



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 006 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 1<sup>er</sup> juin 2006**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

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

Le jeudi 1<sup>er</sup> juin 2006

• (1110)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** La séance est ouverte. Bonjour à tous.

Je souhaite la bienvenue au ministre qui, je vois, est accompagné de quelques représentants du ministère.

Nous sommes ici, bien sûr, pour lui poser des questions et je sais que le ministre avait un rendez-vous de plus longue date. J'ai dit au comité qu'il serait peut-être prêt à passer cinq ou dix minutes de plus avec nous.

Je ne sais pas si vous avez une déclaration préliminaire. Si vous voulez la faire, alors nous pourrions passer ensuite aux questions.

**L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, je vous prie d'excuser mon retard. À titre de parlementaire, je sais que votre temps est précieux, et je suis vraiment désolé d'être en retard. Comme la plupart d'entre vous le savent, j'étais avec le premier ministre il y a quelques minutes, et nous avons rencontré Mme Greene, qui est la présidente-directrice générale de Postes Canada. Je crois comprendre, monsieur le président, qu'elle sera avec nous un peu plus tard cet après-midi.

Je vous remercie, chers collègues, de m'avoir invité à prendre la parole devant vous aujourd'hui. Je suis heureux d'être accompagné du sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, M. Louis Ranger, et de l'administrateur général d'Infrastructure Canada, M. André Juneau. Il y a aussi dans la salle des représentants qui répondront aux questions plus techniques.

J'ai hâte de travailler avec vous tous. Certains d'entre vous étaient déjà membres du comité lors de la dernière législature, mais pour la plupart d'entre nous, il s'agit d'un nouveau défi. D'une certaine façon, le comité est nouveau pour nous tous, puisque son mandat a été élargi afin d'englober de nouvelles questions.

Comme vous pouvez l'imaginer, j'ai été ravi d'apprendre que les transports, l'infrastructure et les collectivités feraient tous partie de mes responsabilités. Selon moi, il est tout à fait logique que ces trois secteurs soient regroupés car, ensemble, ils ont des répercussions sur notre bien-être économique et notre qualité de vie.

[Français]

Monsieur le président, ce comité devra examiner les politiques, les programmes et les lois qui peuvent faire toute la différence pour les collectivités, les entreprises et les voyageurs partout au pays.

J'aimerais en profiter pour faire trois choses ce matin. Tout d'abord, j'aimerais vous dire comment j'entends remplir mes responsabilités de ministre et collaborer avec votre comité. Deuxièmement, j'aimerais mentionner certains des engagements que nous avons déjà pris et certaines des propositions législatives

que nous présenterons au cours des prochains mois. Troisièmement, je désire vous donner une idée de l'approche que je compte adopter à l'égard du travail qui nous attend.

[Traduction]

J'entends collaborer activement avec les membres du comité pour relever les défis auxquels nous serons confrontés en matière de transports, d'infrastructure et de collectivités au cours de la présente session parlementaire.

D'après l'expérience que j'ai acquise dans d'autres niveaux de gouvernement, je sais que le succès réside dans la collaboration. Le travail en partenariat est le seul moyen de réussir dans une société démocratique — et c'est la chose à faire dans un Parlement minoritaire.

Je ne me fais pas d'illusion quant au processus dans lequel nous nous engageons. Je sais que les défis et les priorités susciteront de vifs débats. En réalité, j'ai hâte de prendre part à ces débats. Je sais que les questions importantes sont habituellement complexes et que toutes les parties doivent être entendues si nous voulons prendre des décisions éclairées. Cela veut dire que nous devons tenir compte des points de vue des autres et chercher un terrain d'entente pour nous aider à aller de l'avant.

