les règles du jeu. Elles étaient là au moment de la privatisation. Il y a eu d'autres cas comme celui-là: le CN et, je crois, Petro-Canada. Ils avaient des obligations qui ont été maintenues après la vente. C'est donc ce principe qu'on va faire respecter. Pour le reste, on espère qu'ils vont agir en bons citoyens corporatifs. On le souhaite de tout coeur.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Desjarlais.

•(1610)

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, merci d'être venu. Merci également pour le déjeuner l'autre jour, il nous a permis de connaître un peu à l'avance les enjeux que vous estimiez qu'il était important que nous traitions. Je pense qu'il y en a plusieurs parmi ceux que vous avez mentionnés qui sont certainement des enjeux avec lesquels un grand nombre d'entre nous ont jonglé puisque ce sont des domaines de préoccupation. Il y a évidemment la stabilité de l'industrie aérienne, les problèmes associés à l'ACSTA, les frais de NavCan et les loyers des aéroports. Quant à la libéralisation du transport aérien, nous avons des points de vue différents sur l'incidence qu'elle aura sur le système. Je sais que cela va scandaliser tout le monde, mais le subventionnement des itinéraires n'est peut-être pas nécessairement la réponse dans bien des endroits. Je pense que nous sommes certainement prêts à en discuter.

Avant que je formule d'autres observations, je vous ai entendu mentionner la possibilité de peut-être publier dans la *Gazette* un certain nombre des changements. Avant que nous aboutissions à un autre changement, nous avions certaines appréhensions à ce que les ratios concernant les agents de bord soient publiés dans la *Gazette*. Votre prédécesseur, M. Valeri, avait pris un engagement vis-à-vis du comité à l'époque—et j'espère entendre le même engagement de votre part aujourd'hui—, à savoir que les règlements ne seraient pas modifiés et que s'il devait y avoir des changements, ils seraient présentés au comité. Je vous pose donc cette question immédiatement.

L'hon. Jean Lapierre: La réponse est oui. Si le comité veut commencer par étudier cela avant quoi que ce soit d'autre, nous serons heureux de comparaître devant vous et de vous donner toutes les précisions sur tout ce que nous avons.

Mme Bev Desjarlais: Très bien, magnifique.

Je vais également mentionner la question de la Farmer Rail Car Coalition, parce que vous m'avez vraiment donné l'impression avant les rencontres de Winnipeg la semaine dernière qu'on avait l'intention de poursuivre dans ce sens et de donner à la Farmer Rail Car Coalition le soutien nécessaire. Ils s'occupent de cette question depuis plusieurs années.

Les agriculteurs de l'Ouest, principalement les agriculteurs de la Saskatchewan, ont traversé une période pénible et ont vu une façon de rétablir peut-être un certain équilibre dans leurs activités. Ils veulent avoir l'occasion d'exploiter ces wagons-trémies et ont présenté une proposition d'affaires qui semblait acceptée. Puis, soudainement, le nouveau problème était que le CN et le CP ne voulaient pas leur donner cette occasion. Nous n'avons pas besoin de nous demander pourquoi cela va se produire. Je dois reconnaître que je suis un peu déçu qu'une fois de plus ils aient à surmonter un obstacle, parce que j'ai vu que c'était une façon pour les agriculteurs de l'Ouest de tirer un quelconque avantage aux termes d'une période très difficile. Je pense que c'est une question qu'il nous faudra régler aussi; et en toute honnêteté, je pense que ce sera une priorité si vous comptez vous présenter devant le cabinet et avoir une décision au plus tard en décembre.

Je vais maintenant passer rapidement dans ma liste. Évidemment, il y a VIA Rail... M. Gouk a sa position, et j'ai évidemment la mienne. Donc, je suis toujours prête à discuter de VIA Rail—et certainement à discuter du fait que l'on a réduit le financement de VIA Rail. Cette question a été l'une des premières au programme après l'arrivée du nouveau cabinet, et c'était une déception à un

moment où je pense qu'il est nécessaire de mettre en place des politiques de transport ferroviaire et de transport durable. J'étais déçue de voir que cela se produisait, et déçue de constater qu'on ne l'avait pas remis dans le budget et qu'il n'y ait toujours pas d'augmentation du financement de VIA Rail.

C'est passablement tout. Il n'y a pas vraiment de questions dans tout cela, seulement des observations.

Le président: Monsieur le ministre, aimeriez-vous répondre?

L'hon. Jean Lapierre: Avec plaisir bien sûr.

Au sujet de l'ACSTA, par exemple, lors de mes déplacements, je me suis toujours demandé pourquoi nous décidons que la totalité des voyageurs sont des terroristes en puissance. Je ne crois pas cela.

Prenez le système NEXUS que nous avons pour les camionneurs. Les gens ont accepté que l'on vérifie leurs antécédents et tout le reste, et ensuite ils ne leur reste plus qu'à passer. C'est donc plus vite. Je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas cela dans le secteur aérien. Pourquoi est-ce que les grands voyageurs n'accepteraient pas une vérification de leurs antécédents? Une fois cette vérification effectuée, ils seraient connus comme des gens honnêtes et tout le reste. Pourquoi devons-nous faire cela tout le temps, et prendre tant de temps? C'est le genre d'initiative que j'aimerais que l'ACSTA examine, car nous devons rendre le système plus efficace.

Je ne sais pas si la situation vous frustre. Lundi matin, j'ai pris l'avion de Montréal à Winnipeg et il m'a fallu 35 minutes pour passer dans la filière. C'est un peu frustrant. Et vous êtes nerveux : est-ce que j'ai un coupe-ongle dans ma poche? Si oui,...

Donc, je veux que ce soit sécuritaire, mais aussi efficace. Ils devront examiner de nouveaux modèles, je l'espère, et essayer de nouveaux systèmes pour s'assurer que nous maintenons la sécurité et que nous sommes aussi efficaces, comme je l'ai dit dans mes propos liminaires.

Pour ce qui est du loyer des aéroports, nous savons qu'il y a des écarts. Ils ont tous des arrangements différents et tout le reste. C'est pour cette raison que je considère que cela va de paire avec une loi sur les aéroports, afin que vous puissiez vous y attaquer avec un terrain d'entente et des principes communs.

Au sujet des petits aéroports, je n'ai pas de solution. C'est pour cette raison que j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Ce n'est pas une question facile. Tout le monde est rempli de bonnes intentions à ce sujet. Nous ne voulons pas que des gens soient isolés parce que les forces du marché les excluent. Je ne sais vraiment pas comment nous attaquer à cette question.

Pour ce qui est des agents de bord, j'ai répondu.

Concernant les wagons-trémies, j'ai quelques préoccupations. Je suis convaincu que vous avez les mêmes. Je veux savoir quelles seront les conséquences de la proposition sur les tarifs, sur le CAP. Et il y a une question importante au sujet du renouvellement du parc. Voilà mes préoccupations. Par exemple, les tarifs pourraient diminuer de façon importante si personne ne se souciait de ce qui va survenir dans 20 ans d'ici. Vous pourriez utiliser ces wagons jusqu'à ce qu'ils soient inutilisables, mais que se passera-t-il dans 20 ans d'ici?

Honnêtement, je me soucie de l'équité pour les contribuables et également pour les agriculteurs. Si nous pouvons trouver le bon équilibre... et c'est pour cette raison que je veux me présenter devant mes collègues du cabinet, pour obtenir une orientation à ce sujet. Votre opinion est également très importante.

Au sujet de VIA Rail, eh bien, comme je le dis, c'est une année de transition. Nous verrons ce que feront les nouveaux dirigeants. Ils vont comparaître devant vous, vous donner des explications et faire ce qu'ils ont à faire.

•(1615)

Le président: Il vous reste du temps pour une dernière question rapide.

Mme Bev Desjarlais: Très bien.

Je suis heureuse que vous ayez ramené une fois de plus le sujet de l'ACSTA car j'avais quelques questions qui s'y rattachaient. Évidemment, comme vous l'avez dit, la totalité des voyageurs ne suscitent pas d'inquiétudes. En toute honnêteté, je me demande souvent, s'ils contrôlent toutes ces personnes qui, vous le savez parfaitement, n'ont rien à se reprocher, qui d'autre réussit à passer?

Je suis également au courant d'une situation où des pilotes qui voyagent régulièrement font l'objet d'un contrôle et doivent se soumettre à ce processus. Un pilote qui a le même nom que..., son nom est signalé. Il ne peut pas le faire enlever de la liste. Ces genres de choses sont tout à fait ridicules. Je pense qu'il nous faut nettoyer cette partie du système.

