



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 040 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 15 novembre 2005

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 mardi 15 novembre 2005

• (0910)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Bonjour. Nous examinons ce matin le budget supplémentaire des dépenses. Je crois que c'est la sixième fois que nous recevons le ministre des Transports.

Monsieur Lapierre, bienvenue et bienvenue à vos fonctionnaires. Vous êtes ici pour une heure — du moins c'est ce que je crois comprendre — et vos fonctionnaires resteront pour la deuxième heure.

Vous pouvez commencer votre déclaration préliminaire, si vous en avez une. Nous passerons ensuite aux questions.

[Français]

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports): Je vous remercie, monsieur le président. Mes fonctionnaires et moi sommes heureux de vous rencontrer aujourd'hui, vous et les membres du comité, afin de discuter du Budget supplémentaire des dépenses (A) 2005-2006 de Transports Canada.

[Traduction]

Nous sommes très fiers du rôle que Transports Canada a joué dans l'édification d'un réseau de transport qui se qualifie par son avancement et sa robustesse. Un système qui donne au Canada un avantage concurrentiel dans l'économie mondiale et qui contribue à la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes.

Je suis ici aujourd'hui pour parler de notre budget supplémentaire des dépenses. Vous en avez une copie entre les mains. Nous voulons vous demander d'approuver des crédits de 207 848 301 \$, en plus du budget principal des dépenses. Il importe de situer ces chiffres dans leur contexte. C'est pourquoi j'aimerais vous donner des éclaircissements sur certaines exigences auxquelles nous faisons face à Transports Canada et qui motivent l'injection de ces nouveaux crédits.

Premièrement, vous noterez que nous demandons un financement de 45,7 millions de dollars pour aider à couvrir les besoins de fonctionnement de Marine Atlantique S.C.C. Vous le savez sûrement, aux termes de l'union entre le Canada et Terre-Neuve-et-Labrador, le Canada doit fournir un service de traversier entre North Sydney et Port aux Basques. Or, Marine Atlantique prévoit un déficit de 291,2 millions de dollars au chapitre de ses coûts d'opération pour les cinq prochaines années. Cette somme comprend aussi 45,7 millions de dollars pour l'année financière en cours. L'entreprise n'est pas en mesure d'éliminer un tel déficit car 85 p. 100 de ses coûts sont non discrétionnaires.

Vous vous souvenez peut-être que j'avais chargé un comité consultatif de me faire ses recommandations en ce qui a trait à la réduction des coûts et à l'amélioration des services. Mes représentants étudient les recommandations du comité en ce moment et j'espère me présenter devant le cabinet au printemps de 2006 avec

des solutions à leurs difficultés financières à long terme. Je dois vous dire que j'ai pris une décision et c'est de demander à Marine Atlantique de garder le service des remorques sans tracteur, pour maintenir cette pratique. Nous avons fait une étude socio-économique et nous pensons que si elle est menée de façon appropriée avec la collaboration du secteur du camionnage, avec les intervenants présents, en s'assurant que le coût réel est facturé à ces entreprises et qu'elles travaillent ensemble, elles pourraient ainsi réduire les retards qu'elles ont rencontré dans le passé. Nous avons l'intention de maintenir le service de remorques sans tracteur.

Deuxièmement, 35 millions de dollars figurent au budget supplémentaire afin de couvrir les fonds supplémentaires pour continuer la cession des ports à des intérêts locaux. Comme vous le savez, l'objectif de ce programme est de remettre la responsabilité opérationnelle des ports entre les mains de ceux qui sont les plus aptes à répondre aux besoins locaux. On accorde aux ports une aide financière suffisante, au moment du transfert, pour faciliter leur bon fonctionnement.

[Français]

On doit dire que les deux provinces où il y a eu le moins de cession de ports sont la province de Québec et la province de Terre-Neuve-et-Labrador, parce qu'elles ont eu des positions différentes des autres provinces dans le passé.

Cependant, j'ai personnellement discuté avec le gouvernement du Québec relativement à la cession de ports et je suis heureux de vous indiquer qu'il est maintenant beaucoup plus ouvert à la possibilité que les municipalités intéressées deviennent propriétaires de leurs ports locaux. Celles-ci doivent obtenir une permission du gouvernement du Québec pour s'en porter acquéreur. Au Canada, 10 sites au total sont sur le point d'être transférés pour le 31 mars 2006, ceci étant conditionnel, bien sûr, à la conclusion positive des négociations. Plusieurs municipalités sont intéressées à acquérir ces quais.

[Traduction]

En ce qui concerne l'entente de 35 millions de dollars avec l'Administration portuaire de Toronto, le gouvernement fédéral a pris la décision d'interdire la construction d'un lien fixe menant à l'aéroport du centre-ville de Toronto et à adopter le Règlement sur l'Administration portuaire de Toronto pour consacrer cette décision, à la demande de la ville de Toronto.

Le gouvernement fédéral a été avisé qu'en adoptant cette disposition législative, il s'exposait à des poursuites judiciaires, nouvelles ou actuelles — et que celles-ci pourraient dépasser 600 millions de dollars à cause de la responsabilité contractuelle à l'endroit du port et des tiers. Plutôt que de risquer un litige long et très coûteux, le gouvernement fédéral a déterminé que le plan d'action responsable était de régler la question à l'amiable et d'obtenir des décharges à l'égard de toute action en justice actuelle ou ultérieure contre la ville de Toronto et le gouvernement fédéral.

Bien que le gouvernement fédéral ait agi dans l'intérêt du public et à la demande des citoyens de Toronto, en vertu d'une résolution du conseil municipal, la décision du gouvernement fédéral a eu un effet financier considérable sur le port et elle a été examinée.

Un autre poste important concerne les 29 millions de dollars en report du budget de fonctionnement. Ce report du dernier exercice fait partie intégrante de la stratégie du ministère pour traiter les questions d'intégrité du programme qui doivent être réglées au cours du présent exercice financier. Conformément aux lignes directrices en matière de budget de fonctionnement du gouvernement fédéral, ces fonds seront utilisés pour diverses contraintes financières, notamment: les programmes nationaux sur la sécurité des transports aérien, maritime et de surface; l'élaboration et la mise en oeuvre d'initiatives de sûreté du transport; différentes études et examens des politiques en transport; des questions liées au retard en matière de cession des ports.

[Français]

Nous demandons également près de 20 millions de dollars destinés à plusieurs lignes de chemin de fer régionales et éloignées de transport ferroviaire de voyageurs partout au Canada. Les efforts de mon ministère à ce chapitre sont principalement destinés à aider les collectivités des premières nations du Québec et du Manitoba à acquérir des lignes ferroviaires et à prendre en charge les services en régions éloignées.

[Traduction]

Nous demandons également environ 11 millions de dollars pour l'évaluation, la gestion et l'assainissement des sites contaminés fédéraux. Cela entre dans le cadre du plan d'action pour les sites fédéraux contaminés du gouvernement, qui est administré conjointement par Environnement Canada, qui fournira les services de secrétariat requis, et le Secrétariat du Conseil du Trésor, qui administrera les fonds.

Un financement a été approuvé pour deux nouveaux projets d'assainissement — l'un à l'installation de ports publics à Bushell en Saskatchewan et l'autre à Nitchequon, au Québec. En outre, un financement a également été approuvé pour deux projets d'assainissement en cours à Rock Bay, en Colombie-Britannique et à Gander, à Terre-Neuve-et-Labrador, de même que pour des projets d'évaluation dans six autres endroits.

L'évaluation et l'assainissement des sites contaminés constituent une haute priorité pour le gouvernement. La question n'est pas de savoir si le gouvernement fédéral prendra des mesures pour nettoyer ces sites, mais quand.

• (0915)

[Français]

Enfin, cette liste prioritaire des éléments les plus importants du Budget supplémentaire des dépenses contient environ 9 millions de dollars destinés au financement d'infrastructures routières en Outaouais. On sait que nous avons une entente particulière avec l'Outaouais, un engagement contractuel qui a été signé en 1972 par les gouvernements du Canada et du Québec. Les parties doivent respecter leurs obligations financières afin d'améliorer le système routier de l'Outaouais et de la partie québécoise de la capitale nationale.

[Traduction]

La liste comprend d'autres projets dont : environ 4,6 millions de dollars pour des initiatives liées à la sécurité publique comme la politique canadienne de sécurité nationale; environ 3 millions de dollars destinés à la construction du hangar de l'aéroport de Moncton

au Nouveau-Brunswick; près de 2 millions de dollars en fonds visant à augmenter la capacité fédérale et régionale et la capacité scientifique dans le contexte du projet de gazoduc de la vallée du Mackenzie et de l'exploitation de ressources connexes; environ 2,4 millions de dollars en fonds consacrés au développement durable et à la gestion des océans au Canada dans le cadre du Plan d'action pour les océans; un financement de 565 000 dollars pour le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique ayant trait à l'investissement dans des projets d'infrastructures publiques pour améliorer la qualité de vie à la fois dans les communautés urbaines et rurales.

[Français]

Je sais, monsieur le président, que le temps ne nous permet pas de passer en revue tous les projets de la liste ni d'en donner une explication détaillée. Par contre, ces chiffres représentent la vision de mon ministère d'un système de transport qui est reconnu dans le monde comme étant sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Je serai très heureux de pouvoir répondre à vos questions. Mes fonctionnaires se chargeront des questions auxquelles je ne pourrai répondre.

[Traduction]

Le président: Nous passons aux questions.

Monsieur Gouk.

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

Je vous souhaite encore une fois la bienvenue, monsieur le ministre.

Donc, beaucoup de questions, si peu de temps. Ce ne serait pas mal si vous pouviez rester ici plus longuement afin de bien approfondir les sujets.

L'hon. Jean Lapierre: Je pourrais rester ici jusqu'en avril, si vous voulez.

M. Jim Gouk: Et bien, monsieur le ministre, dans ce cas vous serez un homme très seul.

J'aimerais commencer par l'article sous le crédit 10, celui se rapportant aux 19 millions de dollars pour le transport ferroviaire de passagers régional et en régions éloignées. Faudra-t-il construire de nouvelles voies là où il n'y en a pas? Est-ce l'intention ou s'agit-il de voies existantes?

L'hon. Jean Lapierre: Ce sont toutes des voies existantes.

M. Jim Gouk: Qui exploite ces voies actuellement?

L'hon. Jean Lapierre: Et bien, il y a Ontario Northland, Toronto à North Bay, 2,5 millions de dollars; Algoma Central, Sault Ste. Marie à Hearst, 2,1 millions de dollars puis Québec North Shore, Tshiuetin, Sept-Îles à Schefferville.

M. Jim Gouk: Que proposez-vous exactement de faire avec ces lignes? Êtes-vous en train de donner de l'argent à d'autres personnes pour qu'elles achètent ces lignes à des entreprises existantes et les exploitent elles-mêmes?

L'hon. Jean Lapierre: Helena Borges pourra peut-être vous donner tous les détails.

Mme Helena Borges (directrice générale intérimaire, Politiques de transport terrestre, ministère des Transports): Ontario Northland dispose d'un fonds de fonctionnement que nous leur versons depuis 1996. C'est le même pour Algoma Central. Ce montant n'a pas augmenté depuis 1996. Au sujet de QNS&L Tshuëtin, il se trouve que QNS&L ferme boutique. Tshuëtin est un service de chemin de fer exploité par les Premières nations, c'est le premier au Canada, ils s'occuperont du service, des opérations sur la ligne et feront d'importantes améliorations sur la ligne pour continuer à assurer le service.

M. Jim Gouk: Dans le cas de Algoma Central, je crois comprendre qu'ils reçoivent des montants égaux de la part du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et d'Algoma Central eux-mêmes. Est-ce exact? Est-ce encore la formule?

Mme Helena Borges: Non. Pour Algoma Central, le service des localités éloignées n'est financé que par Transports Canada, le gouvernement fédéral. Il n'y a aucune participation du gouvernement provincial. Algoma Central Railway, qui fait partie du CN, finance le service touristique qui est distinct du service régional.

M. Jim Gouk: Il y a quelque temps, monsieur le ministre, votre prédécesseur qui était on ne peut plus optimiste et qui rêvait de services ferroviaires par excellence, a promis 700 millions de dollars pour VIA Rail; une promesse qui a considérablement choqué l'industrie et l'ensemble de la population. La raison a finit par l'emporter et la promesse a été abandonnée. Or, vous déclarez aujourd'hui aux médias, à la presse canadienne, que vous devez trouver plus d'argent pour VIA Rail. VIA Rail demande essentiellement que l'on lui donne les 700 millions de dollars qui avaient été promis. La compagnie veut 408 millions de dollars pour améliorer l'infrastructure et 305 millions de dollars pour réparer et rénover ses wagons.