• (1115)

[Français]

Dans le passé, ce comité a apporté de précieux commentaires et conseils au gouvernement précédent. Par exemple, dans l'un des plus récents rapports, les membres du comité ont déclaré ce qui suit au sujet de la libéralisation du transport aérien et du réseau aéroportuaire du Canada. Je cite :

Bon nombre de parties intéressées ont mentionné au Comité qu'ils ont favorisé une ouverture [des accords bilatéraux internationaux de services aériens du Canada] afin d'être plus conformes avec ce que le Canada a négocié avec les États-Unis et avec ce qui pourrait être négocié avec ce pays dans l'avenir.

En accord avec ces propos, nous avons redoublé d'efforts pour négocier et signer un accord Ciel ouvert avec le Royaume-Uni, le deuxième marché en importance pour le Canada. L'accord a été bien accueilli par tous les intervenants, un éloge à l'excellent travail du comité.

J'ai demandé à mes fonctionnaires d'examiner de façon dynamique les possibilités d'une nouvelle libéralisation du transport aérien et d'élaborer une nouvelle politique sur le transport aérien international, en vue d'orienter nos négociations futures.

[Traduction]

J'ai aussi pris connaissance avec intérêt des points de vue du comité sur l'administration des aéroports, et vous constaterez que vos commentaires auront été pris en compte dans le projet de loi sur les aéroports que nous avons l'intention de déposer prochainement.

Le comité a aussi formulé des commentaires sur la nécessité de ne pas imposer aux petits aéroports régionaux des règlements pour lesquels aucun financement n'est prévu. Je désire vous informer que la section 308 du Règlement de l'aviation canadien proposé sous le régime précédent, soit le RAC 308, qui aurait obligé les petits aéroports à respecter des exigences strictes en matière d'intervention d'urgence, est abrogée et que la réglementation applicable aux grands aéroports fait l'objet de révisions. La fusion des deux niveaux de services de lutte contre les incendies d'aéronef en un seul règlement représente un élément important du système global d'intervention d'urgence, tout en éliminant le fardeau financier des aéroports les moins achalandés.

D'un autre côté, les commentaires des anciens membres du comité relativement aux projets de loi visant à modifier la Loi sur les transports au Canada laissaient supposer que le texte législatif était trop volumineux ou d'ordre trop général, si vous préférez.

[Français]

J'ai prêté une oreille attentive à ces préoccupations et je suis d'accord. Comme vous le savez, le premier projet de loi que j'ai déposé, le projet de loi C-3, Loi sur les ponts et tunnels internationaux, que vous étudiez en ce moment, est fondé sur l'article 63 de l'ancien projet de loi C-44.

Le fait que j'ai retiré un article hautement prioritaire pour permettre l'adoption rapide du projet de loi tient compte des commentaires exprimés lors de la dernière législature. Cela démontre la volonté de ce gouvernement de collaborer étroitement avec ce comité en vue d'apporter et d'adopter des lois efficaces.

Nous avons aussi présenté des modifications à la Loi sur les transports au Canada relativement aux trains de banlieue, aux corridors ferroviaires en milieu urbain et au bruit des chemins de fer. Elles ont reçu l'appui des membres de ce comité ainsi que d'autres députés.

Le projet de loi C-11 a été présenté le 4 mai, et j'espère que ces modifications recevront rapidement l'attention qu'elles méritent.

[Traduction]

Comme vous le savez, le premier ministre Harper a établi cinq priorités pour le mandat du gouvernement. Ce programme bien ciblé reflète l'engagement du gouvernement du Canada envers les Canadiens. Comme tous mes collègues, je suis d'avis que le fait de se concentrer sur des priorités clairement définies nous permettra d'atteindre nos objectifs.

Nous travaillerons en vue de prendre des mesures précises et concrètes pour renforcer la sécurité et le bien-être de nos familles et de nos collectivités. Le fait d'avoir choisi cinq priorités ne signifie pas que nous avons oublié les autres engagements de notre plateforme, que nous ne prenons pas de décision dans d'autres domaines ou que nous ne serons pas à l'écoute des autres besoins exprimés par les citoyens ou les autres gouvernements.