J'ai devant moi une lettre et je sais qu'elle vous a été envoyée et je crois également à tous mes collègues, en tant que porte-parole du domaine des transports. Elle a été envoyée par un type qui voyageait à bord d'un avion de WestJet en provenance de New York. Il a fait un arrêt à Toronto, a passé aux douanes et ramassé son sac de voyage. Lorsqu'il est revenu en Colombie-Britannique, il s'est rendu compte que son sac avait été déchiré. À l'intérieur, il a trouvé une carte qui disait que son sac avait dû faire l'objet d'une inspection. C'était de l'American Transportation Security Administration.

Il a essayé de vérifier cela, et j'ai également essayé, mais nous n'obtenons pas de réponse de l'ACSTA. Ils ont dit que cela pouvait prendre de 10 à 15 jours. C'est un peu gros qu'ils n'aient pas pu fournir de réponse quant à savoir pourquoi cela pouvait se produire, pourquoi, en sol canadien, une carte d'un organisme de sécurité américain se trouverait à l'intérieur.

À un moment donné, on lui a suggéré que c'était peut-être parce que quelqu'un avait essayé de voler des choses dans son sac et que la carte n'était peut-être qu'un leurre. Je ne pouvais croire que quelqu'un fasse une telle déclaration et pense que c'était mieux de laisser entendre qu'au moment où le sac était soumis aux formalités douanières et à la sécurité, on pourrait y avoir accès.

Étant donné que l'ACSTA ne nous a pas donné de réponse pour l'instant, et étant donné que je sais ce que c'est d'obtenir des réponses du dirigeant de l'ACSTA, je vous encouragerais certainement, et je vous encouragerais en tant que comité, lorsque le président de l'ACSTA comparaitra devant nous, d'avoir le ministre à ses côtés. Bien honnêtement, il nous a dit auparavant qu'il ne pouvait rien nous dire si le ministre n'était pas à ses côtés. Je pense donc que si vous lui tenez la main, c'est probablement la meilleure solution.

Merci.

Le président: Très rapidement, monsieur le ministre.

L'hon. Jean Lapierre: Il n'a peut-être pas besoin que je lui tienne la main, mais au moins au sujet des choses dont je vous parlais auparavant, je sais qu'ils s'y emploient en ce moment. Je leur ai même demandé de trouver une façon d'accélérer les choses pour les gens qui, comme vous le dites, sont de grands voyageurs et n'ont aucun casier ou quoi que ce soit. J'ose espérer qu'ils présenteront des solutions imaginatives.

Quant au cas qui vous préoccupe, maintenant que vous l'avez mentionné, je suis convaincu que vous allez obtenir une réponse très rapidement.

Le président: Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Merci, monsieur le président.

•(1620)

[Français]

Bonjour, monsieur le ministre, et bienvenue au comité.

J'aimerais vous remercier pour cette proposition de faire une étude sur la libéralisation du transport aérien. Cela me semble très intéressant. Il s'agit d'une question d'actualité, d'une question complexe et importante pour l'économie et pour le tourisme, évidemment.

Mes deux questions et commentaires portent sur la Voie maritime du Saint-Laurent. On entend parfois parler de certains problèmes qui existent au niveau de la voie maritime. Est-ce que vous pourriez nous éclairer sur ces problèmes et sur les solutions que vous envisagez à moyen et à long terme?

Deuxièmement, vous avez mentionné que vous aimeriez voir les postes comblés au sein de VIA Rail avant de commenter le transport ferroviaire de passagers. Personnellement, je suis de ceux qui étaient—et je le suis toujours—un peu plus découragés quant à la possibilité de voir ce secteur devenir un jour rentable en tant que mode de transport alternatif et durable. Depuis des décennies, on prône ce secteur comme étant le messie du transport. On constate également que ce secteur est toujours fortement subventionné. Cependant, le service est décevant. Je ne pointe pas VIA Rail du doigt: il s'agit d'un concours de circonstances. Parfois, il est très difficile de trouver un conducteur.

Personnellement, je voyage parfois en train et je constate qu'à toutes fins pratiques, il n'y a aucune mesure de sécurité à bord des trains, surtout comparativement à ce qu'on retrouve dans les aéroports. Le même niveau de sécurité ne serait peut-être pas nécessaire, mais il y a quand même un juste milieu. Il n'y a aucune sécurité ni quoi que ce soit de comparable à ce qu'on retrouve dans les aéroports.

L'hon. Jean Lapierre: En ce qui concerne la voie maritime, il y a toujours une étude en cours puisqu'on sait que cette infrastructure à un certain âge. Cependant, dans aucun des scénarios il n'est question d'élargissement ou quoi que ce soit. Il s'agit plutôt de savoir comment nous pouvons maintenir cette infrastructure et de nous assurer qu'elle ne tombe pas en décrépitude. Il s'agit d'une voie importante. Lorsque nous aurons les conclusions des études, je suis certain que nous les partagerons pour voir quel serait l'enjeu pour le Canada et pour nos voisins, bien sûr.

En ce qui concerne VIA Rail, j'espère qu'un jour le transport des passagers sera une aventure rentable. Avec les plans d'affaires, dont on discutera dans les prochains mois, on me dit que si on faisait des investissements majeurs de 3, 4, 5 ou 6 milliards de dollars, cela pourrait devenir rentable. On est un peu dans le débat de la poule ou de l'oeuf. À cause de la situation et du vacuum qu'il y a là-bas, je ne me suis pas encore arrêté là-dessus. J'attends d'avoir une nouvelle direction. Il s'agit d'un moyen de transport intéressant lorsqu'il est fiable et agréable. Beaucoup de pays ont réussi dans ce domaine. C'est pour cette raison qu'on en rêve tous, mais cela implique une décision d'investissements majeurs. Chaque fois qu'on en parle, qu'il s'agisse du corridor Québec-Windsor, du corridor Calgary-Edmonton ou d'autres, on parle d'un investissement majeur. Je ne suis pas le seul à qui on va devoir en parler puisque le ministre des Finances en aurait autant à dire sur ce sujet.

Au niveau de la sécurité, je dois dire que nos efforts ont commencé dans le domaine de la sécurité aérienne. À mon avis, des efforts louables ont été faits et des dépenses majeures ont été effectuées. Il y a actuellement beaucoup de développement en ce qui a trait à la la sécurité maritime. Certes, la sécurité ferroviaire fait également partie de nos priorités, car personne ne peut être insensible aux événements qui ont eu lieu à Madrid. On parle également de plans pour les métros, parce que ce sont des installations importantes.

• (1625)

M. Marc Grégoire: On a demandé à toutes les compagnies de chemin de fer sous juridiction fédérale de mettre à jour leur plan de sûreté, et VIA Rail l'a mis à jour. On est en contact constant avec les agents de sûreté de VIA Rail. On partage l'information avec eux et on a le pouvoir, en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, de mettre en place des mesures de sûreté, si besoin il y avait. Toutefois, l'information dont nous disposons nous indique qu'il n'est pas nécessaire d'avoir aujourd'hui de telles mesures.

[Traduction]

L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue au ministre et à ses fonctionnaires.

Félicitations pour votre nomination au poste de ministre des Transports et merci pour votre offre visant à dégager un consensus avec notre comité.

Vous avez dit dans votre déclaration préliminaire qu'un système de transport efficace est essentiel pour la prospérité du Canada. Puisque vous êtes de cet avis, et je suis sûr que le comité est tout à fait d'accord, lorsque vous parlerez à votre ami, le ministre des Finances, au sujet des investissements dans le domaine ferroviaire et dans d'autres modes de transport, je pense que si vous lui faites connaître votre point de vue et celui de notre comité, soit qu'il s'agit là d'investissements pour le bien-être et la prospérité économique de notre pays, j'espère qu'il en tiendra compte dans la préparation de ses budgets.

Vous avez aussi déclaré qu'il commençait à y avoir des engorgements aux frontières du pays et que nous ne voulons pas que cela freine le commerce. Permettez-moi de vous dire que ces engorgements ne viennent pas de commencer, ils existaient déjà et il y a plusieurs années que j'appréhende les longues fins de semaine, les journées d'été quand il y a beaucoup de circulation, quand je sais qu'il y aura des engorgements aux frontières et qui s'étendent parfois sur des kilomètres dans les deux sens, que l'on entre au Canada ou que l'on en sorte.

Vous avez dit, il me semble, que des milliards de dollars étaient prévus pour l'infrastructure. Je commence par vous demander : quand allons-nous voir ces milliards? Je sais qu'en mai, on a annoncé des plans annoncés pour Peace Bridge à Fort Erie ainsi que pour d'autres régions. Nous voulons voir cela. Nous en avons besoin. Quand pourrons-nous assurer ceux qui prennent les décisions d'investissements dans notre pays que ces frontières seront ouvertes, qu'elles le seront efficacement sans les problèmes rencontrés auparavant? Combien de temps devons-nous attendre?

L'hon. Jean Lapierre: Au sujet des postes frontaliers, si vous le permettez, je visitais votre région la semaine dernière et j'ai vu un peu le travail qui se fait, j'ai vu tous leurs projets et j'ai été très impressionné par ce que l'administration de Peace Bridge essaie de faire pour assurer un passage plus efficace et la mise en place de toutes les installations.