Vous avez dit que les Canadiens doivent décider s'ils veulent financer un service ferroviaire efficace et rapide. Quelles sont vos intentions concernant VIA Rail en termes de financement dans l'avenir prévisible? Avez-vous des idées précises que vous pourriez faire part au comité?

• (0920)

L'hon. Jean Lapierre: Je n'ai pas d'idée précise. J'ai essayé de... J'ai rencontré les membres du conseil d'administration de VIA Rail et j'ai entendu ce qu'ils avaient à dire. J'ai aussi discuté de manière générale avec mes collègues du Cabinet pour déterminer si nous voulions continuer à avoir un transport ferroviaire de passagers, et dans ce cas, il faudra investir dans cette société étant donné que la plupart du matériel a au moins 25 ans d'ancienneté.

Si nous voulons plus de services, des services meilleurs et plus rapides, il faut payer le prix. Vous savez qu'il n'y a pas un seul service ferroviaire ou de transport public au monde de rentable, sauf celui à Hong Kong, et ils ont une façon de le faire. Et au regard de nos obligations au titre du Protocole de Kyoto, nous devons ouvrir un débat au Canada à ce sujet — pour déterminer si nous voulons un service national de transport ferroviaire de passagers qui soit logique — suivra la présentation d'un projet de loi à cet effet.

M. Jim Gouk: À part le corridor Québec-Windsor, pouvez-vous me dire où avons-nous aujourd'hui un transport ferroviaire de passagers?

L'hon. Jean Lapierre: Eh bien, il y a un service de transport ferroviaire de passagers et ce corridor est, bien sûr, celui où le service est le plus rapide, etc., mais il y a toujours un projet de loi lié à cela. Je n'ai pas d'idée préconçue, comme je l'ai toujours dit, mais je crois

que nous devons décider si nous voulons noyer cette compagnie, car c'est ce que nous sommes en train de faire...

M. Jim Gouk: Monsieur, avec tout le respect que je vous dois, et nous n'avons pas beaucoup de temps, la question posée était: à part le corridor Québec-Windsor, où, selon vous, y a-t-il un service de transport ferroviaire de passagers au Canada aujourd'hui?

L'hon. Jean Lapierre: Par exemple, nous venons de parler de certains services en régions éloignées.

M. Jim Gouk: Est-ce votre réponse? À part le corridor Québec-Windsor, nous avons un service de transport ferroviaire de passagers en régions éloignées.

L'hon. Jean Lapierre: Eh bien, c'est la situation en Gaspésie. Essayez de supprimer leur service ferroviaire et vous verrez leur réaction.

Oui, il y a d'autres endroits dans l'est et dans l'ouest du Canada.

M. Jim Gouk: D'accord. Où y a-t-il un service de transport ferroviaire de passagers dans l'Ouest canadien?

L'hon. Jean Lapierre: À quoi jouez-vous?

M. Jim Gouk: Je ne joue pas, monsieur. Je vous pose une question très directe. Dans quelle partie de notre pays, excepté quelques régions éloignées où nous pouvons avoir une clientèle, y a-t-il un service de transport ferroviaire de passagers?

Vous avez parlé de Kyoto. Donc, d'une façon ou d'une autre, en ayant un transport ferroviaire de passagers, nous allons par magie protéger l'environnement. Je tiens à vous dire, monsieur, que le service de transport ferroviaire de passagers est le moyen de transport le moins écologique, sauf dans les corridors à forte densité de trafic où il y a essentiellement les trains de banlieue.

Le service transcontinental d'Edmonton à Vancouver est le moyen de transport le moins écologique. Il consomme une plus grande quantité de carburant par voyageur-mille. Il pollue plus que les bus ou les avions. C'est le plus coûteux, même avec la subvention. Il ne transporte pas des passagers, il transporte des touristes. Est-ce que notre pays et les contribuables canadiens, qui paient énormément d'impôts en dépit du faux budget déposé, devraient subventionner le tourisme au Canada?

L'hon. Jean Lapierre: C'est ce que vous pensez. Je sais que c'est votre bête noire.

M. Jim Gouk: Ce n'est pas mon opinion; c'est une question.

L'hon. Jean Lapierre: Non, c'est votre opinion. Contrairement à vous, je n'ai pas d'avis définitif concernant VIA Rail.

Je sais que vous souhaiteriez qu'elle ferme ses portes. C'est votre choix. Si c'est ce que vous voulez dire aux Canadiens, allez-y. Mais, je ne vous suis pas.

J'ai demandé au conseil d'administration d'étudier, dès maintenant, les futurs projets. Mes discussions avec mes collègues du Cabinet viennent tout juste de commencer. De toute évidence, il nous faudra peut-être attendre quelques mois pour continuer ces discussions. Je ne suis pas fermé à d'autres initiatives. Mais, je pense que, par égard aux Canadiens, nous devons avoir un vrai débat et cela pourrait se faire dans le cadre des futurs travaux de votre comité.

Contrairement à vous, je n'ai certainement pas l'esprit fermé.

• (0925)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Gouk.

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Messdames et messieurs, je vous souhaite la bienvenue.

Poursuivons votre envolée sur VIA Rail Canada, puisque nous aussi, du Bloc québécois, avons à coeur le sort de VIA Rail.

L'année dernière, vous nous avez dit qu'il y avait eu une diminution des crédits parce que c'était une année de transition et qu'il y avait eu de petits problèmes. Cette année, je pense qu'on peut considérer — sans faire de jeu de mots — qu'on est sur les bons rails.

VIA Rail subit une autre diminution, cette fois de l'ordre de 75 millions de dollars. Vous dites avoir le développement durable et le réseau ferroviaire à coeur, mais j'ignore quel message vous envoyez au nouveau président et chef de la direction, M. Paul Côté, et aux passagers.

Une diminution! Comment peut-on...

L'hon. Jean Lapierre: C'est justement pourquoi j'ai évoqué la nécessité de prendre une décision sur la question de l'immobilisation.

Si on veut donner un deuxième souffle à VIA Rail, il est clair qu'il faudra y investir de l'argent. Nous avons dit qu'il faudrait un montant approximatif de 750 millions de dollars pour maintenir le service actuel. Avec ce montant, on ne fait pas de folies et on ne crée pas de nouvelles lignes. On se contente de maintenir le niveau de service actuel.

Le gouvernement devra choisir. Il pourra se contenter d'injecter 750 millions de dollars pour maintenir le service ou il devra injecter des milliards de dollars pour avoir un service encore plus rapide.

Je pense qu'on devra tenir cette discussion. Votre comité sera probablement appelé à y participer; ce serait un bon instrument pour aider à faire en sorte que les Canadiens participent à cette discussion.

Certaines personnes, comme M. Gouk, voudraient fermer VIA Rail, d'autres veulent conserver cette compagnie. J'ai fait le tour de mes collègues libéraux et je peux vous affirmer qu'il y a une volonté d'offrir un service de qualité. Toutefois, je leur ai dit que pour offrir un service de qualité,

[Traduction]

Il faudra joindre le geste à la parole.

[Français]

Il faudra prendre cette décision dans les prochains mois.

Mme Caroline St-Hilaire: Malgré tout le respect que je vous dois, si cette volonté existe, elle ne paraît pas dans les crédits, en tout cas, pas pour l'instant. Cela ne paraît pas plus dans la mise à jour — ou budget — d'hier, mais j'imagine que cela suivra un jour.

J'aimerais passer à d'autres questions.

En ce qui a trait au pont de Québec, monsieur le ministre, vous m'aviez dit il y a deux semaines qu'il ne restait que quelques jours avant d'obtenir la réponse finale du CN. J'imagine que vous avez une bonne nouvelle à m'apprendre, ce matin.

L'hon. Jean Lapierre: J'aimerais bien avoir de bonnes nouvelles et vous dire que le CN a envoyé ses peintres, mais avec la neige, ce serait un peu gênant.

Nous avons discuté avec le CN, qui reconnaît ses responsabilités face à certains éléments, comme la structure. Le débat porte encore sur la peinture, et nous sommes convaincus d'avoir raison.

Au début, la direction ne voulait absolument rien savoir, mais les discussions se poursuivent et le CN fait preuve d'une certaine ouverture, bien que ce ne soit pas suffisant à mon goût. Nos avocats

nous disent que nous avons raison d'exiger l'exécution complète. Nous sommes près d'en appeler aux tribunaux.

Mme Caroline St-Hilaire: Cela n'a donc pas vraiment avancé.

L'hon. Jean Lapierre: Ce n'est pas suffisamment avancé en ce sens qu'ils n'ont pas encore offert de sortir leurs pinceaux. Mon sous-ministre, Louis Ranger, a eu des discussions plus directes avec eux.

M. Louis Ranger (sous-ministre, ministère des Transports): Comme vous le savez, une entente, qui prévoyait que le pont soit transféré au CN, a été conclue en 1993. Une autre, qui portait sur la peinture, a été conclue en 1997 entre le gouvernement du Québec, le CN et nous. Il y a eu un débat pour déterminer si l'entente de 1997 annulait celle de 1993 et pour savoir si le CN conservait à perpétuité ses engagements relativement au pont. Lors de nos dernières discussions, le CN a reconnu clairement sa responsabilité à long terme de maintenir l'intégrité structurale du pont. Cela n'est plus remis en question. Il reste à régler la fameuse question de savoir comment on complétera le contrat de peinture. Le CN a clairement indiqué qu'il avait la responsabilité d'entretenir la structure du pont à perpétuité.

Mme Caroline St-Hilaire: C'est bien.

Je m'intéresse depuis quelques semaines au fonctionnement des appels d'offres de Transports Canada. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

L'hon. Jean Lapierre: Je ne me suis jamais intéressé à cela.

M. André Morency (sous-ministre adjoint, Groupe des services généraux, ministère des Transports): Les appels d'offres sont couramment accessibles par le système MERX. S'ils ont une valeur de plus de 25 000 \$, ils sont toujours publiés. Comme vous le savez, les ministères doivent signer des contrats à source unique pour ce qui dépasse 25 000 \$. On publie les annonces par le biais du système MERX, tout comme le prévoit notre entente de libre-échange avec les États-Unis, et elles sont disponibles à tous ceux que cela intéresse.

Mme Caroline St-Hilaire: Parlons des langues officielles. Ces annonces sont-elles en français, en anglais ou bilingues?

•(0930)

M. André Morency: Cela devrait toujours être publié dans les deux langues officielles.

Mme Caroline St-Hilaire: J'ai reçu la semaine dernière un appel d'offres. C'est un heureux hasard que l'on parle des crédits de Marine Atlantic, car elle aurait fait un appel d'offres. Des entreprises ont présenté une soumission, et on demande que les documents soient uniquement en anglais.

Étiez-vous au courant de cela?

M. André Morency: Dites-vous que Marine Atlantic a fait l'appel d'offres?

Mme Caroline St-Hilaire: Non, je dis que Transports Canada l'a fait.

M. André Morency: Je ne suis pas au courant de cela, madame.

Mme Caroline St-Hilaire: Il s'agit de la proposition T8080050356; je vous en ferai parvenir une copie.

L'hon. Jean Lapierre: Que veut acheter, au juste, Marine Atlantic?

Mme Caroline St-Hilaire: Il s'agit du projet d'expert-conseil que Marine Atlantic veut développer avec Transports Canada. Au point 8 de votre appel d'offres, on peut lire ceci:

Toutes les ressources doivent avoir démontré leur capacité à communiquer verbalement et par écrit en anglais. Tous les produits à livrer le seront en anglais.

Je voulais savoir ce qu'il en était.

M. André Morency: On va sûrement enquêter là-dessus.

Mme Caroline St-Hilaire: Pensez-vous que cela soit normal?

M. André Morency: Je suppose que cet appel d'offres a été lancé par Marine Atlantic, et non pas par le ministère des Transports.

Mme Caroline St-Hilaire: Je ne veux pas vous faire de peine, mais il s'agit d'un document de Transports Canada.

M. André Morency: On s'informerait; on n'était pas au courant de cet appel d'offres.

Mme Caroline St-Hilaire: J'aimerais vous poser une dernière question sur le premier point du Sommaire du portefeuille. Il est question d'autoriser un virement à la Défense nationale d'un montant de plus de 197 millions de dollars.