Bien sûr, nous respecterons, et respectons déjà, un certain nombre de nos engagements dans les secteurs des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Notre premier budget a clairement établi nos engagements dans ces secteurs. Je désire souligner certains des investissements globaux qui auront une incidence sur ce portefeuille, sur le comité ainsi que dans la vie de millions de Canadiens.

Au cours des quatre prochaines années, le gouvernement investira 16,5 milliards de dollars dans de nouvelles initiatives liées à l'infrastructure, une somme sans précédent. Nous verserons plus de 8,5 milliards de dollars au titre du programme stratégique d'infrastructures routières, du fonds sur l'infrastructure frontalière, du fonds sur l'infrastructure municipale rurale, du fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, de la fiducie pour l'infrastructure du transport en commun et de l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique.

Nous maintiendrons le financement actuel de quelque 3,9 milliards de dollars dans le cadre des initiatives liées à l'infrastructure déjà entreprises. Nous maintiendrons aussi l'engagement relatif au partage des revenus tirés de la taxe fédérale sur l'essence formulé dans le nouveau pacte pour les villes et les collectivités, et au remboursement intégral de la T.P.S. et de la composante fédérale de la T.V.H. que paient les municipalités.

Ces mesures fiscales totalisent 7,1 milliards de dollars, dont bénéficieront les villes et les municipalités au cours des quatre prochaines années.

Une économie solide dépend, en grande partie, de la confiance à la fois des entreprises et des consommateurs dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport et dans la sûreté des autres types d'infrastructure, y compris l'approvisionnement en eau potable. Par conséquent, je suis heureux que le budget prévoie 1,4 milliard de dollars pour accroître la sécurité nationale, dont plus de 250 millions de dollars pour augmenter la sûreté du transport ferroviaire et des transports en commun, renforcer le contrôle lié au transport aérien et commencer à s'occuper de la sûreté du fret aérien.

● (1120)

[Français]

Les mesures prévues dans le budget s'ajoutent à celles déjà entreprises par mon ministère.

Nous investissons plus de 27 millions de dollars pour 41 nouveaux projets en vue de permettre aux aéroports partout au Canada, y compris les aéroports dans le Nord, de rehausser leur sécurité dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires de 2006-2007 du gouvernement du Canada.

J'ai également eu le plaisir d'annoncer récemment que le Canada avait non seulement respecté, mais surpassé la norme établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale pour tenir compte des risques associés aux explosifs dans les bagages enregistrés.

Mesdames et messieurs, collègues, une chose est sûre, c'est que le gouvernement n'est pas resté inactif et, selon moi, le budget de 2006 en témoigne.

[Traduction]

Je vous ai parlé de nos mesures législatives et j'ai souligné les initiatives budgétaires qui auront des répercussions réelles et durables sur le ministère. Toutefois, nous avons également pris des mesures qui vont toucher les Canadiens dans leurs propres villes et collectivités.

En voici quelques exemples. Nous avons conclu une entente avec l'Alberta pour la mise sur pied du fonds sur l'infrastructure municipale rurale Canada-Alberta, une initiative conjointe qui contribuera à améliorer la qualité de vie des Albertains. Les gouvernements fédéral et provincial y injecteront chacun 88 millions de dollars. Nous avons conclu une entente avec la Colombie-Britannique et nous fournissons jusqu'à 62,5 millions de dollars pour remplacer le pont Park, améliorer des voies d'approche et construire et modifier, sur cinq kilomètres, un tronçon à quatre voies à l'est de Golden, à la hauteur du col Kicking Horse. Enfin, le mois dernier, j'ai également proposé que le mandat de la Commission de la capitale nationale fasse l'objet d'un examen.