Donc, nous avons déjà fait des investissements et les travaux sont en cours. Je crois qu'ils dureront deux ou trois ans.

Dans la région de Windsor-Détroit, la première phase d'un projet déjà approuvé a commencé. Le coût est d'environ 85 millions de dollars, nous lancerons bientôt la phase II.

Comme vous le savez, ce ne sera pas demain que nous serons en mesure... Beaucoup de gens pensent que nous pourrions construire un nouveau pont demain. Quels que soient les projets, ce sera aux environs de 2013 si nous suivons tous les processus, le processus binational, etc...

Une voix: Et l'évaluation environnementale.

L'hon. Jean Lapierre: ...pour construire un nouveau poste frontalier. Entre-temps, on peut améliorer les installations existantes de plusieurs façons, c'est ce que nous faisons. Par exemple, ces quatre postes ajoutés à Windsor-Détroit—je ne sais pas si les avez vus—ont apporté beaucoup de changement...pas seulement l'ajout des postes, mais l'embauche du personnel. C'est un défi pour les Américains et également pour nous. Cela a permis de réduire de beaucoup le temps d'attente.

L'hon. Rob Nicholson: Je me demande si vous pourrez en parler avec le premier ministre. Il a dit lorsqu'il a félicité le président des États-Unis à l'occasion de sa réélection qu'il lui téléphonerait incessamment et qu'il soulèverait la question de l'ESB et du bois d'oeuvre résineux. Deux questions très importantes pour notre pays. Pourrait-il aussi mentionner, au président des États-Unis, la question des frontières du Canada? Comme vous le savez il faut deux pays pour en parler. Pouvez-vous lui en parler?

Permettez-moi aussi de soulever une autre question. Il est un peu déprimant, à vrai dire, d'entendre que nous n'allons pas voir de nouveaux développements avant 2013. Vous avez parlé de Peace Bridge dans la région de Fort Erie, ils prévoient des agrandissements.

Franchement, ce qui est compliqué, c'est qu'une compagnie privée a fait une demande. Il me semble que si le gouvernement du Canada ne prend pas de décision et que vous continuez avec une entreprise de propriété publique ou que vous envisagez une demande du privé... Si vous pouviez prendre une décision à ce sujet dans un proche avenir, au moins cela mettrait fin à une situation ambiguë et, dans ce cas particulier, l'entreprise de propriété publique pourrait aller de l'avant avec ses projets.

•(1630)

L'hon. Jean Lapierre: En fait, vous avez soulevé une question intéressante sur les pouvoirs que nous avons sur ses postes frontaliers. Je crois que je reviendrais vous voir pour demander des pouvoirs, peut-être dans certains de ces amendements ou dans le projet de loi C-26, car pour l'instant nous n'avons pas d'ensemble de règles sur la façon d'administrer ces postes frontaliers. Aux États-Unis, il faut un permis présidentiel. Ici, il y a un vide et je pense que nous avons besoin d'un ensemble de règles pour savoir à quoi nous en tenir.

L'hon. Rob Nicholson: Je suis d'accord. Il y a une incertitude de gouvernance, mais il me semble qu'un type de problème international devrait relever de la compétence du gouvernement fédéral et probablement à l'intérieur du pouvoir exécutif dans le gouvernement fédéral. Le ministère de la Justice a des centaines d'excellents avocats, j'estime qu'ils pourraient régler ce problème, je vous prie donc de vous y attacher. Je conviens que ce n'est pas un problème facile à régler.

Vous avez indiqué aussi que votre leader à la Chambre espérait que nous abordions des questions complexes et difficiles et je tiens à le féliciter pour cette suggestion dans un Parlement minoritaire. Je suppose que l'une des choses qui seraient intéressantes à savoir, avant que nous abordions l'étude de la libéralisation du transport aérien, c'est le type d'engagement que vous allez prendre à la fin du processus pour aller de l'avant? Une fois de plus, quelles assurances avez-vous reçues des États-Unis pour qu'ils donnent leur accord de principe pour libérer le trafic aérien?

L'hon. Jean Lapierre: Il y a deux questions. En ce qui concerne les points de passages internationaux, je reviendrai ici pour en discuter—la façon d'établir des règles de gestion, etc. Je sais que le vice-premier ministre téléphone souvent à Tom Ridge; ils ont en fait une priorité. Je crois qu'elle exerce toute la pression politique qu'elle peut pour le moment. M. Ridge était à Ottawa il y a quelques semaines et il s'est réellement intéressé à ce sujet. Nous voulons vraiment aboutir rapidement.

Au sujet de la libéralisation du trafic aérien, franchement, j'ai besoin d'orientation, car j'aimerais progresser, mais je veux être sûr de le faire prudemment et de savoir où nous nous engageons. C'est pour cette raison que je compte sur l'aide du comité. Je veux travailler de façon proactive dans ce dossier, mais je ne vais pas le faire avant que vous ayez examiné toutes les possibilités et toutes les difficultés, car les choses ne sont pas aussi simples qu'il n'y paraît à première vue. Dès que je recevrai le rapport... Je suis revenu ici car je voulais accomplir des choses et j'aimerais vraiment avancer.

L'hon. Rob Nicholson: La dernière moitié concernait les Américains. Vous ont-ils indiqué s'ils pourraient s'y intéresser?

L'hon. Jean Lapierre: Oui, il y a un mois j'ai parlé avec le secrétaire des transports Mineta à Montréal et l'ambassadeur américain, M. Cellucci, m'a rendu visite la semaine dernière; tous deux se sont montrés très intéressés par ce processus.

Le président: Merci.

Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Monsieur le ministre, merci d'être venu.

Bien que j'ai amplement l'occasion de vous parler en tête-à-tête, je me demande si nous pouvons parler de l'ACSTA. J'ai entendu certains collègues dire qu'il y avait des préoccupations au sujet de l'ACSTA. Je dois vous dire que je suis très impressionné par le

travail, auquel j'ai assisté, de l'ACSTA et des gens sur le terrain qui travaillent pour l'ACSTA—ceux qui nous contrôlent.

Étant passé par là, je me demande si nous commençons à dire aux gens, vous avez rempli toutes les formalités, vous n'avez pas de bagage, pas de casier judiciaire et—ou à quelqu'un qui voyage beaucoup nous dirons—vous pouvez passer sans être contrôlé, ne vous inquiétez pas.

Il nous arrive à tous parfois d'être distraits, vous l'avez vous-même dit, lorsque nous passons à la douane : « Ai-je sur moi un coupe-ongles? Ai-je quelque chose sur moi? »

Par rapport au Canada, d'autre pays comme les États-Unis ou le Royaume-Uni font plus attention à la sécurité. Au Royaume-Uni, si vous arrivez d'un autre pays où vous avez été contrôlé et si vous devez prendre un autre avion, vous devez de nouveau passer à la sécurité.

Je me demande si nous sommes en train de nous engager dans une voie qui pourrait inquiéter, nos voisins, au Sud ou en Europe, si nous délivrons une carte à quelqu'un en lui disant « vous n'avez plus à passer à la sécurité. » Serait-il possible qu'en faisant cela nous créons deux types de listes, une pour ceux à qui nous disons « vous êtes un grand voyageur, pas de problème, allez-y » et une autre liste pour ceux à qui nous disons « vous n'êtes pas un grand voyageur, nous devons vous contrôler? » Serions-nous sur le point de perdre l'universalité que nous avons? Je me le demande.

Il est très facile au cours d'un vol d'obtenir un verre et en le brisant, on en fait automatiquement une arme. Il n'y a aucun problème à ce qu'une grand-mère voyage avec deux aiguilles à tricoter, mais son voisin pourrait certainement s'en saisir. Je me demande simplement quelle sera la réaction de ceux avec qui nous avons affaire, les autres intervenants à l'étranger.

•(1635)

L'hon. Jean Lapierre: Tout d'abord, j'ai demandé à l'ACSTA d'étudier ce type de situation, car je sais que même nos alliés le font. Il y a, à Washington, un projet pilote qui fait exactement cela et c'est l'un des aéroports les plus sûrs aux États-Unis.

Franchement, la seule chose que j'aimerais faire, c'est de redonner aux gens le plaisir de voyager. Ce n'est plus agréable aujourd'hui. Si nous pouvons trouver un système... Nous avons déjà FAST et NEXUS et oui, il y a deux lignes. Il y a des gens qui font vite les choses car ils gagnent leur vie de cette façon et ils ont une carte NEXUS. Je veux que ce soit un projet pilote, mais je veux étudier la possibilité... La carte serait accessible à tout citoyen canadien qui en ferait la demande, j'en suis sûr. Mais, nous commencerons avec le projet pilote pour s'assurer qu'il n'y a aucun risque pour la sécurité.