Pouvez-vous un peu m'expliquer ce que cela implique? S'agit-il d'acheter des hélicoptères?

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): Vous faites référence au système de recherche et sauvetage. La Défense nationale nous transfère des fonds pour financer des projets de recherche et sauvetage. Ce fonds subventionnera cette année quatre projets différents: un projet pour les canots et la sécurité des petites embarcations, un projet pour l'alcool et la sécurité nautique, un projet de volontariat pour la recherche et le sauvetage au niveau des petites embarcations et, finalement, un projet de recherche sur les noyades pour le Bureau de la sécurité nautique.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre. Je voudrais revenir au cas de l'Administration portuaire de Toronto. Vous vous rappelez peut-être que j'avais posé une question il y a deux semaines et que je n'ai pas obtenu de réponse. En consultant les prévisions budgétaires, je vois que 35 millions de dollars ont été versés à l'Administration portuaire de Toronto. On sait que la construction du pont devait coûter 22 millions de dollars. Le processus d'approbation de la construction n'a jamais été complété. Je vois mal comment un pont qui n'a pas été construit aurait pu coûter 35 millions de dollars, quand on sait très bien que sa construction aurait coûté 22 millions de dollars. Je vous pose de nouveau la question.

Qu'est-ce que votre ministère a reçu qui justifie ce montant de 35 millions de dollars? À qui cet argent a-t-il été payé, et pour quelle raison?

L'hon. Jean Lapierre: Vous êtes chanceux, je suis accompagné du meilleur avocat en ville, Me Pigeon, qui a eu la responsabilité de ce dossier. Il va certainement pouvoir vous expliquer cela en détail.

M. Jacques Pigeon (avocat général ministériel, Services juridiques, ministère des Transports): Le montant de 35 millions de dollars a été payé à la suite d'une décision du gouvernement du

Canada d'en arriver à un règlement relatif aux réclamations, sur une base contractuelle, de l'Administration portuaire de Toronto auprès du gouvernement du Canada, comme le ministre l'a dit lors de son allocution d'ouverture. Ce montant a été versé à l'Administration portuaire de Toronto en vertu d'une entente de règlement structurée. En même temps, l'Administration portuaire de Toronto concluait une entente avec les gens avec qui elle avait signé des contrats, de façon à pouvoir nous livrer des quittances...

• (0935)

[Traduction]

M. Peter Julian: Cela ne répond pas à la question. Qui a été payé et pour quelle raison? Voilà la question que j'ai posée la dernière fois et je la repose aujourd'hui. Je ne comprends pas ce refus de répondre.

[Français]

M. Jacques Pigeon: Le montant de 35 millions de dollars a été négocié entre le gouvernement du Canada et l'Administration portuaire de Toronto.

[Traduction]

M. Peter Julian: D'accord, je vais être plus précis. Est-ce que de l'argent a été versé aux entreprises appartenant à Victor Pappalardo qui a fait l'objet, en 1996, de 26 chefs d'accusation de déclarations fausses ou trompeuses en vertu de la Loi sur les douanes? Est-ce que de l'argent a été envoyé à M. Pappalardo ou à l'une des entreprises qu'il contrôle ou qui lui appartiennent?

M. Louis Ranger: La réponse est très claire, monsieur. Le montant de 35 millions de dollars a été payé aux autorités portuaires, point final, pour régler une situation.

M. Peter Julian: Quelle partie de cet argent constitue une subvention versée à l'Administration portuaire de Toronto? Comme vous le savez, la Loi maritime du Canada interdit de verser directement des subventions aux administrations portuaires.

M. Louis Ranger: Je le sais très bien. Je vais demander à M. Pigeon de vous expliquer pourquoi ce n'est pas contraire à la Loi maritime du Canada.

M. Jacques Pigeon: L'argent versé, en vertu du règlement, l'a été pour régler une obligation et des revendications qu'auraient pu avoir l'Administration portuaire contre le gouvernement du Canada. Aucune partie de cet argent n'a été payé à titre de subvention.

M. Peter Julian: Aucune partie de cet argent n'a été payé à titre de subvention. Vous ne pouvez pas nous dire à qui cet argent a été versé; vous ne pouvez pas nous dire le motif de ce versement. Nous savons que le processus d'approbation n'a pas été complètement terminé, donc toute construction de pont ou tout autre contrat aurait été irresponsable.

Des contrats ont-ils été signés en relation à cette question? Ces contrats sont-ils en votre possession et est-ce que ces contrats incluent ceux que je supposerais être la politique gouvernementale responsable et prudente d'avoir des clauses de résiliation au cas où le processus d'approbation approprié n'avait pas été suivi?

M. Jacques Pigeon: Le gouvernement du Canada a payé un montant de 35 millions de dollars pour le règlement d'une rupture de contrat qui...

M. Peter Julian: Est-ce que ces contrats sont en votre possession?

M. Jacques Pigeon: Bien sûr. Ce sont des contrats dans lesquels le gouvernement du Canada était une partie.

M. Peter Julian: Est-ce que l'Administration portuaire de Toronto a signé ces contrats sans y être autorisée, étant donné que le processus d'approbation du pont n'était pas terminé?

M. Jacques Pigeon: Je ne suis pas d'accord avec la prémisse de votre question.

M. Peter Julian: C'est de l'information publique. Vous savez cela très bien.

M. Jacques Pigeon: Laissez-moi tenter d'expliquer ma réponse.

Je crois que votre question portait sur d'autres aspects qui auraient dû être clarifiés. Le gouvernement du Canada a procédé à la modification de l'entente tripartite, il y avait trois parties à cette entente. C'était dans le cadre du règlement d'une poursuite intentée en 2003, je crois. L'entente tripartite a été conclue entre le gouvernement du Canada, l'administration portuaire et la Ville de Toronto.

M. Peter Julian: Maintenant, la Ville de Toronto était la seule ville...

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Je fais un rappel au Règlement. Monsieur le président, j'aimerais entendre la réponse.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Moi aussi, j'aimerais entendre la réponse.

M. Peter Julian: C'est à mon tour; vous pouvez poser ces questions lorsque ce sera votre tour, monsieur Bonin.

La réalité est que la Ville de Toronto a été poursuivie en justice et elle n'a rien payé. Alors, pourquoi 35 millions de dollars provenant des contribuables ont-ils été envoyés à l'administration portuaire de Toronto sans justification, apparemment? Nous avons fait une demande d'accès à l'information; on nous a donné un document occulté de 100 pages. Je me demande qu'est-ce que vous essayez de cacher? Qu'avez-vous peur de divulguer à la population au sujet de ces 35 millions de dollars?

L'hon. Jean Lapierre: Nous n'essayons pas de cacher quoique ce soit. Je crois que tous les engagements qui ont été pris ont été rendus publics. Le maire de Toronto a pris une décision et a demandé au gouvernement fédéral de mettre fin à ce projet, et c'est ce qu'il a fait, par réglementation. Et cela a coûté de l'argent. Nous avons fait cela à la demande du nouveau maire de Toronto, après les élections.

M. Peter Julian: Il n'a pas demandé que ces 35 millions de dollars soient envoyés sous la forme d'un chèque en blanc sans justification.

L'hon. Jean Lapierre: Vous auriez dû voir la réponse qu'il m'a donnée. Il voulait résoudre cette question et il voulait un comité blindé. Le premier ministre a dit que le signal allait venir de la ville. Nous avons reçu ce signal de la ville et nous avons payé la facture. C'est ce qui s'est produit. C'est la réalité.

• (0940)

M. Peter Julian: Savez-vous que les primes et les salaires des gestionnaires de l'administration portuaire de Toronto ont été multipliés par cinq? Je pense au PDG, dont le salaire annuel est passé de 35 000 \$ à 173 000 \$. C'est lorsque les revenus étaient établis par l'administration portuaire de Toronto.

L'hon. Jean Lapierre: Je suis certain que vous connaissez la structure des administrations portuaires. Vous savez que le gouvernement ne prend pas ces décisions. Ces sociétés prennent leurs propres décisions et sont responsables de leurs conseils. Savez-vous cela également?

M. Peter Julian: Vous avez envoyé 35 millions de dollars à l'administration portuaire. Il est clair qu'il s'agit de votre argent, notre argent, l'argent des citoyens...

Le président: Monsieur Julian...

M. Peter Julian: ... de l'argent qui a été envoyé à l'administration portuaire parce qu'ils ont augmenté leurs primes.

Le président: Monsieur Julian, votre temps est écoulé.

Monsieur Bonin.

[Français]

M. Raymond Bonin: Merci, monsieur le président. Au lieu de poser une question, j'aimerais faire un commentaire sur les trains de passagers au Canada.

J'espère que lors de votre évaluation, vous allez consulter le rapport de notre comité intitulé « La renaissance des services ferroviaires voyageurs au Canada ». Onze recommandations ont été faites, et neuf d'entre elles ont été acceptées par le Cabinet. Dans ce document, on laisse la place au secteur privé, soit par franchise ou par partenariat. Je crois que les recommandations qui ont été faites à cette époque sont encore plus valables aujourd'hui qu'elles ne l'étaient dans ce temps-là. Il y a donc de la place pour améliorer le système. J'ai présidé ce rapport et je ne crois pas que le gouvernement peut le faire seul. La seule façon de le faire est de le faire avec l'aide du secteur privé.

L'hon. Jean Lapierre: Je vous remercie, monsieur Bonin, d'attirer mon attention sur ce sujet. Il est clair qu'il faut étudier tous les modèles. Il n'y a pas de modèle unique; c'est pourquoi je ne veux pas arriver ici avec une idée préconçue. Je pense que nous devons travailler ensemble et tâcher de savoir si la meilleure décision serait de se doter d'un service ferroviaire de passagers et quel serait le meilleur modèle, le plus efficace et qui exigerait le moins de responsabilités financières de la part du contribuable? C'est clair. Je sais qu'il existe de nouveaux modèles de gestion, etc. J'ai dit au conseil d'administration qu'il devait examiner tous ces modèles. J'aimerais qu'on le fasse ensemble, afin de se donner un service selon les règles modernes de gouvernance. L'État n'est pas obligé de tout faire, c'est clair.

M. Raymond Bonin: Par cette étude, nous avons découvert que les Canadiens et Canadiennes aiment le train de passagers. Ils veulent que l'on préserve le système de train de passagers, mais lorsqu'ils voyagent, ils préfèrent utiliser leur automobile. Cela explique pourquoi votre décision est si difficile.

[Traduction]

Le président: Monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser une petite question.

Pouvez-vous me dire dans quel aéroport il y a eu, en dollars réels, une diminution du loyer après la mise en vigueur de votre nouvelle politique l'année dernière et à combien se chiffre cette diminution?

L'hon. Jean Lapierre: Je ne sais pas si nous avons les tableaux que nous avons publiés lors de l'annonce du programme. La diminution du loyer, dans de nombreux cas, se reflétait sur la hausse du loyer prévue pour les cinq prochaines années. C'est ce que nous avions dit.

M. Andrew Scheer: Merci. C'est exactement le point. Vous ne pouvez parler de baisse de loyer lorsqu'il s'agit d'une augmentation moins importante. Si vous étiez mon propriétaire et que vous augmentiez mon loyer de 100 \$ le mois prochain, et puis si vous dites une semaine plus tard que vous allez l'augmenter plutôt de 50 \$, cela ne représente pas d'économie pour moi. Vous m'avez juste augmenté d'une moins grande somme. C'est toute la question des loyers des aéroports.

L'hon. Jean Lapierre: Des hauts fonctionnaires m'ont dit que les aéroports de Calgary et d'Edmonton ont subi des réductions immédiatement.

M. Andrew Scheer: Oui, mais on est loin des 8 milliards de dollars dont vous parlez tout le temps. Toutes les réductions dont vous parlez sont des réductions d'augmentations. Il ne s'agit pas de réductions réelles.

L'hon. Jean Lapierre: Vous devez vous rappeler d'une chose. Ces baux ont été signés par des gens d'affaires qui étaient tenus de les respecter. Ils étaient responsables des baux qu'ils avaient signés. Le gouvernement aurait pu dire qu'il allait recevoir tout l'argent dû. Le gouvernement a plutôt réalisé que ces loyers étaient trop élevés. Il s'agit donc d'une réduction réelle par rapport aux baux qu'ils avaient signés. C'est de la vraie argent et de vraies réductions. Il n'y a pas de formule magique. C'étaient des baux réels, signés.