Honorables députés, les mesures dont je vous ai parlé aujourd'hui représentent certains des investissements les plus importants jamais réalisés par le gouvernement fédéral dans la viabilité et la compétitivité de l'économie canadienne, comme dans la qualité de vie de nos villes et collectivités. Nous poursuivrons ce que nous avons entrepris, puisque l'atteinte de nos objectifs exigera beaucoup plus que de l'argent.

[Français]

Les transports, l'infrastructure et les collectivités constituent véritablement un point de convergence pour certaines des questions les plus importantes auxquelles le Canada est confronté aujourd'hui. Et ce portefeuille sert de nouveau fondement pour l'établissement de nouvelles approches à long terme.

À une époque où la gestion de la chaîne mondiale d'approvisionnement constitue un facteur déterminant de la réussite économique des nations, des réseaux de transport intégrés et efficaces sont un élément primordial de la productivité mondiale et économique. Alors que les pièces d'automobile peuvent être fabriquées dans différentes parties du monde et assemblées ailleurs, le fait de disposer d'options fonctionnelles fiables et intégrées en matière de transport peut faire la différence entre la création et la perte d'emplois.

Dans les limites de nos frontières, nous devons examiner les systèmes de transport et l'infrastructure nécessaire pour les appuyer de façon globale, allant des centres-villes, des corridors et des réseaux qui couvrent tout le pays aux frontières, aux ports et aux aéroports qui nous relient au reste du monde, les portes d'entrée qui appuient notre économie fondée sur le commerce.

● (1125)

[Traduction]

Nous sommes conscients, par exemple, de notre responsabilité en ce qui a trait aux politiques et lois fédérales qui constituent le fondement de notre réseau de transport national. Il importe de bien les définir pour assurer notre compétitivité. Le gouvernement actuel a déjà commencé à réaliser des progrès sur le plan législatif. Nous sommes également conscients de la nécessité d'élaborer des politiques intégrées et cohérentes.

Par exemple, nous devons réussir à mieux définir les liens entre l'évolution de l'économie mondiale, nos politiques et ce que nous investissons pour appuyer ces politiques. Nous savons aussi que les Canadiens attendent beaucoup plus de leur gouvernement national sur le plan de la responsabilité.

Dans le cadre du budget, le gouvernement m'a aussi demandé de diriger des discussions avec les gouvernements provinciaux et territoriaux pour aider à définir le rôle fédéral dans l'infrastructure, en vue d'instaurer un financement fédéral prévisible à long terme et d'assurer la responsabilité, envers les Canadiens, des sommes

investies dans l'infrastructure par tous les gouvernements. Pour remplir ces tâches importantes, je serai très clair sur la façon dont les pièces s'imbriquent entre elles — les grandes responsabilités de mon portefeuille, les nouvelles ressources considérables inscrites dans notre budget et les possibilités que nous avons d'obtenir des résultats durables.

J'aimerais expliquer au comité mon approche à l'égard du mandat rattaché à ce nouveau portefeuille, et le point de départ sur lequel je m'appuie pour aller de l'avant. Mon approche comporte quatre éléments principaux.

D'abord, il faut reconnaître clairement que les défis sont enracinés dans les réalités du monde qui nous entoure — des dynamiques incontournables comme la mondialisation, le changement démographique, l'urbanisation et les pressions exercées en vue d'améliorer la productivité et la durabilité de notre économie, tout en assurant la sécurité de nos citoyens.

Deuxièmement, pour répondre à ces grands impératifs, il faut établir un ensemble de priorités stratégiques qui appelle des mesures et une participation importante du gouvernement fédéral et pour lesquelles mon portefeuille dispose d'outils considérables. Je parle ici de la compétitivité économique, de la qualité de vie, de notre environnement, de la sécurité de nos collectivités et de la responsabilité envers les Canadiens.

[Français]

Troisièmement, et par-dessus tout, des mesures pratiques et précises dans les quatre secteurs interreliés suivants : l'infrastructure durable, les portes d'entrée dans les transports et les corridors commerciaux, la sûreté des transports et des collectivités solides.