Je suis sûr qu'il y a une meilleure façon que ce que nous faisons aujourd'hui. Il est impossible que nous ayons décidé dans ce pays d'attendre jusqu'à ce qu'il y ait des problèmes... Il est difficile de se rendre aux aéroports car la plupart des aéroports n'ont pas les routes qu'il faut. Ensuite, il faut faire la queue au guichet, ils ont aussi réduit le personnel, donc l'attente au guichet est plus longue. Puis, il faut attendre pour passer à la sécurité. Par exemple, un jour je me rendais à Saguenay, et franchement, avec le temps qu'il m'a fallu pour me rendre de la maison à l'aéroport, pour faire toutes les formalités et revenir, j'aurais mieux fait de conduire mon automobile, j'aurais gagné du temps.

Donc, je pense qu'il y a un problème. En prenant toutes les précautions—nous devons assurer la sécurité—je suis sûr qu'il y a des possibilités de trouver des améliorations. Autrement, je ne pense pas que nous aidons le secteur du tout, honnêtement. C'est la raison pour laquelle j'espère que l'ACSTA cherche d'autres solutions pour rendre plus agréable le voyage. Je m'en tiendrai à cela.

Le président: Nous avons le temps pour une autre question.

Le ministre parle comme un voyageur frustré.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Monsieur Lapierre, je vous remercie de votre présence à notre comité. Cela est bien apprécié. C'est intéressant de pouvoir échanger des questions et des réponses sur des sujets qui nous préoccupent tous.

J'écoutais les différents commentaires et les questions qui ont été formulés. On voit que les transports touchent vraiment la vie de tous les Canadiens, et ce, dans plusieurs domaines. Il faut pratiquement se limiter dans les problèmes qu'on voudrait résoudre dès aujourd'hui. Il y a quelques questions qui me préoccupent et qui concernent l'aéroport de Mirabel.

La semaine dernière, nous avons connu la fin des vols pour les passagers. Le fait de voir un si bel aéroport perdre ainsi sa vocation première est très triste pour l'ensemble des Québécois. À ce sujet, sans parler de fiasco, on voudrait quand même préserver l'avenir.

Au sujet du transport par cargo qui est maintenu en principe à Mirabel, il a déjà été question d'établir une zone franche de commerce international. Le gouvernement du Québec s'était prononcé favorablement là-dessus, mais le gouvernement canadien n'a pas suivi cette démarche. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

En ce qui concerne les projets de transformation de l'aérogare actuelle par ADM, on a retenu quatre solutions possibles qui n'ont pas été dévoilées. J'aimerais tout au moins que l'on préserve les installations afin qu'elles puissent servir, dans l'éventualité où l'aéroport de Dorval ne pourrait plus suffire. De cette façon, on aura toujours une solution de rechange à Mirabel.

Une autre question concerne une solution optimale de transport, dans le sens de développement durable de transport. J'aimerais entendre vos commentaires, surtout vis-à-vis de l'objectif de réduction des gaz à effet de serre.

Vous vous êtes déjà prononcé en faveur d'une navette ferroviaire entre Dorval et le centre-ville. Je crois que c'est une bonne intention. Je voudrais savoir si votre réflexion va vers l'ensemble des trains de banlieue qui pourraient être affectés dans les grandes régions urbaines plutôt que vers des solutions qui impliquent la construction d'autoroutes et de ponts très coûteux. Cet objectif serait une solution pratique pour éviter des engorgements en plus d'avoir un effet de réduction des gaz à effet de serre.

Ma dernière question concerne le réseau ferroviaire. J'aimerais avoir votre opinion au sujet du corridor Québec-Windsor. Cela pourrait être un parcours rapide et efficace, et on ne serait pas forcés d'augmenter constamment la quantité de voies de circulation.

• (1640)

L'hon. Jean Lapierre: Ce ne sont pas de petites questions. Merci beaucoup, monsieur Carrier.

Il est évident qu'on a tous vu avec tristesse la fermeture de l'aérogare aux passagers à Mirabel, mais c'est une décision d'ADM pour préserver l'avenir. Je sais que tout le monde a été avisé qu'on voulait renouveler les baux jusqu'en 2023, parce que cela était prévu dans le plan directeur. Donc, ils vont conserver les actifs. Même les gens de l'UPA ont été avisés, le 2 octobre dernier, de l'intention de prolonger les baux. Donc, les actifs seront là.

Quant au transport par cargo, j'espère qu'on va le maintenir à cet endroit et qu'on va l'accroître. Il y a aussi tout l'aspect industriel. En effet, lorsque nous discuterons ensemble de l'avenir de Bombardier, il faudra regarder les installations là-bas. C'est un endroit extraordinaire, justement pour les fabricants d'avions qui, on le sait, caressent de grands projets, notamment avec le nouvel appareil de la série C. Je ne connais pas la localisation exacte pour tous leurs projets, mais on va suivre ce dossier avec grand intérêt.

ADM a reçu des propositions pour huit projets d'utilisation de l'aérogare et des autres installations autour. Je pense qu'ADM a décidé d'en retenir quatre. Je ne les connais pas. ADM devra m'avertir si ces projets nécessitent une modification au bail. Donc, si jamais il doit y avoir une modification au bail, le ministre des Transports devra user de son autorité. Bien sûr, un représentant du fédéral siège au conseil d'ADM, de sorte que nous serons au courant de la situation, mais pour le moment, je suis dans la totale ignorance. Y a-t-il un concept de zone franche parmi les projets qui sont soumis? Je n'en ai aucune idée. Dès que nous aurons les informations d'ADM, il me fera plaisir de les partager avec vous, parce que je sais que cela a une influence importante dans votre région. Donc, dès qu'on aura des nouvelles à ce sujet, je vous en ferai part. Mais pour ce qui est de préserver l'avenir, ils le font actuellement.

Quant à ce qui se passe concernant le transport en commun en particulier, je fonde beaucoup d'espoirs dans la signature d'ententes bilatérales avec les provinces en ce qui concerne la taxe sur l'essence. À cet effet, il y aura de l'argent neuf. Je sais que plusieurs villes, par exemple Montréal, ont des dépenses majeures en matière de transport en commun. On avait parlé de 5 ¢ de taxe sur l'essence sur une période de cinq ans. Cela fait plus de 2 milliards et quelques dollars par année. Si on divisait ce montant par quatre, cela voudrait dire une injection annuelle de 600 millions de dollars pour le Québec. Six cent millions de dollars annuellement, c'est presque autant que le budget dont dispose Transports Québec, qui est de 800 millions de dollars. Donc, on doublerait pratiquement le montant pour le transport.

Il y a des projets. On n'a qu'à penser au métro de Montréal: je crois qu'il en coûterait un milliard et quelques dollars pour changer l'équipement qui date de 1966-1967. On était beaucoup plus jeunes dans ce temps-là. Donc, je compte beaucoup sur le gouvernement pour faire du transport en commun et du transport durable une priorité à l'intérieur de l'entente bilatérale sur les infrastructures municipales. C'est un peu dans l'esprit des ententes qu'on a déjà eues sur les infrastructures. Je pense que le résultat va être bon à cet effet.

Pour ce qui est du corridor Québec-Windsor, on vous en reparlera. C'est une question de gros sous. Lorsque la nouvelle direction de VIA Rail sera en place, je verrai ce qui est offert. Je sais que le ministre des Finances avait réduit les crédits de VIA Rail la dernière fois. Donc, je n'en ai pas discuté avec lui, mais cela fera partie, j'imagine, du plan à long terme dont nous discuterons. Pour le moment, il n'y a rien sur la table.

• (1645)

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Desjarlais puis monsieur Scheer.

Mme Bev Desjarlais: J'ai seulement deux ou trois...

L'hon. Rob Nicholson: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, il y a deux ou trois députés qui n'ont encore rien eu. Je comprends qu'un député ait deux rondes, mais...

Mme Bev Desjarlais: Cela ne me dérange pas, monsieur le président, s'ils veulent...

Le président: Si cela ne vous dérange pas. Nous avons beaucoup de temps. Tout le monde aura beaucoup de temps.

L'hon. Rob Nicholson: Voilà qui est bien, monsieur le président.

• (1650)

Le président: Monsieur Scheer, allez-y. Nous avons beaucoup de temps aujourd'hui.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Je voudrais aussi remercier le ministre d'être venu aujourd'hui. J'ai quelques petites questions.

Vous avez parlé de certains engorgements et de certains défis posés au transport des céréales, surtout dans l'Ouest. Un grand nombre de personnes de ma circonscription de l'industrie céréalière de la Saskatchewan m'ont dit être très préoccupées par le temps d'immobilisation au sol pour le transport des céréales. Dans beaucoup de cas, il est bien plus long que chez nos homologues de l'Ouest, en mesurant le temps nécessaire pour couvrir des distances égales aux États-Unis.