M. Andrew Scheer: Je veux préciser ici qu'il n'y a pas de réelles diminutions de loyer à grande échelle comme vous le dites tout le temps, car dans bien des cas, il s'agissait d'un ultimatum...

L'hon. Jean Lapierre: C'est de la vraie argent aussi.

M. Andrew Scheer: Non. J'ai parlé avec des administrations d'aéroport. Je ne crois pas qu'il y a une seule administration d'aéroport qui est d'accord avec vous à ce sujet.

L'hon. Jean Lapierre: J'aurais dû vous faire parvenir des exemplaires des lettres de remerciement qu'on m'a envoyées. Vous seriez impressionné.

• (0945)

M. Andrew Scheer: Notre comité s'est déplacé pendant des mois, a rencontré les dirigeants de ces administrations en personne.

Quoi qu'il en soit, passons à la prochaine question. La raison pour laquelle la Farmer Railcar Coalition (FRCC) a obtenu le parc de wagons-trémies, c'est qu'il pouvait faire économiser de l'argent aux agriculteurs en éliminant le coût de l'achat des wagons et en économisant sur l'entretien. Maintenant, votre ministère dit qu'il n'acquerra pas les wagons pour 1 \$. Vous allez suivre un certain procédé et l'OTC n'a fourni à ce comité aucun chiffre concret sur les coûts d'entretien réels. Alors, d'où vont venir les économies?

Mon point est que je veux m'assurer que les producteurs obtiennent le meilleur marché — et non que ce soient les libéraux qui obtiennent le meilleur marché. J'aimerais que vous me disiez quel sera le bénéfice de procéder par appels d'offres uniques? Où sont les économies réelles?

Pendant que vous réfléchissez à cela, j'ai une question de suivi: pouvez-vous garantir que la FRCC ne s'occupera pas de l'affectation des wagons?

L'hon. Jean Lapierre: La chose que la FRCC a dite, c'est que les coûts d'entretien seront moins élevés que les coûts...

M. Andrew Scheer: Avez-vous ces chiffres?

L'hon. Jean Lapierre: Ils font l'objet d'une négociation actuellement. Après un discours, lorsque l'on passe à la réalité, il s'agit de décider des chiffres, et c'est ce qui se passe. Je ne peux vous

dire si ces chiffres seront importants ou non. Ils sont en négociation; ils discutent avec les compagnies de chemin de fer. C'est le moment décisif maintenant. Ce n'est pas une hypothèse; c'est la réalité. C'est ce qui se passe en ce moment. Nous attendons donc à la fin du processus.

M. Andrew Scheer: Habituellement, vous établissez ces cadres ou ces coûts avant d'entreprendre des négociations, afin de savoir si ce qu'on vous offre est bon comparativement à d'autres offres. Mais cela n'a pas été un problème pour vous, car vous n'avez traité qu'avec un seul soumissionnaire.

La dernière fois que vous êtes venu au comité, vous avez dit qu'une des raisons pour laquelle vous vouliez ce groupe plutôt que d'autres, c'est qu'il était à votre table pendant neuf ans et que vous vouliez que cela soit fait. Mais vous n'avez jamais demandé un processus ouvert. Vous n'avez pas fait un appel d'offres pendant neuf ans.

À titre de comparaison, supposons qu'un collecteur de fonds libéral qui veut devenir sénateur demande pendant neuf ans d'être sénateur. Cela ne veut pas dire que cela fait neuf ans qu'on attend qu'il devienne un sénateur. C'est simplement une personne qui veut quelque chose ou un groupe qui veut quelque chose.

L'hon. Jean Lapierre: Vous êtes bien trop jeune pour rêver à cela.

M. Andrew Scheer: Je suis en bas de l'âge requis à cet endroit.

Ce que nous disons, c'est qu'il n'est pas juste de dire que c'était à la table depuis neuf ans. Il n'y a pas eu un processus d'appel d'offres qui a duré neuf ans. Les soumissionnaires n'ont pas eu neuf ans. Les autres groupes qui ont exprimé leur intérêt à faire partie du processus n'ont pas eu l'occasion de le faire pendant neuf ans. Le processus a été déclenché et il visait un seul soumissionnaire. Vous avez fait cela sans avoir les chiffres réels des coûts d'entretien, l'essentiel. Quelle est la logique derrière cela?

L'hon. Jean Lapierre: Vous dites vrai. C'est pourquoi cela fait partie des discussions continues avec eux.

M. Andrew Scheer: Il y a beaucoup de groupes qui auraient probablement aimé...

L'hon. Jean Lapierre: Bien, nous en avons décidé ainsi. Je suis prêt à défendre ma position et à dire que nous avons décidé de choisir la FRCC. Oui. Est-ce parce que nous avons un biais en faveur des agriculteurs? Oui, effectivement.

M. Andrew Scheer: Pour les libéraux?

L'hon. Jean Lapierre: Je ne connais pas même pas l'adhérence politique de ces personnes.

M. Andrew Scheer: Vous devriez le demander.

L'hon. Jean Lapierre: Non.

Franchement, les négociations en cours nous diront s'il s'agit d'une proposition viable ou pas. À la fin du processus, nous verrons. Si ce n'est pas une proposition viable, alors nous ne les utiliserons pas.

Le président: Je suis désolé, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

Monsieur le ministre, dans vos commentaires, vous avez parlé du report de 29 millions de dollars. Vous avez dit que les questions de sécurité étaient un des postes. Vous avez dit qu'une somme de 4,6 millions de dollars était destinée à la sécurité publique. J'examinais les références dans les explications, qui comprennent encore deux ou trois initiatives sur la sécurité publique. Pouvez-vous donner plus de détails à ce sujet?

M. André Morency: Dans les 29 millions de dollars, monsieur Bell... À chaque automne, le ministère doit examiner sa situation budgétaire et faire des plans pour les budgets des années subséquentes. L'automne dernier, on a déterminé qu'il allait être impossible pour nous de continuer à exécuter tous nos programmes et qu'il fallait donc reporter de l'argent en suivant les lignes directrices sur les reports.

Par exemple, certaines sommes reportées devaient l'être pour le désaïssement des ports. Nous avons donc demandé que 10 millions de dollars soient reportés dans l'exercice actuel afin de nous permettre de continuer nos activités de désaïssement des ports.

Parmi les autres initiatives, il y avait des études politiques majeures qui étaient en cours et une variété d'autres questions opérationnelles pour lesquelles nous savions qu'il allait être impossible de dépenser l'argent attribué à l'exercice précédent. Nous avons donc pris des dispositions pour reporter l'argent afin que le travail se poursuive à l'exercice en cours. Cela couvre une variété de programmes à l'échelle du ministère qui font partie de notre programme.

M. Marc Grégoire: Puis-je ajouter un commentaire au sujet des 4,6 millions de dollars? Cet argent sert essentiellement à la sécurité maritime, à notre programme de supervision. La majeure partie de cette somme est utilisée pour engager des inspecteurs dans les diverses régions. Nous engagerons jusqu'à 37 personnes dans les régions et à Ottawa pour les programmes de sécurité maritime si ces fonds sont approuvés, alors il est très important pour nous de les obtenir, pour la sécurité maritime.

• (0950)

M. Don Bell: Qu'est-ce que ces 37 nouveaux fonctionnaires feront? Cela m'intéresse. Est-il question de sécurité portuaire, d'ajouter des agents d'inspection? Est-il question...?

M. Marc Grégoire: C'est surtout pour la sécurité dans les ports. Nous avons un nouveau règlement en place depuis le 1^{er} juillet 2004. Il s'agit du code ISPS.

Nous avons eu les personnes nécessaires pour élaborer ce règlement et le mettre en oeuvre. Nous n'avions que quelques personnes pour approuver les divers plans de sécurité dans les ports et dans les installations portuaires. Nous devons maintenant appliquer ces plans. Nous devons aller sur le terrain. Nous devons aider les ports et faire en sorte que les divers plans de sécurité soient mis en place — autrement dit, nous devons nous assurer que les ports font ce qu'ils sont censés faire.

Ces personnes nous aideront également à améliorer les choses — à resserrer les filets de sécurité dans les ports. Certains feront également l'inspection des navires. Actuellement, l'inspection des navires est effectuée par des inspecteurs de sécurité maritime, surtout des inspecteurs qui contrôlent l'état des ports, mais nous avons également de ces inspecteurs qui vont à bord des navires. Lorsque les inspecteurs du contrôle pour l'état du port décelent des déficiences, ils recevront de l'aide de ces inspecteurs supplémentaires qui sont sur le terrain.

M. Don Bell: D'accord.

De plus, vous avez parlé des 11 millions de dollars pour les sites contaminés. Cela m'intéresse... Je vois ici des fonds pour l'évaluation, la gestion et les mesures correctives. Pouvez-vous me mettre à jour à ce sujet? Vous avez notamment mentionné qu'il y avait un site en Colombie-Britannique. Vous avez parlé de deux nouveaux projets — au Québec, je crois que vous avez dit cela — et deux projets continus. Un de ces projets est situé en Colombie-Britannique. Lequel était-ce?

De plus, pouvez-vous me donner les dernières nouvelles sur la situation à Vancouver avec la Première nation Squamish et au sujet de la ligne de collecte principale? Où en sommes-nous par rapport aux étapes de mesures correctives sur ce site?

M. Ronald Sully (sous-ministre adjoint, Groupe des programmes et cessions, ministère des Transports): Je m'excuse, monsieur, je n'ai pas l'information sur le dernier projet des Squamish.

En ce qui a trait à la demande de fonds dans le Budget supplémentaire des dépenses, nous avons obtenu l'approbation pour deux nouveaux projets du plan d'action accéléré sur les sites contaminés. Ces deux projets sont situés à Bushell, sur le lac Athabasca en Saskatchewan, et à Nitchequon, dans le nord du Québec. Nous avons également obtenu l'approbation de poursuivre les travaux que nous avons commencés à Rock Bay, dans le port de Victoria et à l'aéroport Gander.

Ces fonds proviennent du centre. Ils sont gérés par le Conseil du Trésor et Environnement Canada. Ils sont offerts à tous les ministères pour les aider à assainir leurs terrains; ces fonds visent habituellement les grands projets, pour lesquels les ministères n'ont pas assez d'argent dans les services votés pour les financer.

M. Don Bell: J'aime obtenir une réponse, en bout de ligne. Je suppose que l'argent pour l'assainissement — les mesures correctives — du site de Vancouver ou du site des Premières nations Squamish — existe dans les budgets. N'est-ce pas?

M. Ronald Sully: Je devrai jeter un coup d'oeil à cela. Je crois que l'administration portuaire de Vancouver a une obligation, contrairement à Transports Canada, mais nous devons examiner cela.

Le président: Merci, monsieur Sully. Merci, monsieur Bell.

Le ministre dispose de 15 minutes, environ.

Nous allons passer à M. Gouk puis à M. Batters, qui vont partager leur temps. Puis ce sera au tour de MM. Scarpaleggia, Carrier et Julian, après quoi le ministre nous quittera.

M. Jim Gouk: Je voulais mettre fin au malentendu que vous semblez avoir ou que vous voulez répandre. En aucun temps moi-même ou mon parti avons dit que nous voulions que VIA Rail ferme les portes. Nous avons parlé des options du secteur privé.

Maintenant, je vous avise, monsieur, que le gouvernement libéral sous Doug Young se dirigeait vers un vrai problème avec NavCanada, avec les services du trafic aérien... Ils sont allés voir le secteur privé et ont créé un modèle dont le comité a entendu parler. Aux États-Unis, avec toutes les possibilités qu'ils ont à l'échelle mondiale, ils examinent maintenant la possibilité de sauver les leurs. C'est une solution dans le secteur privé.

Les aéroports sont un autre secteur où vous aviez l'habitude de perdre des centaines de millions de dollars par année. L'infrastructure était en décomposition. Nous sommes passés au secteur privé et le problème s'est réglé. C'est également un modèle, sauf pour la question des loyers qui sont examinés actuellement. C'est une autre exception.

Cela a été fait également sous Doug Young. Je suppose qu'il avait encore des élans de libéralisme lorsqu'il a fait la partie des loyers. Pourquoi était-il si bon? C'est clair, il a joint plus tard les rangs du Parti conservateur.

Le secteur privé a été une option pour votre parti également. Pourquoi avez-vous si peur de regarder cette option pour VIA Rail et de donner, peut-être, les mêmes avantages aux Canadiens, comme cela s'est fait dans d'autres secteurs?