Finalement, monsieur le président, toutes ces nouvelles mesures, ainsi que les travaux cruciaux qui sont en cours en ce qui touche les transports, l'infrastructure et les collectivités, seront appuyées par une saine gestion, un gouvernement efficace et axé sur les résultats, le respect des compétences et toute une gamme de nouvelles mesures destinées à assurer la transparence et la responsabilisation.

Comme je l'ai mentionné auparavant, je chercherai à obtenir des commentaires sur la façon de donner suite à ces engagements. Je tenterai d'établir de solides partenariats pour nous aider à les respecter. Je me propose d'entreprendre ces discussions lorsque je prendrai la parole à l'assemblée générale annuelle de la Fédération canadienne des municipalités, le 4 juin prochain, à Montréal.

J'ai hâte de prendre part aux discussions qui s'ensuivront et de collaborer avec mes homologues des gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les administrations municipales. J'ai hâte de travailler avec mon cabinet, le caucus, ainsi qu'avec vous.

[Traduction]

Au cours des semaines et des mois à venir, j'aurai l'occasion de faire connaître les initiatives spécifiques comprises dans le budget. Je déposerai également un projet de loi destiné à améliorer l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité du réseau de transport.

Nous moderniserons certaines lois et corrigerons les lacunes de certaines autres. L'objectif commun sera d'assurer la vitalité et le dynamisme des villes et des collectivités et d'utiliser notre réseau de transport en vue de rendre le Canada plus compétitif sur la scène économique mondiale.

[Français]

En terminant, je veux vous remercier de m'avoir invité aujourd'hui à vous parler de ma vision de mon ministère, ainsi que des grands défis qui nous attendent.

[Traduction]

J'espère qu'en tant que membres du comité, vous verrez les résultats de vos travaux et de vos débats au fur et à mesure que le gouvernement réalise ses priorités en matière de transports, d'infrastructure et de collectivités. Nous aurons plusieurs occasions d'apporter des améliorations concrètes. Entre-temps, je vous remercie de votre attention, et sachez que je vous consacrerai aussi la mienne.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

[Français]

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

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

Avant de passer aux premières questions, je remarque que nous recevons effectivement des représentants de la Société canadienne des postes tout de suite après vous. Je présume que nous pouvons vous poser quelques questions concernant la politique générale, mais je demanderais aux membres du comité de réserver les questions plus détaillées au prochain témoin.

Madame Stronach.

• (1130)

**L'hon. Belinda Stronach (Newmarket—Aurora, Lib.):** Merci.

Merci, monsieur le ministre.

Comme il s'agit de votre première comparution devant un comité, j'aimerais profiter de l'occasion pour vous féliciter de votre nomination au sein du Cabinet et vous souhaiter la bienvenue parmi nous.

Comme vous l'avez mentionné dans votre déclaration, votre portefeuille est très diversifié. Vous êtes responsable des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Non seulement les enjeux sont d'une importance cruciale pour les Canadiens, mais ils sont aussi liés les uns aux autres, si l'on pense à la productivité, la compétitivité, l'environnement, la qualité de vie et, comme vous l'avez mentionné, le rôle clé qu'ils jouent dans la chaîne mondiale d'approvisionnement, qui touche notre compétitivité à l'échelle internationale.

J'aimerais me concentrer sur les divers programmes d'infrastructure qui visent certaines composantes du réseau national de transport. Les besoins sont certainement bien étayés. L'Association canadienne des automobilistes estime qu'il faut investir environ 22 milliards de dollars dans le réseau routier. Puisqu'il y aura toujours des décisions difficiles à prendre quant à l'utilisation des maigres ressources, pouvez-vous nous expliquer la philosophie qui sous-tend la priorisation et la sélection des projets, y compris l'approche vous comptez prendre pour aplanir les divergences d'opinions éventuelles parmi les divers paliers de gouvernement?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci, et merci pour vos chaleureux commentaires à mon égard. J'aimerais également vous souhaiter bonne chance dans votre nouveau rôle de porte-parole de votre parti.