Je sais que cela soulève plusieurs questions. J'encourage certainement votre ministère à les examiner afin de trouver de possibles améliorations et changements. Comme vous le savez, étant donné certaines politiques d'autres ministères, les cultivateurs paient des frais de transport, ils paient de leur ferme au navire. Tout retard leur coûte de l'argent directement.

En ce qui concerne la Farmer Rail Car Coalition, j'estime que tout effort visant à éviter aux agriculteurs des coûts de transport excessifs est certainement louable. Cependant, et je suis sûr que vous vous en êtes rendu compte lundi ainsi que mon collègue M. Batters peut en témoigner, j'estime qu'il faut répondre à certaines questions.

La question de la responsabilité en est une, des producteurs de ma région m'en ont parlé. Si la FRCC devait assurer la propriété de ces wagons et que l'un de ces wagons se casse durant le voyage, qui sera responsable du temps d'immobilisation? Je crois comprendre—et corrigez-moi si je me trompe—que dans ce cas, la ligne ferroviaire qui loue ces wagons doit assumer les coûts qu'elle ne transfère pas. Je crois que c'est une question à laquelle il faut répondre.

Autre chose, y aura-t-il des conséquences par rapport à l'ALENA ou une autre sorte de conséquence commerciale? Cela sera-t-il perçu comme une subvention? Cela pourrait-il mener à une sorte de droit compensateur sur quoi que ce soit? On m'a demandé de vous poser

ces deux questions spécifiques avant qu'une décision finale soit prise.

Je voudrais aussi connaître votre point de vue sur quelque chose d'autre. Vous avez dit, que dans le cadre de votre mandat, vous réexaminiez la dépendance du Canada sur l'automobile. Je ne suis pas sûr si cela relève tout à fait de votre mandat, mais l'un des obstacles ou des défis à se libérer de l'essence traditionnelle—et des automobiles et des camions à diesel est lié à l'infrastructure du ravitaillement. Il est très difficile d'avoir d'autres sources de carburant sans mettre en place des moyens de transport et sans compter sur la possibilité de se ravitailler en carburant. Est-ce que votre ministère a un plan, en prévision de certains des nouveaux développements anticipés dans ce secteur, qui apporterait des solutions à ce problème?

En outre, une partie du mandat du précédent premier ministre était de jumeler la route transcanadienne. Je n'en ai pas beaucoup entendu parler. Je ne sais pas où en est votre ministère sur cette question ou si des progrès ont été faits.

Vous avez dit que vous allez présenter à notre comité des nominations pour Via Rail avant qu'elles ne soient confirmées. Dans d'autres comités, après leur confirmation, ils ont été autorisés à comparaître. Pouvez-vous être un peu plus précis?

Le président: Je pourrais peut-être donner des éclaircissements sur cet aspect de la procédure. Le Règlement permet à un comité d'examiner un candidat proposé, à condition que le ministre dépose à la Chambre un avis d'intention de nomination.

M. Andrew Scheer: Je vois. Excellent, je vous remercie de cette précision.

Le président: Monsieur le ministre, vous voudrez peut-être répondre à ces commentaires.

Nous avons des listes d'emplois aujourd'hui.

L'hon. Jean Lapierre: En ce qui concerne les investissements importants nécessaires dans le système ferroviaire, j'en ai entendu parler, et j'ai hâte de voir des engagements formels. J'ai lu des discours du président de la CP Rail et d'autres personnes qui ont parlé du besoin d'investissements importants et d'un environnement dans lequel elles pourraient progresser. Je crois que tout le monde s'accorde à dire qu'il y a un besoin d'investissements importants. Nous sommes en train d'en discuter et j'espère voir des engagements fermes sur cette question.

En ce qui concerne la question de la responsabilité, nous avons tout entendu à ce sujet, nous n'avons pas toutes les solutions, mais je sais que certains groupes d'agriculteurs, par exemple, se sont retirés de la coalition à cause de cette crainte. Je n'ai pas toutes les réponses et ces questions font partie de celles qui avaient été posées là-bas.

Pour ce qui est des problèmes avec les États-Unis et de ce qui se passerait si ce n'était pas perçu comme une transaction commerciale, nous en avons aussi parlé. Il y a eu des réponses, mais il s'agit de tous les détails. Je sais que les agriculteurs, par exemple, veulent que nous ayons des réponses avant de prendre une décision finale. Je suis très à fait de toutes ces questions. Nous devons avoir ces réponses avant de prendre une décision et nous les aurons.

En ce qui concerne les nouveaux carburants et ainsi de suite, cela entre plus dans le domaine de Ressources naturelles Canada. Quelquefois, il est difficile de trouver des endroits d'approvisionnement. Nous avons récemment acheté un petit fourgon et il utilise 85 p. 100 d'éthanol. On me dit qu'on ne peut le trouver que chez Agriculture Canada, donc chaque fois que l'on doit faire le plein, on doit aller chez Agriculture Canada.

M. Andrew Scheer: Au sujet de l'infrastructure, lorsqu'on voyage entre Ottawa et Windsor, par exemple, il faudra remplir le réservoir quelques fois. Trouver un endroit de service pourrait être le travail de Ressources naturelles Canada, mais la mise en place de l'infrastructure relèverait-elle du mandat de Transports Canada?

L'hon. Jean Lapierre: Je ne le sais pas vraiment.

M. Andrew Scheer: On m'a dit que c'est Industrie Canada. Voilà qui est bien. Je voulais simplement soulever cette question.

L'hon. Jean Lapierre: En ce qui concerne la route transcanadienne, nous avons eu une réunion fédérale-provinciale des ministres des Transports et nous nous sommes mis d'accord pour ajouter quelques nouveaux kilomètres au réseau routier national. Je sais que beaucoup de provinces ont beaucoup de questions sur les systèmes de volet un et de volet deux, donc nous pourrions avoir des principes généraux. Par exemple, nous avons le réseau routier national et nous pourrions avoir d'autres routes qui devraient y être reliées, ainsi nous pourrions avoir un deuxième volet. Les provinces et moi-même travaillons sur cette question afin de trouver des critères pour le volet un et le volet deux. Nous avons un volet un, mais cela est pour le volet deux. Il y a beaucoup de travail à faire entre les ministres fédéraux et provinciaux.

• (1655)

M. Andrew Scheer: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Scheer.

Avec la permission des membres du comité, je pense que nous allons donner la parole à M. Batters et, ensuite, nous allons commencer un nouveau tour.

Monsieur Batters, s'il vous plaît.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais également remercier le ministre des Transports d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. J'ai effectivement eu l'occasion de rencontrer le ministre lundi à Winnipeg. Il a eu la courtoisie de participer à ces réunions importantes sur la proposition de la Farmer Rail Car Coalition, et je suis impatient de travailler avec lui et son personnel.

Ce fut un excellent départ pour le comité. Il y a une excellente camaraderie et on voit déjà qu'un consensus est en train de se forger. Il est clair que nous avons du travail important à faire.

Je veux poser deux courtes questions, dont j'ai déjà parlé, et, ensuite, je reviendrai à la question de la FRCC, si vous le permettez. J'ai déjà rencontré des représentants de l'industrie du transport routier et de l'industrie du transport aérien, dans mon rôle de membre du comité.

Le goulot d'étranglement à la frontière est devenu un problème énorme pour l'industrie du transport routier. Je pense que le Canada doit tout faire pour améliorer ses relations avec les États-Unis afin de faciliter le transport des biens aux États-Unis par les entreprises de transport routier. Je crois que 70 p. 100 de nos exportations sont acheminées aux États-Unis par camion et l'effet produit par ce goulot d'étranglement est une préoccupation d'une énorme importance.

Nous avons besoin de savoir ce qu'entend faire le gouvernement actuel pour résoudre ce problème.

Deuxièmement, en ce qui concerne le transport aérien, le principal problème soulevé semble être le loyer dans les aéroports. La feuille que je regarde aujourd'hui/hui montre qu'en 2004, le loyer dans les aéroports s'élevait à 280 millions de dollars. J'aimerais savoir quelle est la stratégie du gouvernement fédéral, ou savoir s'il en a une, pour réduire d'une façon quelconque ces loyers, que l'on refile ultimement aux voyageurs, et pour imposer un plafond sur ces loyers et si vous avez eu des discussions avec votre collègue, le ministre des Finances.

Troisièmement, je vais centrer ma question sur ceci, monsieur Lapierre. Je n'ai pas pris de position dans un sens ou dans l'autre et je ne parlerai pas en votre nom, monsieur le ministre, mais nous avons tous les deux entendu la FRCC lundi, et je suis d'accord avec vous pour dire que cette réunion a donné lieu à beaucoup plus de questions que de réponses. Il s'agit d'une question cruciale et il faudra trouver de nombreuses autres réponses avant qu'une décision soit rendue.