• (0955)

L'hon. Jean Lapierre: Je n'ai aucun problème à examiner ces modèles. Ce que j'ai dit, c'est que j'étais en faveur de WESTAC et que tout était sur la table. Je crois que nous devons examiner tous les modèles. Cela a fait l'objet des discussions que j'ai eues avec mes collègues du cabinet. Il est clair que nous voulons que VIA ait un bon avenir et nous allons choisir le modèle plus efficace.

Je n'ai aucun problème à examiner ce que le secteur privé peut faire. La différence entre vous et moi, c'est que je suis un capitaliste dans l'âme. C'est pourquoi je suis libéral.

Je n'ai aucun problème avec le secteur privé, mais il doit faire son mandat; le secteur public a sa place également.

M. Jim Gouk: Nous verrons si vous ferez cela, si vous êtes encore là.

Le président: Nous laissons la parole à M. Batters.

J'aime bien les discussions du Sénat.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Bonne chance avec cela, monsieur le président.

Merci encore une fois, monsieur le ministre et les membres du personnel, pour être venus ici.

Je voudrais poursuivre sur la question des loyers des aéroports. Dans les nouvelles d'aujourd'hui, on a dit que l'administration aéroportuaire du Grand Toronto songe à augmenter les redevances d'atterrissage et les redevances remboursées aux transporteurs. Selon *Sources today*, il s'agit d'une augmentation de 9 p. 100.

Je ne pense pas que vous avez reçu beaucoup de lettres de remerciements et de félicitations de l'administration aéroportuaire du Grand Toronto. Cela n'est pas bon pour les compagnies aériennes. Ce n'est pas bon pour l'industrie aérienne du Canada. C'est terrible pour tous les citoyens canadiens et les voyageurs qui atterrissent à Toronto. Comme le député de Port Moody-Westwood-Port Coquitlam a dit plusieurs fois à la Chambre, les aéroports paient les deux tiers du loyer, mais n'ont qu'un tiers du trafic. Je me demande si le ministre peut dire ce qu'il pense sur ces augmentations qui sont proposées par l'administration aéroportuaire du Grand Toronto et sur l'effet que cela aura sur notre industrie aérienne. Comment cela peut-il être une bonne nouvelle?

L'hon. Jean Lapierre: Je suis heureux que vous posiez cette question, car le loyer n'est pas le principal coût. Vous devez savoir qu'à Toronto, par exemple, dans l'exercice 2004, les coûts pour le service de la dette étaient de 350 millions de dollars, soit 42 p. 100 de toutes les dépenses. Les loyers représentaient 14 p. 100 de toutes les dépenses et je dois vous dire quelque chose — les niveaux de la dette devraient atteindre un sommet en 2007, avec plus de sept milliards de dollars, et les coûts annuels du service de la dette continueront à augmenter au cours des prochaines années pour atteindre environ 600 millions de dollars.

M. Dave Batters: Merci, monsieur le ministre...

L'hon. Jean Lapierre: D'ici 2009, le service de la dette représentera 51 p. 100 de toutes les dépenses. Il ne faut donc pas blâmer les loyers pour le service de la dette.

M. Dave Batters: Connie Turner, une porte-parole de l'administration aéroportuaire du Grand Toronto, a confirmé que cette proposition d'augmentation se rapporte au nouveau barème de loyer de l'aéroport d'Ottawa. C'est l'administration aéroportuaire du Grand Toronto. Je réalise que vous avez quelque chose à dire, monsieur...

• (1000)

L'hon. Jean Lapierre: Elle dit faux. Elle dit faux, car...

M. Dave Batters: Elle dirige l'aéroport.

L'hon. Jean Lapierre: Elle dirige l'aéroport. Elle devrait parler du service de la dette.

Le président: Très rapidement, monsieur Batters.

M. Dave Batters: Je vais revenir au sujet de la FRCC, monsieur. La raison du démantèlement possible des wagons porte-rails — et réellement, vous n'avez vu qu'une seule proposition — était d'économiser de l'argent pour les agriculteurs, mais maintenant M. Harrison et que la FRCC ne parlent plus aux producteurs des économies que cela pourrait représenter s'ils acquièrent la flotte. Nous n'avons vu aucun chiffre de l'OTC sur l'entretien; ils font de la publicité pour un PDG, mais ils ne parlent plus des économies pour les agriculteurs, ce qui devait être la raison pour laquelle tout cela a commencé.

Si nous ne parlons pas d'économies, comment pouvez-vous continuer dans cette voie?

L'hon. Jean Lapierre: Il y avait deux choses: les économies pour les agriculteurs et l'argent pour le remplacement des wagons. Vous savez que ces wagons ont une durée de vie limitée. C'était les deux raisons positives qui étaient dans la proposition initiale. Maintenant, nous en sommes à discuter des chiffres, et nous verrons ce qui se passera à la fin du processus.

C'était les deux objectifs — de réaliser des économies, surtout sur l'entretien, puis d'avoir la liquidité pour remplacer les wagons. C'est l'objectif, et nous verrons si cela peut être atteint.

Le président: Merci.

C'est au tour de M. Scarapaleggia.

M. Francis Scarapaleggia: Merci, monsieur le président.

[Français]

Bonjour et merci de vous être joint à nous, monsieur le ministre.

Un grand nombre d'agents de bord habitent dans ma circonscription. Au fait, on ne m'a jamais parlé de loyers aéroportuaires. Cependant, on parle souvent du ratio agent de bord-passager. Si j'ai bien compris, aucun projet de règlement n'a été publié dans la *Gazette du Canada* pour le moment. Cette modification, qui est prévue par certains, continue à me préoccuper.

Avant de poser quel que geste que ce soit, seriez-vous prêt à attendre le rapport du Bureau de la sécurité des transports portant sur l'accident d'Air France à Toronto?

L'hon. Jean Lapierre: Pour nous, cela ne serait pas réaliste, étant donné que nous pourrions avoir à attendre deux, trois ou quatre ans. De plus, je ne crois pas que le ratio soit un facteur central de cet accident. Il est possible qu'au cours de ce vol, ce ratio ait été un peu plus élevé que ce prescrit le règlement, mais il reste que celui d'Air France est de 1 agent pour 50 passagers. Ce fait ne nous éclaire donc pas énormément.

Pour le moment, cette question n'est pas à mon programme, et je n'ai pas l'intention de l'aborder prochainement. En outre, je ne peux pas dépendre d'un rapport qui risque de n'être publié que dans la semaine des quatre jeudis. Voilà mon problème.

[Traduction]

Le président: D'accord.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci.

Bonjour, monsieur le ministre. J'aimerais revenir sur la question du pont de Québec. Vous avez pris un engagement assez officiel lorsque vous avez dit que le CN était responsable de son entretien. On constate cependant que les négociations sont plutôt longues. C'est chose fréquente lorsqu'un contrat fait l'objet d'une interprétation juridique: la conclusion tarde à venir.

En 2008, le 400^e anniversaire de la ville de Québec sera fêté, et les gens insistent pour que le pont ait alors une apparence un peu plus convenable. Ce pont est un emblème pour la ville. J'aimerais savoir si le ministère s'engage à opter pour un autre plan en attendant qu'une décision juridique soit rendue. Il s'agit ici de savoir si le contrat précise clairement que le CN doit assumer la responsabilité en question.

Est-ce que le ministère s'engage à assumer les frais de peinture en attendant le règlement final, ou va-t-on devoir se fier à la bonne volonté des cours et attendre une décision qui sera rendue on ne sait quand?

L'hon. Jean Lapierre: Je ne veux pas être le banquier du CN; cela créerait un dangereux précédent. Cependant, je préférerais un bon règlement à un excellent jugement. On espère que cela arrivera avant d'avoir à se rendre devant les tribunaux. Comme vous le savez, le jugement pourrait n'être rendu qu'après 2008. J'ai la même préoccupation que vous. Par contre, je me dis que les choses ont un peu progressé en ce qui concerne la responsabilité globale et perpétuelle de l'infrastructure. Mon scénario préféré serait qu'avec une position solide sur le plan légal, on puisse les faire plier. Le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral et le CN pourraient alors s'asseoir à table.

Par contre, si on ne peut pas y arriver, je ne vais pas assumer la responsabilité du CN et utiliser des fonds publics à la place de cette compagnie privée qui est extrêmement rentable. Je le répète: un bon règlement est préférable à un jugement. C'est l'option que je préfère, mais s'il n'y a pas moyen de faire entendre raison à ces gens, nous allons devoir déployer notre arsenal juridique. Ce n'est pas là mon premier choix.

•(1005)

M. Robert Carrier: Si je comprends bien, vous ne pouvez pas nous promettre que le pont sera remis en état pour les fêtes de 2008.

L'hon. Jean Lapierre: De la même façon, je ne peux pas garantir que vous allez repeindre votre maison cette année.

M. Robert Carrier: On parle ici du propriétaire ultime. Or, je crois savoir que la formulation du contrat de cession intervenu avec le CN était la responsabilité du gouvernement.

L'hon. Jean Lapierre: Nous ne sommes pas le propriétaire ultime; le CN l'est. Voilà le problème. Pour votre part, iriez-vous repeindre la maison du voisin?

M. Robert Carrier: C'est le cas maintenant, précisément en vertu du contrat de cession.

Une voix: Cela ne leur aura pas coûté cher.

L'hon. Jean Lapierre: Je comprends, mais on ne peut pas procéder de cette façon. Imaginez que le gouvernement accepte de se faire rembourser plus tard pour la peinture qu'il aurait payée à la place de la compagnie responsable. Ce ne serait pas là une bonne utilisation des fonds publics. Pour ma part, je ne peux pas signer un tel contrat.

Pour ce qui est de l'urgence d'agir, je suis d'accord avec vous. On peut dire ce qu'on veut, mais le pont ne paye vraiment pas de mine. Je comprends tout à fait que les gens de Québec s'impatientent. Je partage leur impatience et la vôtre.

M. Robert Carrier: On va se fier à votre efficacité en tant que négociateur.

L'hon. Jean Lapierre: Espérons.

M. Robert Carrier: Par ailleurs, dans le cadre des crédits supplémentaires, vous demandez une somme additionnelle destinée aux programmes de publicité gouvernementale. Est-ce relié aux commandites?

Des voix: Ah, ah!

L'hon. Jean Lapierre: On va vous expliquer de quoi il s'agit.

M. André Morency: Il y a des annonces que nous publions toujours dans les journaux, par exemple lorsque nous faisons des appels d'offre. Un certain montant est affecté à cela. De plus, nous avons l'intention de mener une campagne sur la sécurité, de concert avec plusieurs autres ministères. Elle sera diffusée à la télévision, dans les journaux et dans divers autres médias. Des fonds ont été mis de côté à cet effet. Il s'agit d'activités courantes dans le cadre de nos programmes.

M. Robert Carrier: Il s'agit d'un projet de campagne que vous avez à réaliser?

M. André Morency: Oui, et notre ministère va le faire de concert avec d'autres ministères.

M. Robert Carrier: Il s'agit de sécurité sur le plan global ou de transport routier, aérien...

M. Marc Grégoire: On parle ici de sécurité et de sûreté. Une partie de la campagne sera assumée par le ministère chargé de la sécurité publique. Pour notre part, nous aurons la charge du volet consacré à la sécurité en matière de transport routier et aérien.

L'hon. Jean Lapierre: Dans les aéroports, les annonces qui incitent les gens à ne pas faire de mauvaises blagues concernant le port d'armes, entre autres, sont un exemple.

M. Robert Carrier: On conseille aussi d'avoir la bonne combinaison pour ce qui est des portes d'accès.

L'hon. Jean Lapierre: Je peux vous dire qu'il n'y a pas la moindre propagande dans ces annonces. Je les trouve moi-même un peu...

[Traduction]

Le président: D'accord. Merci.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur l'administration portuaire de Toronto et sur quelques réponses. Tout d'abord, la question sur M. Pappalardo et Stolport Corporation. Si j'ai compris votre réponse, monsieur le ministre, vous avez dit que vous ne croyiez pas que M. Pappalardo a reçu de l'argent par le biais de...

L'hon. Jean Lapierre: Je n'ai pas dit cela. Je ne le sais pas. Je n'ai jamais entendu ce nom de ma vie.