Sans vouloir remettre en question la somme de 22 milliards de dollars — vous avez peut-être raison, mais je n'ai pas vu ce chiffre — on me dit qu'au cours des 12 ou 18 derniers mois, des représentants du secteur des transports du ministère ont été en contact avec leurs homologues provinciaux et les homologues du ministre précédent. Le gouvernement du Canada a alors été en mesure d'établir un réseau exhaustif ainsi qu'un plan et une approche pour définir ce qui constitue exactement le réseau routier national — son essence même — et cerner également un certain nombre de routes de raccordement.

Au cours des prochains mois et plus particulièrement en septembre, j'ai l'intention de rencontrer mes homologues à Charlottetown pour qu'ensemble, nous puissions définir les priorités et voir où nous allons dépenser l'argent prévu dans le budget et de quelle façon nous allons renforcer notre réseau routier.

Cela étant dit, j'ai bien sûr l'intention de m'adresser au Cabinet le plus tôt possible après cette réunion, de fixer les critères d'utilisation de ces sommes d'argent et de choisir ainsi les projets qui seront mis de l'avant.

Je ne m'attends pas à ce qu'il y ait des différences marquées par rapport à l'expérience passée, bien que nous chercherons sans doute des façons de faire plus durables et plus écologiques avec nos homologues des provinces et des territoires, ainsi qu'aux frontières.

**L'hon. Belinda Stronach:** Merci.

Monsieur le ministre, pourriez-vous fournir au comité le document qui fait concorder le budget des dépenses des transports de 2006 et 2007 avec le nouveau financement annoncé dans le budget? Je crois que ce document nous serait utile.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Ce document est en voie de préparation. Je vais laisser le sous-ministre, M. Ranger, répondre à votre question.

**M. Louis Ranger (sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministère des Transports):** Merci, monsieur le ministre.

Le budget principal des dépenses montre, en fait, une réduction de 75 millions de dollars cette année en comparaison avec l'année dernière. Cette diminution est attribuable au fait qu'un certain nombre de programmes prendront fin ou encore qu'une décision n'a pas encore été prise relativement à leur prolongation. Le programme de cession des ports en est un exemple. Ce programme a pris fin, mais certaines transactions ne sont pas encore terminées et nous allons devoir nous en occuper.

Il y a aussi ce que nous appelons le fonds stratégique d'infrastructures routières, qui tire à sa fin, mais qui sera remplacé par le fonds pour l'infrastructure routière et frontalière. Ces sommes d'argent paraîtront donc dans le premier budget supplémentaire des dépenses que vous verrez plus tard au cours de l'année.

Le financement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien sera également réduit. Le budget de 2006 prévoit une somme de plus de 200 millions de dollars pour l'ACSTA, qui paraîtra dans le budget supplémentaire des dépenses. Il y aura donc une diminution dans le budget principal, qui sera compensée et corrigée au cours des trois prochains mois.

• (1135)

**L'hon. Belinda Stronach:** Merci.

J'ai posé ma troisième question à la Chambre il y a quelque temps. Une centaine de Canadiens sont tués chaque année dans des accidents ferroviaires. Êtes-vous prêt à mener une étude à ce sujet ou à tenir une enquête publique sur la sécurité ferroviaire?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Concernant la sécurité ferroviaire, vous vous souviendrez sans doute que des travaux ont été réalisés il y a un an et demi ou deux ans. Je ne suis pas certain que nous soyons en mesure de dire aujourd'hui que la situation a empiré. Au contraire, nous croyons qu'elle s'est améliorée. Nous surveillons la situation de très près, non seulement avec les représentants du CN, les représentants de notre groupe, mais aussi avec le Canadien Pacifique. Mes fonctionnaires me disent que la situation est bien meilleure qu'auparavant.