Je vous comprends lorsque vous dites que cette question traîne depuis un certain temps—cela fait 9 ans—, mais je vous ferais remarquer, je suppose, qu'il est plus important de faire les choses de la bonne manière, de prendre la bonne décision, que de foncer à l'aveuglette. J'aimerais vos observations à cet égard.

Vous avez dit que vous présenteriez la question à vos collègues du cabinet d'ici à Noël. Cependant, vous avez également dit lundi que cela ne signifie pas qu'une décision finale sera rendue d'ici là. Je comprends ces observations. Je pense qu'il est impératif que nous fassions les bons choix. Nous parlons de changer l'ensemble du système.

J'aimerais également vous demander si vous laisserez le présent comité examiner cette question avant qu'une décision soit prise? De plus, permettrez-vous qu'il y ait un débat à la Chambre des communes avant qu'une décision soit prise? Cette décision est à ce point importante pour nos producteurs de l'Ouest canadien.

J'ai quelques autres questions, dont quelques-unes ont été soulevées lundi. Nous ne savons pas encore quel est le coût annuel de l'entretien de nos wagons-trémies, et, en fait, toute cette proposition repose sur cette question. La FRCC dit qu'elle peut économiser une somme d'argent astronomique au chapitre des coûts d'entretien, pourtant aucune étude véritable n'a été effectuée sur cette question. Les observations de M. Harrison lundi étaient : « Eh bien, nous avons donné des coups de fil ici et là et voilà quel était le prix moyen. » Je pense que votre ministère doit faire une étude approfondie des coûts réels étant donné que toute la question en dépend.

Autre question, qui paiera pour les manoeuvres des wagons et pour les amener là où sera effectué leur entretien? Si les contrats d'entretien ne sont pas accordés aux entreprises de chemin de fer, comment cela fonctionnera-t-il? Certainement qu'il y aura là des considérations à envisager, avec une main d'oeuvre syndiquée.

Le plan d'affaires de la FRCC est de faire l'acquisition de cet actif, dont la valeur marchande se situe entre 150 et 200 millions de dollars. Au départ, la coalition voulait obtenir cet actif pour la somme de un dollar; maintenant, elle demande un prix minime. Elle prétend que le succès de son plan dépend de ce qu'elle obtient les wagons à un prix minime. Quels sont vos vus sur cette question? De toute évidence, il s'agit d'une décision importante que les contribuables canadiens vont surveiller.

De très nombreuses questions sont encore sans réponse et je vous prie, monsieur, de ne pas aller trop vite dans cette affaire.

Je vais terminer en discutant des organismes qui...

● (1700)

Le président: Monsieur Batters, si vous voulez conclure...

M. Dave Batters: Je serai très bref. Merci, monsieur le président.

Il nous faut déterminer si les producteurs sont en accord. Je suis d'accord avec Mme Desjarlais pour dire que la préoccupation principale ici, c'est l'intérêt des producteurs, ce qui est le mieux pour nos producteurs. Je sais que vous partagez cette préoccupation, monsieur.

Les producteurs de canola, qui figuraient parmi les premiers participants, se sont retirés à cause de la question de la responsabilité et parce qu'il y avait trop de questions demeurées sans réponses. Ils étaient très préoccupés par les ramifications commerciales, comme l'a indiqué M. Scheer. Les producteurs de céréales de l'Ouest canadien se sont également retirés parce qu'ils favorisent une solution commerciale totale.

Je vous ai donné beaucoup de matière à commenter, monsieur. Qu'est-ce qui presse avec la FRCC?

L'hon. Jean Lapierre: Merci.

Premièrement, pour ce qui est de l'industrie du transport routier, je comprends qu'il y a un besoin et je comprends la frustration qu'il y a à chaque fois que les camionneurs se rendent à la frontière et qu'ils doivent attendre pendant des heures. Souvent, ils perdent leur argent, leur temps et leur carburant. La philosophie qui a cours à l'heure actuelle, c'est « juste à temps ». Ils doivent rattraper le temps perdu quelque part.

Pour nous, il s'agit d'une priorité à régler avec l'Administration américaine. Mais tout cela se fait sous la direction du vice-premier ministre, mais Transports Canada livrera les produits, l'infrastructure et tout le reste, toutes les différentes composantes de ce système.

Nous sommes très conscients de tout cela et, pour moi, c'est vraiment une priorité. Non seulement cela, mais il y a de l'intérêt national et, dans certains cas, il y a également de la sécurité. Nous ne pouvons être dépendants à ce point. Alors, nous sommes très conscients de cela et nous exerçons vraiment beaucoup de pression. Il faut que cela vienne des deux côtés.

Le problème que nous avons, c'est que si nous accélérons les choses un peu trop... Lorsque nous regardons les dates—par exemple, 2013—je me dis, mon dieu, j'espère que je ne serai plus là à ce moment-là. Mais c'est très long. Vous demandez s'il y a une possibilité de réduire cela. Eh bien, lorsque nous suivons le processus et tout cela, chaque fois que vous essayez d'aller plus vite, vous êtes poursuivi. Il y a toujours quelqu'un qui vous amène en cour pour une question ou pour une autre. Alors, nous essayons de nous assurer de suivre tous les processus appropriés dans les deux pays. Mais nous sommes vraiment conscients de cette question.

Pour ce qui est du loyer dans les aéroports, j'ai très bien entendu. C'est pourquoi le ministère a fait un examen de cette question. Je dois rencontrer mon collègue, le ministre des Finances, parce que je ne suis pas partisan de l'auto-flagellation. Mais nous devons trouver une solution à ce problème.

Lorsque nous regardons les graphiques, c'est comme ceci, et je comprends que cela puisse causer des problèmes. Encore une fois, si nous bougeons sur cette question, nous aurons besoin de transparence; nous aurons besoin de gouvernance. Je pense que nous devons travailler main dans la main dans cette affaire.

En ce qui concerne la FRCC, rien ne presse de terminer les choses dans un sens ou dans l'autre. Je ne veux pas négocier sur la place publique, parce qu'il y a trois soumissionnaires potentiels. Mais je veux toutefois m'assurer que nous restions concentrés sur cette question. Nous ne pouvons tout simplement pas laisser les choses traîner et laisser ces producteurs et ces organismes travailler et faire du démarchage politique et ne jamais donner de réponse finale. Je pense que nous leur devons une réponse et, à vrai dire, que nous en devons une au système.

Alors, ce que j'aimerais faire, c'est réunir tous les éléments et lorsque je dis d'ici à Noël, c'est parce que cela force le système à poser les bonnes questions, à faire preuve de diligence raisonnable, à faire tout de manière que l'on en arrive au moins avec un certain ensemble et certaines options que pourra étudier mon collègue. Ce serait le début d'une négociation réelle avec un partenaire ou un autre. Alors, je ne pense pas que nous allons terminer aussi rapidement que cela, mais, au moins, nous devons avoir un sens de direction dans cette question.

Comment allons-nous traiter de cette question ici? Je ne le sais pas, mais il est évident que j'aimerais connaître l'avis de tous les députés qui ont une opinion sur cette question. Vous parlez de la représentation de tous les organismes. En vérité, vous êtes davantage à l'écoute des agriculteurs que moi. J'essaie de faire de mon mieux, mais à Outremont, nous n'en avons pas beaucoup. C'est pourquoi il est important d'avoir le point de vue des gens qui sont en contact avec des producteurs individuels, non seulement des organismes. C'est pourquoi je serais très sensible à vos représentations.

● (1705)

Le président: Nous allons maintenant entreprendre le second tour. Nous avons environ 22 minutes et je pense que nous allons commencer par M. Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson: Merci, monsieur le président. J'ai seulement une courte question.

Monsieur le ministre, le 30 septembre 2004, vous avez annoncé des modifications au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles de manière que les nouvelles remorques de transport soient équipées d'un dispositif de protection arrière pour empêcher les véhicules de glisser sous la remorque au moment d'une collision.

L'information qu'on m'a transmise, vers le 6 octobre, c'est que Transports Canada a rendu publique une proposition de règlement qui créerait des normes différentes de celles des États-Unis pour ce qui est du dispositif de protection arrière des camions gros porteur. J'aimerais savoir si vous avez des observations à cet égard. Comme l'intégration de l'industrie du transport routier est très poussée en Amérique du Nord, ne serait-il pas plus sensé d'essayer d'élaborer des règlements—et peut-être est-ce ce que vous essayez de faire, je l'ignore, mais j'aimerais le savoir—harmonisés avec ceux des États-Unis, étant donné qu'une si grande partie du transport par camions se fait entre les deux pays?

L'hon. Jean Lapierre: C'est une question très technique et je vais laisser à Marc le soin d'y répondre.

M. Marc Grégoire: En fait, c'est une question tellement technique que j'aimerais vous donner une réponse par écrit plus tard, si vous êtes d'accord. Normalement, nous harmonisons tous les règlements avec ceux des États-Unis, avec la NHTSA et la FRA.