M. Peter Julian: Mais j'aimerais vous citer un article du *Globe and Mail* du 4 mai dernier: « La présidente de l'administration portuaire de Toronto, Lisa Raitt, a révélé que cette entente impliquait trois sociétés, y compris les locataires de l'aéroport actuel, la Stolport Corporation. Le propriétaire est M. Pappalardo.

Alors, voulez-vous reprendre votre réponse ou vous aviez mal compris?

M. Louis Ranger: J'aimerais répondre.

Tout d'abord, les 35 millions ont été donnés au port. Cet argent reconnaissait que le port avait une responsabilité qui découlait de décisions politiques provenant du règlement qui empêchait la création d'un lien fixe. Le ministre a indiqué que cette responsabilité a augmenté. Nous avons négocié un montant, 35 millions de dollars, pour régler la chose.

M. Peter Julian: Le processus d'approbation n'a pas été complété. Comment peut-il y avoir une responsabilité alors que le processus d'approbation pour la construction du pont n'a pas été complété? L'évaluation environnementale n'était pas valide. Le processus d'approbation n'a pas été terminé, alors je ne comprends pas comment il peut y avoir une responsabilité, et tout contrat public devrait avoir une clause échappatoire prévoyant le cas où le processus d'approbation n'est pas terminé.

M. Louis Ranger: Le matériel, l'acier, avait déjà été commandé pour la construction du pont. Les évaluations environnementales, bien que pas terminées — et je dois vérifier — étaient suffisamment avancées, il y avait un point de non retour pour ce projet, du côté environnemental.

M. Peter Julian: J'aimerais revenir sur la deuxième question, soit la subvention que l'administration portuaire de Toronto a reçue, ce qui est interdit par la Loi maritime du Canada. Savez-vous que l'administration portuaire de Toronto a déclaré 7,8 millions de dollars reçus de Transports Canada à la fin de l'exercice 2004?

• (1010)

M. Louis Ranger: C'est très possible. Nous avons expliqué tout à l'heure que nous n'avons pas... Nous savons que les 35 millions de dollars qui ont été payés ne l'ont pas été dans le cadre de la Loi maritime du Canada, car...

M. Peter Julian: Ils ont déclaré que c'était une somme à recevoir. Ils ont dit que l'argent venait de Transports Canada et allait directement à l'administration portuaire de Toronto. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi c'était une somme à recevoir?

M. Louis Ranger: Ce serait au port d'expliquer cela. Ils doivent avoir des conseillers juridiques...

M. Peter Julian: Non, je crois que l'argent a été en quelque part. L'argent a été arrêté avec vous, monsieur le ministre, et il faut des réponses ici.

L'hon. Jean Lapierre: Vous me demandez de répondre au sujet d'actions commises par l'administration portuaire et vous savez que c'est une corporation indépendante. Soyez juste.

M. Peter Julian: J'ai dit que la Loi maritime du Canada interdit les subventions, et il est très clair que l'administration portuaire de

Toronto a dit que l'argent venait du ministère des Transports à titre de subvention. Cet argent a été déclaré dans le quatrième semestre de 2004.

L'hon. Jean Lapierre: Vous devez alors demandé à l'administration portuaire de Toronto comment elle justifie cela. Ce n'est pas à nous de le faire.

M. Peter Julian: Non, je vous demande à vous comment vous justifiez ces 35 millions de dollars, l'argent des contribuables.

L'hon. Jean Lapierre: Nous avons déjà répondu.

M. Peter Julian: Non, vous n'avez pas répondu. Vous n'avez pas répondu aux questions. Vous n'avez pas dit à qui avait été cet argent. Vous n'avez pas répondu à la question des contrats.

L'hon. Jean Lapierre: Oui, nous avons répondu. L'argent est allé à l'administration portuaire de Toronto.

Qu'essayez-vous de découvrir? Je n'ai aucune idée de ce dont vous parlez. Vous parlez de personnes dont je n'ai jamais entendu parler. Si vous avez des problèmes avec l'administration portuaire de Toronto, allez à leur réunion annuelle ou posez-leur des questions, mais nous n'avons rien à voir avec les affaires quotidiennes de l'administration portuaire de Toronto.

M. Peter Julian: Nous parlons de budget des dépenses qui est examiné par le comité, et c'est tout à fait légitime de poser ce genre de questions. Mais nous devrions obtenir des réponses. Ce n'est pas le cas. Nous frappons un mur de pierre.

Cela me perturbe beaucoup. C'est exactement ainsi que le scandale des commandites a commencé. On donnait de l'argent; il n'y avait pas de justification; on ne disait pas la raison pour laquelle on donnait ces fonds.

Nous parlons d'une somme de 35 millions de dollars. Je vous ai donné à trois reprises l'occasion de répondre aux questions, et vous avez refusé de le faire.

Le président: Je vais vous laisser dire le dernier mot, car votre temps est écoulé, monsieur Julian.

L'hon. Jean Lapierre: Nous vous avons dit pourquoi et dans quel contexte, parce que nous avons pris une décision politique à la demande du maire de Toronto. Nous avons des règlements déjà publiés. Il y avait une obligation par rapport à cela. Pour régler la chose, au lieu d'aller en court pour le reste de notre vie — et il était question de sommes avoisinant les 600 millions de dollars en frais d'avocats — nous avons obtenu des avis juridiques au ministère, et de la part d'avocats de l'extérieur, et toutes les personnes qui connaissent cette industrie ont dit...

M. Peter Julian: Allez-vous publier cet avis juridique?

L'hon. Jean Lapierre: Toutes les personnes qui connaissent un peu ce dossier croient que c'est un règlement juste et équitable. Vous pouvez contester cela, mais c'est l'opinion que j'ai obtenue, et je crois toujours que nous avons eu recours à des personnes compétentes et que nous n'essayons pas de faire des actions politiques ni de créer de faux scandales.

Le président: D'accord, merci, monsieur le ministre.

Madame St-Hilaire, avez-vous un commentaire?

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Je ne veux pas reprendre l'essentiel de la réponse de mon collègue du NPD. Par contre, j'aimerais revenir à une réponse du ministre.

Vous demandez aux membres du comité d'aller poser des questions aux administrateurs des sociétés aéroportuaires. Vous avez voulu vous libérer de cette responsabilité, mais il va falloir expliquer aux membres du comité et à la population à qui il faut poser des questions. D'une part, l'ACTA et les sociétés ne semblent pas être redevables et, d'autre part, vous nous dites que ces questions ne vous concernent pas.

L'hon. Jean Lapierre: Il faut faire certaines distinctions. Je suis prêt à répondre lorsqu'il s'agit de la responsabilité des sociétés d'État pour lesquelles je rends des compte aux Parlement. En ce qui concerne les sociétés où je nomme un administrateur, par exemple le Port de Montréal, celui de Toronto ou d'autres encore, elles assument elles-mêmes la responsabilité de répondre au public. Elles publient un rapport annuel, et ainsi de suite. Je réponds des sociétés d'État qui sont sous ma responsabilité, mais je ne suis pas le ministre responsable du Port de Toronto, qui est une entité distincte. Il en va de même pour le Port de Montréal et celui de Vancouver.

[Traduction]

Le président: Merci.

Merci, monsieur le ministre. D'après ce que je comprends, vous êtes ici pour une heure et...

• (1015)

L'hon. Jean Lapierre: J'aimerais rester plus longtemps.

M. Jim Gouk: Nous aimerions cela aussi.

Le président: Je serai peut-être appelé par le Sénat lorsque vous serez partis, mais...

Une voix: Avez-vous attendu pendant neuf ans?

Le président: Plus longtemps que cela.

Je dois dire que si des membres du comité sont intéressés à en savoir plus sur l'administration portuaire, nous avons le droit et l'autorité juridique de la convoquer devant nous.

Merci.

Nous allons poursuivre, si les membres le désirent, avec les questions aux fonctionnaires.

M. Gouk va commencer.

M. Jim Gouk: Monsieur Ranger, j'espère que vous allez pouvoir répondre à cette question. C'est quelque chose qui a en quelque sorte atterri au comité. J'ai soulevé la question avec le comité, et si le temps le permet, nous allons en parler davantage aujourd'hui.

Vous allez présenter dans *La Gazette du Canada*, partie II, les nouveaux changements qui comprennent des interdictions d'approche dans les aéroports. Y a-t-il quelqu'un d'autre qui est compétent pour traiter de cette question?

M. Louis Ranger: Toutes les administrations d'aéroport sont en ville. Je vois que vous leur avez probablement parlé.

M. Jim Gouk: En fait, je n'ai parlé de cette question avec aucune administration d'aéroport. Je veux vous en parler en ma qualité de grand voyageur, de quelqu'un qui a une formation en aviation, et qui s'inquiète de la viabilité des petits aéroports dans ce pays, lesquels dépendent des grands aéroports et ont besoin d'achalandage pour payer leur loyer.

Les interdictions d'approche, selon moi, sont des réactions mitigées à l'accident de Frédéricton, qui en fait n'a rien à voir avec les approches. Si un conducteur en état d'ébriété va sur l'autoroute, vous n'allez pas interdire l'accès à l'autoroute à tous les autres conducteurs en disant qu'ils ont peut-être bu. C'est exactement ce qui se passe.

Ces interdictions vont causer de sérieux problèmes aux petits aéroports, aux passagers qui utilisent ces petits aéroports et aux compagnies aériennes. Si un aéroport n'a pas d'approche de précision, et la plupart des petits n'en ont pas, les pilotes ne pourront même pas se mettre en attente pour y aller lorsque la température dépasse les limites au moment du départ.

Par exemple, mon aéroport, à Castlegar, est situé à une heure vingt de vol de Vancouver. C'est en deça de la limite. Lorsque l'avion est prêt à décoller, ils ne peuvent même pas, car je sais que la majorité du temps, la température sera assez bonne pour atterrir, pour diverses raisons. Pourquoi cette interdiction? Quelle est la raison de cela?

Je peux vous dire, non pas à titre de député du Parlement qui parle en faveur de l'industrie aérienne, mais en tant que personne ayant 23 ans d'expérience à Transports Canada, que je ne vois rien de positif à cela, que des effets négatifs.

M. Louis Ranger: Je vais demander à M. Grégoire de répondre. Il est pilote d'avion.

M. Marc Grégoire: L'idée d'interdire les approches ne vient pas de l'accident de Fredericton, je ne sais pas d'où elle vient. Elle viendrait plutôt de divers accidents qui ont eu lieu à divers aéroports du Canada, dont sur la Basse-Côte-Nord est du Québec, à Sept-Iles, à Saint-Augustin et à divers aéroports de Gaspé, où les pilotes volent souvent très, très bas même lorsqu'ils savent avant même de commencer leur approche que leurs chances d'entrer sont presque nulles.

Nous avons essayé de faire appliquer le règlement en place, mais nous n'avons jamais réussi. Le règlement en vigueur ne nous donne pas l'outil nécessaire pour le faire appliquer; nous n'en avons pas le pouvoir. Chaque fois que nous avons essayé de le faire appliquer, le Tribunal de l'aviation civile ou aujourd'hui le TATC nous en ont empêché.

L'objectif est d'établir un règlement qui empêchera les pilotes de tenter une approche lorsque les nuages sont trop bas, beaucoup trop bas. Je crois comprendre que la publication dans la partie I de la *Gazette du Canada*, l'automne dernier, en novembre 2004, a causé des inquiétudes. Le CAC (le Conseil des aéroports du Canada) et l'ATAC ont tous deux exprimé des inquiétudes sur ce règlement. Nous sommes totalement ouverts à l'idée de le modifier pour le rendre plus pratique, si certains utilisateurs ne le trouvent pas pratique en ce moment, mais nous croyons vraiment qu'il faut modifier le règlement actuel, et c'est la proposition que nous vous faisons.

J'ai parlé avec des représentants du CAC et de l'ATAC, et je crois qu'ils vont nous faire une contre-proposition technique, que nous analyserons dès que nous la recevrons, dans les prochaines semaines. Ce ne sera pas publié cet automne dans la partie 2 de la *Gazette du Canada*. Nous tiendrons compte de votre préoccupation et de celles de l'ATAC et du CAC avant d'y mettre la touche finale.

M. Jim Gouk: Vous ne la ferez donc pas publier dans la partie 2 de la *Gazette du Canada* avant d'obtenir cette rétroaction, et je présume que le comité pourra la réexaminer. Convierait-il que notre comité l'examine aussi?