**L'hon. Belinda Stronach:** Êtes-vous ouvert à cette idée ou refusez-vous de mener une étude à ce sujet?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je n'ai pas l'intention de mener une étude.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Je vous remercie de votre présence, monsieur le ministre. J'ai vu que vous avez analysé les comptes rendus des anciennes réunions des comités de l'ancienne législature.

Ma première question sera simple. Le comité a fait une recommandation majoritaire concernant la rétrocession de 11 000 acres de terres agricoles aux agriculteurs et anciens expropriés de Mirabel, et cette recommandation a été soulignée par une motion de votre parti à la Chambre des communes. Vous en avez même fait la promesse lors de la dernière campagne électorale dans ma circonscription.

Quand allez-vous rétrocéder les 11 000 acres aux agriculteurs et anciens expropriés de Mirabel?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci, monsieur le député.

Il est tout à fait normal que vous commenciez par une question qui se rapporte à votre comté. En fait, depuis maintenant plusieurs semaines, et même quelques mois, j'ai demandé aux gens de mon ministère de rencontrer les parties en cause, notamment les autorités de l'aéroport de Montréal, les autorités de la ville de Mirabel, la chambre de commerce, le CLD, l'UPA, le Comité des 11 000 acres et les agriculteurs, bien sûr, qui sont touchés par ce dossier.

Je m'attends à ce que d'ici la fin de l'été nous soyons en mesure d'annoncer la réalisation de cet engagement. C'était d'ailleurs mon intention lorsque j'ai annoncé que nous allions respecter notre engagement électoral.

**M. Mario Laframboise:** C'est bien.

Évidemment, le temps nous presse, comme toujours. Ma deuxième question porte sur le budget des infrastructures. Vous semblez nous annoncer que vous ferez preuve d'une grande ouverture et que vous allez faire une analyse des problèmes d'infrastructure. Toutefois, il y a des petites choses qui m'inquiètent.

À la sixième page de la version française de votre document, on peut lire ceci :

[...] en vue d'instaurer un financement fédéral prévisible à long terme et d'assurer la responsabilisation envers les Canadiens de tous les investissements dans l'infrastructure effectués par tous les gouvernements.

J'espère, que vous ne nous annoncez pas aujourd'hui une ingérence fédérale dans le domaine de toutes les infrastructures, qui relèvent en partie des villes et en grande partie des provinces, puisque le gouvernement fédéral n'est maître d'oeuvre que de très peu d'infrastructures. Par conséquent, j'espère que vous allez me rassurer. Essayez de m'expliquer un peu quelle est votre...

**L'hon. Lawrence Cannon:** Il faut être très clair sur cette question. Pour celui qui vous parle, de même que pour le

gouvernement dont je fais partie, le respect des compétences est une chose majeure. Alors, le respect de la compétence du Québec, des autres provinces et des territoires sera une réalité, sous notre gouvernement.

Maintenant, cela ne nous empêche pas de travailler en partenariat avec les provinces et les municipalités. C'est dans cet esprit de collaboration que nous espérons pouvoir travailler avec les élus municipaux et les représentants des différents gouvernements afin de mettre sur pied des projets significatifs pour les contribuables canadiens. Il y aura une collaboration et un partenariat établis.

● (1140)

**M. Mario Laframboise:** Je comprends que vous avez reconduit ce que l'ancien gouvernement avait annoncé en termes de budget. Vous savez que le milieu municipal et les provinces vous demandaient un financement à long terme, pouvant aller jusqu'à 15 ans.