L'hon. Rob Nicholson: Très bien, c'est raisonnable.

Merci, monsieur le président. C'était ma question.

Le président: Merci.

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Monsieur le ministre, j'aimerais qu'on revienne sur le sujet d'Air Canada. On a parlé des langues officielles, mais j'aimerais également vous entendre parler de la situation au siège social à Montréal.

Cependant, on n'a pas beaucoup parlé du réseau routier pour le Québec, particulièrement de l'autoroute 50. Je pourrais vous défilier un certain nombre de routes: la 50, la 30, la 185, la 175. Je sais que vous recevez beaucoup de demandes. En ce qui concerne l'autoroute 30, cela fait trois élections que je vis là-dessus. Par contre, je pense que l'autoroute 50 est très importante; vous en avez même fait un élément du réseau routier national. Qu'en est-il maintenant?

Je m'excuse si c'est un peu décousu, mais je sais que vous êtes en négociation avec les gens des sociétés maritimes, des ports, au sujet d'une loi sur la sécurité. Qu'en est-il? Comment vont les choses? Où en êtes-vous, sans nécessairement dévoiler votre stratégie, bien sûr? Quelles sont vos limites? Quelles sont vos balises?

Je vous ai posé des questions à la Chambre sur les corridors économiques. Mon collègue l'a fait et d'autres l'ont fait également. Je pense entre autres au corridor Québec-Windsor. Je vous ai déjà posé des questions au sujet de Montréal-Québec; vous avez carrément fermé la porte. Enfin, on peut vous faire toutes nos listes d'épicerie, mais je comprends aussi que votre marge de manoeuvre financière est restreinte. Quelle est votre marge de manoeuvre auprès du ministre des Finances? Quelles sont vos priorités? Il y a quand même des milliards de dollars.

L'hon. Jean Lapierre: En ce qui concerne Air Canada, bien sûr, la loi va inclure aussi l'obligation de garder le siège social à Montréal. Normalement, il y avait les autres éléments, dont Winnipeg et les ateliers dans quelques villes du pays, qui étaient dans la loi initiale.

Au niveau du réseau routier, ma priorité est l'autoroute 30. Certaines gens ont fait des blagues, lorsque j'étais à la radio, en disant qu'on l'appelait l'autoroute 30 parce que cela faisait 30 ans qu'on la promettait. Donc, dans le réseau au Québec, l'autoroute 30 est une priorité, mais une priorité conjointe avec le gouvernement du Québec. Actuellement, il y a un comité fédéral, un comité provincial, des sous-ministres, etc. On met la pression au maximum parce qu'il y a eu un temps où j'avais l'impression qu'il y avait de la résistance. Maintenant, les machines gouvernementales sont alignées. On me dit que les expropriations sont faites. À Québec, on constate qu'ils avancent sur les PPP. Donc, tout se met en place pour ne pas que l'on perde la face et notre crédibilité. Toute la classe politique est visée par cela.

Au niveau du réseau routier national, on a ajouté, par exemple, l'autoroute 50. Ensuite, cela fera partie de la négociation avec la province sur des fonds, par exemple l'infrastructure stratégique ou quelque chose comme cela.

Personnellement, je vous avoue que j'ai une autre priorité. Il s'agit du rond-point pour se rendre à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Le 1^{er} novembre, nous avons déplacé un million de passagers de plus, sans avoir de route pour s'y rendre. Cependant, la province a aussi des priorités. On travaille présentement à l'autoroute 175: on y dépense un budget de 525 millions de dollars. Pour chacune de ces routes, la maîtrise d'oeuvre est au gouvernement du Québec, et cela se fait en très bonne collaboration.

Quant à la sécurité, aux enquêtes sur les antécédents pour la sécurité maritime, je vous dirai que j'ai une bonne nouvelle. L'autre

jour, j'ai rencontré M. Bouvier, le président des Teamsters. Il m'a dit que les gens ont peut-être une mauvaise perception, mais qu'ils sont disponibles et prêts à 100 p. 100 à collaborer aux enquêtes sur les antécédents. J'ai trouvé que c'était une très bonne nouvelle parce que la collaboration d'un syndicat important comme celui-là rend la tâche plus facile. Je veux donc lui rendre hommage. Il y a eu des consultations un peu partout au pays. Je sais que Marc a assisté à l'ensemble de ces consultations.

• (1710)

M. Marc Grégoire: J'ai assisté à plusieurs d'entre elles. On en est à analyser les commentaires et on fera une proposition d'ici quelques semaines.

L'hon. Jean Lapierre: On a déjà l'expérience, tout de même, avec ce qui s'est fait dans les aéroports, etc. J'ai donc l'impression que les choses vont bien aller, qu'elles vont aller normalement, mais la collaboration des syndicats, entre autres celle des Teamsters, est sûrement une bonne nouvelle.

En ce qui concerne les études, par exemple celle pour Québec, on avait un programme spécial d'études. C'était un comité très technique quand il s'est agi de choisir les différentes études. Moi-même, comme ministre, je n'ai rien eu à dire là-dedans pour une raison très simple: c'était une évaluation faite par des spécialistes du transport, etc. Donc, l'étude de Québec ne s'est pas qualifiée parmi les premières pour aller jusqu'aux montants qu'on avait, parce que c'était dans les projets de démonstration ou je ne sais trop. Quand je suis arrivé, comme ministre, c'était déjà fait. C'était technique et formel. Ce n'était pas une décision qui visait à pénaliser Québec ou une autre ville au Canada. On a rendu un jugement en fonction du mérite technique de l'étude.

Pour l'avenir, que ce soit le corridor Québec-Windsor ou un autre, cela va rester sur la table. Je suis convaincu que VIA Rail va nous revenir avec cela. Je sais que M. Gouk va les attendre, mais je suis convaincu qu'ils vont revenir à la charge. Donc, il n'y a aucune décision. Mais aujourd'hui, je ne serais pas honnête de vous dire que j'ai de l'argent sur la table pour faire cela. Aujourd'hui, je n'ai pas un cent pour cela. Cela fera donc partie du plan futur.

[Traduction]

Le président: Très bien.

Madame Desjarlais, suivie de M. Scheer, puis de M. Scarpaleggia.

Mme Bev Desjarlais: Merci, monsieur le président.

J'ai quelques questions et je vais vraiment essayer d'être brève.

Comme je l'ai indiqué, un examen poussé des loyers dans les aéroports a été effectué. Je suis simplement curieuse de savoir si dans le cadre de cet examen des loyers dans les aéroports, on a fait une analyse du marché des biens immobiliers dans chaque région. Si vous vous demandez si le loyer est trop élevé, je pense qu'il est absolument nécessaire de connaître la valeur marchande de la propriété.

Voilà une des questions.

Mme Kristine Burr (sous-ministre adjointe, Groupe des politiques, ministère des Transports): Oui, nous avons fait des études pour chacun des aéroports et nous avons échangé de l'information technique et financière pour chaque aéroport de manière à avoir une bonne idée de la situation.

Mme Bev Desjarlais: Ma question portait sur une analyse du marché dans la région, une analyse des biens immobiliers dans cette région, et non pas une comparaison entre le loyer à l'aéroport de Vancouver et celui de Toronto. Quelle est la valeur marchande du bien immobilier de l'aéroport de Toronto comparativement à Toronto? C'est ce que je considère comme une analyse du marché des biens immobiliers dans une région. C'est la question que je veux poser. Autrement, je ne pense pas que nous ayons une analyse valable.

L'autre question que je veux poser, au cas où j'aurais mal compris, c'est lorsque vous parlez de 2013, s'agit-il d'une date pour le début ou pour la fin. Je suis simplement curieuse.

Je suis également un peu curieuse au sujet du chiffre que personne ne semble connaître, concernant les coûts d'entretien des wagons de chemin de fer, parce que je crois comprendre que les entreprises de chemin de fer refilent chaque année ces coûts aux agriculteurs dans le prix qu'elles leur imposent. Elles leur donnent un chiffre : c'est ce qu'il en coûte pour faire l'entretien de ces wagons. Je suis un peu étonnée de voir que personne ne connaît ce chiffre.

L'hon. Jean Lapierre: Sur la valeur marchande.

Mme Kristine Burr: Nous avons examiné différentes méthodes pour évaluer la valeur des biens immobiliers. Nous avons essayé d'envisager cette question en termes de la valeur de l'aéroport en question et des anomalies dans la façon dont les différents baux traitaient les différents aéroports.

• (1715)

Mme Bev Desjarlais: Alors, si j'appelais RE/MAX ou Century 21 ou quelqu'un d'autre, j'obtiendrais le même chiffre?

Mme Kristine Burr: Vous savez, ce n'est pas exactement la même chose que si vous examiniez des immeubles. Un aéroport est un aéroport. Nous avons tenu compte de la valeur de la propriété et de l'entreprise, des éléments de l'entreprise en exploitation.