M. Marc Grégoire: Habituellement nous ne soumettons pas tous les règlements au comité.

M. Jim Gouk: Je vous pose la question sur celui-ci en particulier, nous le soumettez-vous, à notre demande?

• (1020)

M. Marc Grégoire: Nous l'avons déjà fait, lorsqu'un comité nous demande de voir un règlement. Nous en avons pris l'engagement au sujet du ratio d'agents de bord. Nous verrons qui siège au comité lorsque nous serons prêts.

Le président: Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin: Merci, monsieur le président.

Je ne m'attends pas à ce que vous soyez au courant des menus détails de chaque dossier de votre ministère, mais il y a un problème à Sudbury en ce moment. L'administration portuaire qui a repris l'aéroport a signé un contrat avec Transports Canada, à ce qu'on me dit, pour l'approvisionnement en eau salubre, en eau potable. Quelques semaines plus tard, cette administration doit se présenter devant le tribunal pour forcer Transports Canada à honorer cet engagement.

Vous n'avez peut-être pas tout de suite de réponse à ma question, mais j'aimerais beaucoup que vous me disiez ce qu'il en est. Il est ridicule de recourir aux tribunaux si nous nous sommes engagés par contrat.

Je vais donc attendre votre réponse, à moins que quelqu'un ne puisse me répondre tout de suite.

[Français]

M. Louis Ranger: Nous n'avons pas la réponse à cette question, mais nous allons y revenir.

[Traduction]

M. Raymond Bonin: Merci.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Y a-t-il autre chose, messieurs?

Dans ce cas, il y a un autre élément que j'aimerais soulever. Encore une fois, je ne sais pas à quel point vous pouvez nous répondre, mais j'apprécierais tout éclaircissement que vous pourriez nous donner.

L'avenir du terminal Ridley à Prince Rupert est vraiment incertain. Le gouvernement a entrepris des démarches pour le vendre. Je ne m'y objecte pas particulièrement, mais on semble entrer dans un jeu de qui sait quoi.

Il y a un groupe du secteur privé appelé ICEC, qui envisage d'investir beaucoup d'argent, en collaboration avec le CN, pour établir une exploitation de soufre, pour terminer l'établissement dont on a commencé la construction mais qui n'a jamais été terminé. C'est un bon projet, tout le monde est d'accord. Personne n'est contre. Ce groupe ne peut toutefois rien faire parce que le gouvernement serait lié à une certaine tentative de vente.

Nous avons besoin de savoir, premièrement, où en est la vente du terminal Ridley? Qu'est-ce qui se passe? Quel est le plan du gouvernement à cet égard?

Deuxièmement, comment pouvons-nous simplifier la signature d'un contrat avec ICEC? Il faut en signer un, parce que les conditions mêmes qui ont mené à la demande de ce contrat sont en train de

disparaître en raison de l'inaction des personnes qui travaillent à ce dossier.

C'est un bon projet pour tout le monde. Il n'y a aucun désavantage au contrat d'ICEC. Que pouvons-nous faire pour qu'il soit conclu rapidement?

M. Louis Ranger: C'est une longue histoire. J'essaierai d'être bref.

Il a été décidé il y a plusieurs années que nous céderions ces installations. Le processus a commencé en 2003. En toute transparence, il y a eu un appel d'offres. Nous avons embauché un spécialiste, qui a frappé à une soixantaine de portes pour solliciter des propositions. Finalement, 35 parties se sont montrées intéressées, et nous avons partagé des renseignements avec elles sur une base confidentielle. Nous avons établi une longue liste, qui a raccourci jusqu'à ce qu'on cible un soumissionnaire préféré avec qui nous nous assoirions et négocierions une entente.

Nous en sommes là. Par ce processus, qui nous a coûté pas mal d'argent, nous avons sélectionné un soumissionnaire préféré.

Dans l'intervalle, le prix du charbon a augmenté et soudainement, toutes les parties intéressées qui n'avaient pas réussi à se démarquer se sont mises à essayer d'entrer par la porte arrière, à nous demander d'y réfléchir, parce qu'elles étaient intéressées.

Nous avons respecté scrupuleusement les règles. Depuis, il y a cette proposition d'ICEC, qui occuperait ces installations à long terme. Notre dilemme, c'est que nous avons suivi le processus de bonne foi avec une partie qui a aussi agi de bonne foi. Maintenant, sommes-nous censés soustraire de l'affaire une partie des installations et les laisser partir, ce qui changerait les règles du jeu à mi-chemin?

C'est là où nous en sommes. C'est vraiment un dilemme, mais nous avons suivi les règles que nous nous sommes données il y a deux ans et nous les respectons toujours.

• (1025)

Le vice-président (M. Jim Gouk): Permettez-moi alors de vous poser une question à cet égard.

Les dirigeants de Fortune, la société mère, sont bien au courant de la proposition d'ICEC. Qu'arriverait-il si le ministère leur écrivait une lettre tout simple pour leur proposer de signer une entente à long terme avec ICEC, qui serait adoptée avec la vente de Ridley si nous terminons nos négociations, et pour leur demander s'ils ont des objections à la réalisation de ce contrat? Ce serait tout simple, oui ou non.

S'ils acceptent ou qu'ils demandent plus d'information ou quoi que ce soit, nous pourrions alors nous en occuper. S'ils refusent, nous pourrions signer le contrat avec ICEC et au moins, une bonne chose pourra arriver dans le Nord-Ouest du Pacifique.

M. Louis Ranger: Monsieur, c'est précisément ce dont nous discutons en ce moment. Nous en discutons déjà.

Une autre nouveauté, avec laquelle nous pensons pouvoir composer, c'est qu'à un moment donné, la province de la Colombie-Britannique a manifesté un intérêt envers ces installations. Nous avons interrompu tout le processus pendant six mois. Finalement, la province a décidé qu'elle ne voulait pas de ces installations, mais elle nous demande maintenant d'ajouter des conditions à leur cession: il doit y avoir un accès équitable, mais aussi des conditions relatives à l'établissement des prix; il ne devrait y avoir aucune discrimination sur l'établissement des prix et il y aurait un mécanisme d'appel si une partie estime que ces conditions n'ont pas été respectées, ce qui complique les choses quelque peu. C'est un développement récent dont il n'était pas encore question lorsque nous avons lancé le processus. Nous devons aussi en tenir compte.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Peut-être pouvons-nous en parler plus tard.

M. Peter Julian: J'aimerais aborder une série de questions plus théoriques ou stratégiques sur le ministère. J'aimerais beaucoup connaître votre politique en matière de contrats.

Lorsque le ministre des Transports signe un contrat directement pour un projet, avez-vous un cadre juridique n'autorisant l'entrée en vigueur de ce contrat que s'il a reçu les approbations environnementales voulues, les approbations voulues des autorités municipales et tout le reste? Y a-t-il un modèle pour les contrats à Transports Canada?

M. Louis Ranger: Nous signons beaucoup de contrats depuis quelques années. Nous cédon beaucoup d'installations. On pourrait dire que nous avons des modèles de départ pour ce type de contrat, puis que nous les adaptons aux circonstances. Évidemment, nous devons toujours respecter les lois et règlements environnementaux, de sorte que les évaluations environnementales doivent être faites.

M. Peter Julian: Même avant que vous ne signiez le contrat?

M. Louis Ranger: Oui.

Ron, voulez-vous apporter des précisions?

Pour la cession d'un port, par exemple, il n'y a pas d'évaluation environnementale. J'essaie de penser aux types de contrat que le ministre signe, pour des autoroutes, par exemple.

M. Ronald Sully: Comme vous le savez, monsieur, nous avons toute une série d'accords de contribution avec les provinces et dans certains cas, avec des municipalités et d'autres parties, pour le financement de l'infrastructure. Il s'agit ici de l'infrastructure routière, du transport en commun, de l'infrastructure frontalière, etc. Dans tous les cas, oui, il y a des modèles disponibles. Ils sont essentiellement conformes à la politique du Conseil du Trésor sur les accords de contribution.

M. Peter Julian: Bref, en général, ces contrats ne sont pas signés avant l'obtention des approbations voulues, n'est-ce pas?

M. Ronald Sully: En général, aucun sou ne peut être dépensé avant que nous n'ayons respecté nos obligations en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale en matière d'évaluation environnementale.

M. Peter Julian: Quel est le libellé juridique que vous inscrivez dans ces contrats pour que le contrat ne soit pas exécutoire si le projet ne reçoit pas l'approbation des autorités municipales ou que ses évaluations environnementales ne sont pas satisfaisantes?

M. Ronald Sully: Je pense qu'on dirait seulement que l'argent ne peut pas être versé avant qu'on ait reçu les approbations environnementales exigées par la Loi canadienne sur l'évaluation

environnementale ou, dans le cas des provinces, par leurs propres mécanismes d'évaluation environnementale.

M. Peter Julian: Le contrat ne serait donc pas résilié, mais comme les obligations ne seraient pas remplies, aucun sou ne serait déboursé, c'est bien cela?

M. Jacques Pigeon: Je pense que Ron essaie de dire que dans ces cas, il y a une condition préalable à l'application de cette obligation. C'est ce que je comprends de l'intention.

Tout dépend du contrat dont il s'agit. Les politiques diffèrent pour les marchés, les accords de contribution et les baux d'aéroport, par exemple. Il n'y a pas de modèle commun pour tous qui s'appliquerait dans tous les cas, mais en général, nous prévoyons des dispositions qui protègent les intérêts de Sa Majesté ainsi que les deniers publics.

• (1030)

M. Peter Julian: Bref, si un contrat ne contient pas de clause d'échappatoire, il est illégal selon les lignes directrices du ministère des Transports?

M. Louis Ranger: Je pense que dans une autre question, vous avez laissé entendre que les évaluations environnementales n'avaient peut-être pas été faites pour le pont. À ma connaissance, comme je l'ai dit, les démarches étaient avancées au point de rendre le projet irréversible.

M. Peter Julian: Il n'y a pas eu d'évaluation environnementale dans ce cas-là? Je parle plus en général.

M. Louis Ranger: À ma connaissance, les évaluations environnementales ont été faites.

M. Peter Julian: Elles n'étaient pas valides, mais je ne parle pas de questions en particulier. J'interrogeais le ministre sur les lignes directrices générales, parce que si un contrat ne comprend pas de clause d'échappatoire, il n'est pas légal de la perspective du ministère des Transports, c'est bien cela?

M. Jacques Pigeon: Il faut faire attention au contexte dans lequel la question se pose à nous en ce moment, qui dépend du contrat dont le gouvernement est signataire et des contrats que d'autres parties, comme l'Administration portuaire de Toronto, ont peut-être signé. Je suppose que votre dernière question à Ron portait sur les contrats dont Sa Majesté, représentée par le ministre des Transports, est partie, ce qui est très différent.

M. Peter Julian: Nous pourrions en débattre; 35 millions de dollars des fonds du ministère des Transports ont été investis là-dedans, mais je prends note des observations du gouvernement.

M. Raymond Bonin: Je ne suis pas venu ici pour vous écouter parler. Je suis venu ici pour étudier le budget.

M. Peter Julian: Il revient au président de maintenir l'ordre, monsieur Bonin.

Le président: C'est la dernière question.

M. Peter Julian: Ma dernière question porte sur les subventions. Si le ministère des Transports apprenait que des subventions sont versées à une administration portuaire qui contrevient à la Loi maritime du Canada, quelle serait la réaction du ministère? Comment gérerait-il la situation?

M. Louis Ranger: Il est très clair que... Plusieurs personnes assises autour de la table ont participé au dépôt et à l'adoption de la Loi maritime du Canada. Nous savions très bien que l'article 25 interdit les paiements du gouvernement du Canada aux administrations portuaires, les paiements au sens de la Loi maritime du Canada. Évidemment, nous avons demandé des avis juridiques; nous avons été satisfaits de l'opinion que le paiement versé dans le cadre du raccordement permanent n'était pas le type de paiement interdit par la Loi maritime du Canada. C'est l'avis juridique.

Le président: Merci, monsieur Ranger.

Monsieur Carrier, vous avez une question rapide, puis nous entendrons M. Bonin.

[Français]

M. Robert Carrier: Bonjour. Une nouvelle entente a été négociée la semaine dernière avec les États-Unis au sujet de la libéralisation de l'air. Nous savons que les normes de sécurité ne sont pas nécessairement les mêmes aux États-Unis qu'au Canada. Tous les passagers qui arrivent aux États-Unis subissent des contrôles plus sévères. J'aimerais savoir si cette question a été précisée lors des négociations.