L'hon. Jean Lapierre: Quant à la date de 2013, c'est pour la fin. Je parle du corridor Windsor-Détroit. C'est vraiment sur cette question que nous allons travailler ensemble.

Pour ce qui est des coûts d'entretien des wagons-trémies, le chiffre s'élève à environ 4 500 \$, ce qui est compris dans le plafond. Ce chiffre vient de l'agence de transport. Maintenant, le débat porte...

Mme Bev Desjarlais: Puis-je renchérir sur cette question?

L'hon. Jean Lapierre: Oui.

Mme Bev Desjarlais: On m'a déjà dit cela une fois devant le Comité des transports et, ensuite, on m'a dit que ce n'était pas le cas, que les producteurs payent ce montant, et on m'a dit cela il n'y a que quelques semaines.

L'hon. Jean Lapierre: Ce que j'ai compris, lorsque nous étions là-bas, c'est que les 4 500 \$ étaient compris dans le plafond. Ce que la FRCC affirme, c'est que le coût réel est probablement de l'ordre de 1 500 \$. Alors, c'est là qu'elle voit la différence, entre ce chiffre et les 4 500 \$, et c'est là qu'elle voit une économie importante qui rendrait leur industrie beaucoup plus efficace. C'est la différence dont parlait M. Batters.

C'est l'analyse de rentabilité, en fait. C'est la base de l'analyse de rentabilité.

Le président: Merci.

Monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer: Très brièvement—je ne veux pas prendre trop de temps—, je suis très encouragé de vos commentaires sur le

fait qu'il faut faire en sorte que le voyage en avion redevienne une expérience agréable. Nous en sommes certainement au point où il s'agit davantage d'un tracassé que n'importe quoi d'autre.

En ce qui concerne l'idée du laissez-passer intelligent, comment s'inscrit-elle dans l'ensemble, surtout face à une politique d'ouverture des espaces aériens. Y a-t-il des préoccupations en matière de sécurité avec les États-Unis? Ont-ils un système semblable?

Et à l'inverse, les gens qui se soumettent au processus et qui ont un passé sans tache d'après la vérification se voient remettre un laissez-passer intelligent... Je sais que vous avez dû répondre à certaines questions à la Chambre concernant une liste d'interdiction de vol, sur laquelle figurent des personnes qui constituent un risque majeur en matière de sécurité et qui reçoivent tout le contraire du laissez-passer intelligent.

J'aimerais avoir vos idées là-dessus.

L'hon. Jean Lapierre: Oui. C'est « ne passera jamais ».

Premièrement, en ce qui concerne le laissez-passer intelligent ou peu importe comment vous l'appelez, comme le NEXUS, nous parlons à l'heure actuelle de réaliser un projet pilote pour voir si c'est faisable et si cela ne compromet pas la sécurité. Il est évident que je ne voudrais pas faire cela aux dépens de la sécurité. J'aimerais le faire pour une plus grande efficacité.

Nous serons très ouverts sur cette question et nous allons vous faire rapport.

Pour ce qui est de la liste d'interdiction de vol, j'ai dit à la Chambre et à l'extérieur de la Chambre que nous travaillons sur cette question. Comment pouvez-vous élaborer une liste d'interdiction de vol qui respecte la *Charte canadienne des droits et libertés*, la *Loi sur les renseignements personnels*, et tout cela? Nous devons en être conscients et faire le moins d'erreurs possible. Je ne voudrais pas qu'on vous arrête à l'aéroport et que votre nom se retrouve sur la mauvaise liste.

Par conséquent, nous travaillons sur toutes ces questions pour faire en sorte que nous ayons une liste qui soit conforme non seulement à nos obligations, mais également à nos valeurs et à nos lois canadiennes.

Ce n'est pas une chose facile.

[Français]

M. Francis Scarpaleggia: Monsieur le ministre, tout à l'heure, je faisais allusion à la complexité du dossier du transport aérien, mais je crois que peu de dossiers sont aussi complexes que celui des heures de service pour les camionneurs. Je pense que cela pourrait faire l'objet d'une question à un examen de mathématiques à l'université. J'essaie de maîtriser un peu le dossier.

Où sommes-nous rendus dans le processus d'adoption de la nouvelle réglementation? Si M. Grégoire veut répondre, c'est bien. Est-ce que la nouvelle réglementation est en vigueur? De toute manière, on mentionnait tout à l'heure qu'on voulait l'harmoniser avec celle des États-Unis, surtout dans le domaine du transport routier. Est-ce que la nouvelle réglementation sera le reflet de la réglementation américaine?

Il y a un lobby qui nous écrit souvent. Il prétend—et je n'ai aucune idée si c'est vrai ou non—que les normes américaines sont moins exigeantes par rapport aux camionneurs. Autrement dit, on mise un peu plus sur la sécurité. Certains, plus cyniques que moi, prétendent que la réglementation canadienne proposée vise surtout à permettre à un camionneur de faire un aller-retour entre Ottawa et Montréal. La priorité serait donc là plutôt que sur la sécurité.

• (1720)

L'hon. Jean Lapierre: C'est un dossier qui m'intéresse beaucoup. J'en discute avec le plus grand nombre de camionneurs que je peux rencontrer. Ce dont je veux m'assurer, c'est qu'on ait la sécurité, premièrement. Bien sûr, on a une responsabilité en termes de sécurité, mais on veut un règlement qui rende la vie aussi agréable aux camionneurs. On ne veut pas les plonger dans de telles difficultés qu'ils suivraient... Un règlement qui n'est pas adapté à la réalité, personne ne le suit. On ne veut donc pas que les *log books* soient faussés pour le plaisir.

Dans la vraie vie, on en a discuté avec les représentants des syndicats, notamment les Teamsters. Ils nous ont fait des représentations très directes. Je pense qu'on va finir par arriver à un dénouement, mais ce n'est pas la même réglementation qu'aux États-Unis. D'ailleurs, aux États-Unis la réglementation a sauté. Il y a eu une cause devant les tribunaux. Marc en connaît les détails.

M. Marc Grégoire: Elle doit être revue.

M. Francis Scarpaleggia: D'accord.

[Traduction]

Le président: Chers collègues, le ministre doit partir dans quelques minutes. Je demande votre indulgence, car je voudrais juste poser deux très courtes questions.

Une question porte sur le processus, monsieur le ministre. Il s'agit d'un problème persistant pour le présent comité ou l'a été dans le passé. J'aimerais vous demander ce qu'est une consultation?

L'hon. Jean Lapierre: Une consultation, dans ce type de Parlement, est davantage une consultation que c'était le cas auparavant.

Le président: Mais il s'agit ici d'une audience. Votre ministère entreprend des consultations. Ce que je veux savoir, c'est qu'est-ce qu'une consultation ministérielle?

L'hon. Jean Lapierre: Il s'agit d'écouter tous les intervenants qui ont quelque chose à dire et, ensuite, amener le tout à une conclusion, espérons-le.

Le président: Très bien.

Très brièvement, vous avez soulevé un point des plus intéressants, à savoir le programme NEXUS ou la carte EXPRES pour les voyages aériens. Est-ce que vous pensez que l'ACSTA est mieux équipée pour s'occuper de cette question ou préférez-vous que ce soit l'Agence des services frontaliers du Canada qui mette ces programmes en application parce qu'elle a déjà tout en place pour le faire?

L'hon. Jean Lapierre: Oui, mais d'un autre côté, l'ACSTA possède un mandat spécial en matière de sécurité et nous ne pouvons pas contourner ce mandat. Mais dans l'exécution de ce mandat, il est possible que l'efficacité et le bon sens prévalent. C'est pourquoi j'espère que nous allons réaliser un projet pilote. Nous verrons comment cela fonctionne, mais je vais suivre la situation de très près.

Le président: Chers collègues, le ministre a demandé de partir quelques minutes avant la fin de la séance.

Au nom de tout le monde ici, je veux vous remercier sincèrement d'être venu aujourd'hui. Cependant, je suppose que vous reviendrez devant le comité jeudi le 18 novembre, dans deux semaines, lorsque le comité commencera son examen de quelque chose que l'on a appelé une question complexe et difficile, à savoir le Budget des dépenses.

Pour nos nouveaux collègues, disons que le Budget des dépenses est la toute première obligation de la Chambre des communes. Cette obligation se retrouve dans la Constitution et c'est le droit de la Chambre des communes d'approuver les subventions et les demandes des ministères et organismes du gouvernement.

Nous allons commencer cet examen avec vous, monsieur le ministre, le 18 et je suis certain que les membres du comité voudront faire un suivi sur un bon nombre des noms que vous avez mentionnés aujourd'hui, par exemple l'ACSTA.

Encore une fois, nous vous remercions sincèrement.

L'hon. Jean Lapierre: Merci de votre attention. Merci beaucoup.

Le président: 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.