Il peut arriver que des passagers en provenance d'Europe débarquent au Canada uniquement. Ceux qui sont mêlés aux passagers qui embarquent au Canada pour se rendre aux États-Unis vont-ils être assujettis aux mêmes règles de sécurité que ces derniers?

M. Louis Ranger: Je peux vous assurer que l'entente de vendredi dernier ne change en rien les pratiques actuelles. Essentiellement, un transporteur qui fait affaire avec le Canada va respecter les lois et règlements du pays. Il en va de même pour nous lorsque nous irons atterrir aux États-Unis. Il n'y a aucun changement, que ce soit en théorie ou en pratique. Il s'agit d'une entente commerciale qui ne change en rien les mesures de sécurité.

M. Robert Carrier: À mon avis, il y a un changement. À l'heure actuelle, un passager venant d'Europe qui débarque au Canada ne fait pas l'objet des contrôles américains. Toutefois, s'il fait partie de l'équipage d'une compagnie aérienne américaine auquel se joignent des passagers se rendant aux États-Unis, il est possible que tous les passagers soient assujettis aux règles des États-Unis. Comprenez-vous ma question?

• (1035)

M. Marc Grégoire: Parlez-vous de la liste de zones d'interdiction aérienne, qu'on appelle en anglais la *no fly list*?

M. Robert Carrier: Je parle des contrôles relatifs à l'accès à l'avion, qui sont plus sévères à l'égard des passagers se rendant aux États-Unis.

M. Marc Grégoire: Non, ils ne sont pas plus sévères. Nos normes et notre système de sécurité sont compatibles avec ceux des Américains. La seule différence réside dans le fait que dans le cas des passagers se rendant aux États-Unis, les compagnies aériennes doivent vérifier la liste des personnes non bienvenues à bord, c'est-à-dire la *no fly list* américaine. Pour ce qui est des vérifications relatives aux passagers et à leurs bagages, elles sont les mêmes, que ce soit en Europe, aux États-Unis ou ici. Même s'il existe certaines différences, il reste que les systèmes sont compatibles. Bref, cette entente ne change en rien les pratiques actuelles.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin: Monsieur le président, je propose que nous approuvions les crédits 1a, 5a, 10a, 20a, 35a et 40a du Budget supplémentaire des dépenses de 2005-2006 pour Transports Canada.

Le président: Nous avons une motion.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: J'aimerais proposer une modification au crédit 1a: qu'il soit réduit de 35 millions de dollars. C'est l'argent qui ira...

Le président: Vous avez dit au crédit 1a?

M. Peter Julian: Le crédit 1a est le crédit 1, si je ne me trompe pas. La motion serait que nous réduisions le montant du crédit 1a de 35 millions de dollars. C'est l'argent alloué à l'Administration portuaire de Toronto.

M. Raymond Bonin: Pouvons-nous laisser le crédit 1a en suspens pour l'instant, afin d'examiner l'amendement, et voter sur les autres crédits?

Le président: D'accord.

Nous allons donc commencer par le crédit 1a. Vous voulez un vote séparé pour chacun, n'est-ce pas?

M. Raymond Bonin: J'aimerais que nous votions sur ceux pour lesquels nous n'avons pas de modifications.

Le président: D'accord.

Nous allons donc voter d'abord sur les crédits 5a, 10a, 20a, 35a et 40a.

TRANSPORTS

Ministère

Crédit 1a — Dépenses de fonctionnement — Pour autoriser le virement au présent crédit de 451 412 \$ du crédit 5 (Défense nationale) de la Loi de crédits n° 2 pour 2005-2006 et pour prévoir un montant supplémentaire de... 88 605 889 \$

Crédit 5a — Dépenses en capital — Pour autoriser le virement au présent crédit de 155 000 \$ du crédit 5 (Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec) de la Loi de crédits n° 2 pour 2005-2006 et pour prévoir un montant supplémentaire de... 3 830 000 \$

Crédit 10a — Subventions inscrites au Budget des dépenses et contributions... 63 533 000 \$

Crédit 20a — Paiements à Marine Atlantique S.C.C.... 45 700 000 \$

Crédit 35a — Dépenses du Programme — Pour autoriser le virement au présent crédit de 2 182 000 \$ du crédit 1 (Transports) de la Loi de crédits n° 2 pour 2005-2006 et pour prévoir un montant supplémentaire de... 1 120 260 \$

Crédit 40a — Tribunal d'appel des transports du Canada — Dépenses du Programme... 58 650 \$

(Les crédits 5a, 10a, 20a, 35a et 40a sont adoptés.)

Le président: Très bien.

Nous allons maintenant voter sur le crédit 1a et sur la motion de M. Julian de le réduire de 35 millions de dollars.

Êtes-vous tous d'accord avec la réduction proposée par M. Julian dans sa motion?

M. Peter Julian: Puis-je la défendre?

Le président: Bien entendu. Si vous le voulez, allez-y.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Il est très clair que nous restons sans réponse à l'importante question de savoir où ces 35 millions de dollars sont allés, et je crois qu'il incombe à ce comité, dans l'intérêt du public, puisque ces 35 millions de dollars n'ont pas été justifiés, de les soustraire du budget.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin: J'ai entendu le ministre dire à deux reprises que ces 35 millions de dollars sont allés à l'administration portuaire.

Le président: Comme il n'y a pas d'autres observations, que tous ceux qui sont pour la motion de M. Julian se manifestent. Tous ceux qui sont contre?

(La motion est rejetée.)

Le président: Je me sens beaucoup mieux. Je me sens comme un sénateur.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: J'aimerais proposer le vote sur le crédit 1a.

Le président: Oui, je le sais. J'attendais que quelqu'un le propose.

M. Don Bell: Très bien, je viens de le faire.

(Le crédit 1a est adopté.)

Le président: Monsieur Gouk, voulez-vous soulever la question de...?

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): En fait, avant de passer au prochain point de procédure, il y a un problème de procédure pour le crédit 30. Vous en avez peut-être omis un lorsque vous avez énuméré toutes les dispositions.

Le président: En ai-je oublié un? Nous allons vérifier pour le crédit 35a et nous assurer que nous les avons tous cités. Un instant, s'il vous plaît.

D'accord, c'est fait.

J'ai une dernière observation à faire sur le budget. Le président peut-il faire rapport du budget à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

Le suivant est M. Gouk, puis ce sera M. Julian.

• (1040)

M. Jim Gouk: J'ai soulevé plus tôt, par l'entremise du greffier, une chose qui a quelque peu glissé, sans jeu de mots, sous le radar du comité. J'en ai parlé aujourd'hui. Il s'agit de l'interdiction d'approche. C'est un sujet très grave dont le comité devrait s'occuper.

Les interdictions d'approche touchent essentiellement toutes les régions du pays. J'examine la question du point de vue de la Colombie-Britannique, où le terrain est montagneux et les limites, élevées, entre autres, mais le problème touche tout le monde. Il touche le Nord de l'Ontario. Il touche probablement même Sarnia. Il touche certainement beaucoup d'endroits du Nord du Québec et des Maritimes.

En gros, si un aéroport n'a pas de piste avec approche de précision, les aéronefs n'auront même pas la permission de demander d'y aller si les conditions atmosphériques sont inférieures aux IFR au moment prévu du départ, même si elles risquent de s'améliorer plus tard.

Même les aéroports qui ont des pistes avec approche de précision seront presque obligés de mettre des feux de piste à grande intensité. C'est une proposition très coûteuse pour les aéroports qui n'en ont pas.

Particulièrement à la lumière de la réponse que j'ai reçue aujourd'hui du ministère, que cette mesure vise à interdire aux pilotes de tenter une approche lorsque les conditions sont inférieures aux limites, aux règles (autrement dit, lorsqu'ils enfreignent la réglementation et qu'ils ne respectent pas les procédures de vol normalisées), je pense que si nous comparons cette situation à celle des autoroutes, ce serait comme pour la conduite sous l'influence de l'alcool. Nous avons de la difficulté à appréhender les conducteurs qui ont bu, donc nous interdirions aux personnes qui risquent de boire de conduire. À moins de ne boire jamais d'alcool, on ne pourrait pas conduire sur l'autoroute. C'est presque aussi grave.

Le comité sait maintenant par la réponse du ministère qu'il laisse le dossier en suspens dans l'attente de contre-propositions du CAC et de l'ATAC.

Je pense que notre comité devrait aller un peu plus loin et demander expressément au ministère, conformément à ce qui a été dit ici aujourd'hui, qu'avant de faire quoi que ce soit, il compare devant notre comité ou un comité des transports pour nous aviser de sa proposition révisée, s'il y a lieu, dès qu'il aura des nouvelles du CAC et de l'ATAC et pour nous dire ce qu'ont demandé l'ATAC et le CAC, qu'il accepte ou non leurs demandes.

Ensuite, ce comité pourra, si nécessaire, communiquer avec d'autres personnes touchées et présenter une recommandation au ministre pour la conclusion de cette affaire.

Le président: Nous discutons ici de travaux futurs.

J'aurais dû le dire avant. Je dois remercier M. Ranger et ses collègues. Nous avons terminé l'examen du budget, donc si vous voulez...

M. Louis Ranger: Je voudrais seulement dire quelques mots. Nous sommes très fiers de ce que nous faisons au ministère des Transports, et je tiens à vous remercier de votre appui.

Le président: Merci d'être ici aujourd'hui.

M. Jim Gouk: Monsieur le président pour préciser ce que je viens de dire, nous devons effectivement les sommer à comparaître devant nous pour nos travaux futurs, mais je pense que le ministère doit prendre note du fait que notre comité veut avoir de ses nouvelles; autrement, nous risquons de laisser passer quelque chose. Nous pourrions ne même pas savoir quand ces choses se feront. Les fonctionnaires doivent donc être avisés officiellement que nous voulons être avisés en temps et lieu.

Le président: Je pense que les gens du ministère, et particulièrement M. Grégoire, en ont pris note aujourd'hui.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, je vous remercie.

Comme le ministre recommande vivement que nous demandions à l'Administration portuaire de Toronto ce qu'elle a fait du versement de 35 millions de dollars, j'aimerais proposer que nous demandions au PDG et président du conseil de l'Administration portuaire de Toronto de comparaître devant notre comité la semaine prochaine.

Le président: Madame St-Hilaire.

[Français]

Vous allez aborder le même sujet?

Mme Caroline St-Hilaire: Je voudrais simplement rappeler aux membres du comité que nous avons voté une motion il y a quelques mois concernant le pont de Québec. Je ne voudrais pas qu'on en vienne à parler de ce dossier en termes d'années.

Nous avons entendu le ministre. Or, je pense qu'il a besoin d'un petit coup de main. Il faudrait absolument que des représentants du CN comparaissent le plus tôt possible, préférablement avant les élections.

[Traduction]

Le président: Les représentants du CN doivent comparaître dans une semaine à partir de jeudi. Ils sont à l'ordre du jour.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Il faudrait que cela ait lieu avant que nous abordions les travaux futurs du comité. Nous devons prendre en compte nos motions précédentes, n'est-ce pas?

[Traduction]

Le président: Nous avons une date établie.

M. Julian a demandé que nous sommions en priorité les représentants de l'Administration portuaire de Toronto de comparaître devant notre comité, et je vais accepter sa demande comme motion, si tout le monde est d'accord.

Voulez-vous en discuter? Êtes-vous tous d'accord? Voulez-vous que je mette la motion aux voix? D'accord.

Nous sommes d'accord pour que M. Julian soit autorisé à mettre aux voix sa motion que les représentants de l'Administration portuaire de Toronto soient appelés à comparaître devant notre comité le plus tôt possible, je dirais.

•(1045)

M. Jim Gouk: On l'inscrira à l'horaire de façon prioritaire, après les études auxquelles le comité s'est déjà engagé.

Le président: Permettez-moi de vous rappeler que jeudi, nous recevons les gens de l'ACSTA. Mardi, nous examinons le projet de loi C-47. Le jeudi d'après, nous recevons des représentants du CN.

M. Jim Gouk: Si les efforts du chef de M. Julian portent fruit, il y aura encore des réunions du comité des transports, et nous devrions les prévoir immédiatement après nos engagements actuels.

Le président: C'est dans deux semaines.

La motion consiste à leur demander de comparaître. Êtes-vous tous d'accord pour que nous sommions à comparaître les représentants de l'Administration portuaire de Toronto?

(La motion est adoptée.)

Le président: Adoptée.

Dans ce cas, 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.