Est-ce que vous envisagez d'annoncer la bonne nouvelle, par exemple le 4 juin, lorsque vous allez prendre la parole devant la Fédération canadienne des municipalités, à savoir qu'il y aura un programme qui sera prolongé et que les gens pourront se fier sur ce financement pendant 15 ans?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Monsieur le député, vous n'êtes pas sans savoir qu'à l'occasion du premier discours du budget de notre gouvernement, le ministre des Finances, dans un document qui portait sur la fiscalité, la péréquation et le rééquilibrage dans la fédération, m'a confié le mandat de faire rapport et de fournir des recommandations au ministre des Finances d'ici la fin de l'année, de façon à ce que cet élément qui touche les infrastructures devienne un outil prévisible, fixe et stable, comme me l'ont demandé les gens de la Fédération canadienne des municipalités et les autres intervenants.

Alors, je vais consulter les autorités municipales à ce sujet. Bien sûr, nous parlons de la taxe sur l'essence, en partie, et d'autres éléments. Alors, je me propose de faire des recommandations en ce sens au gouvernement, après consultation avec le milieu.

**M. Mario Laframboise:** Ma dernière question, monsieur le président, portera sur Postes Canada, mais pas sur le travail de la présidente.

Vous savez, monsieur le ministre, qu'il y a un moratoire sur la fermeture des bureaux de poste ruraux. Cependant, dans les faits, Postes Canada continue d'analyser les possibilités de fermeture. Il procède même présentement à l'analyse de la fermeture de bureaux de poste dans certains secteurs des milieux urbains.

Monsieur le ministre, étant donné qu'il y a un moratoire, seriez-vous prêt à aviser Postes Canada, dès aujourd'hui, de cesser de faire des études sur les fermetures des bureaux de poste ruraux touchés par le moratoire, et peut-être même d'ouvrir le moratoire pour que l'on cesse de discuter de fermeture de bureaux de poste dans les milieux urbains sans faire d'analyse avec les gens de ce milieu?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Lors de la 38<sup>e</sup> législature, je pense que c'est ce comité, ou peut-être un autre comité de la Chambre, si je ne m'abuse, qui avait demandé qu'il y ait un moratoire sur la fermeture des bureaux de poste.

L'une des premières choses que j'ai indiquées lorsque j'ai rencontré le président du conseil d'administration de Postes Canada était que cela n'était pas du tout l'intention du gouvernement. Je comprends également les parlementaires de vouloir lever le moratoire.

Alors, je tiens à vous rassurer à ce sujet, monsieur le député, rien n'a changé, la même politique est toujours en vigueur. S'il faut le réitérer, je le ferai avec grand plaisir.

**M. Mario Laframboise:** Vous en aurez la chance tantôt, parce que madame sera ici, devant nous. Donc, cela nous fera plaisir.

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

Monsieur le ministre, je suis content de vous rencontrer pour la première fois. Je sais que vous avez beaucoup d'expérience et de compétence.

[Traduction]

Cela étant dit, je devrais d'abord mentionner que la collaboration dont vous avez parlé doit être réciproque — et à ce sujet je vous signale que cela fait deux mois que mon bureau tente d'obtenir une rencontre avec vous. Je sais que les travailleurs de la construction navale n'ont pas été consultés à propos des changements que risque de subir l'industrie navale. Je sais aussi que ces travailleurs vous ont écrit à cet égard et j'ose espérer que vous tiendrez compte de leurs préoccupations quand viendra le temps d'apporter des changements visant l'industrie navale.

Ce sont là mes commentaires. J'ai quatre questions précises à vous poser au sujet de la sécurité, car j'ai eu le sentiment, au cours de vos premiers mois en poste, que la sécurité est la dernière de vos préoccupations. Je vais commencer par le dossier concernant le *Queen of the North*. Je vous ai écrit à ce propos et vous avez répondu — je vous en suis d'ailleurs reconnaissant — en précisant ceci quant à toute mesure correctrice qui pourrait être prise à l'égard des traversiers qui naviguent au large de la côte Ouest, et je cite :

Il serait prématuré de déterminer les changements à apporter à des processus ou à des critères précis avant que le Bureau de la sécurité des transports ait terminé son enquête et effectué une évaluation complète des circonstances de l'accident.

C'est ce que vous m'avez répondu au sujet du *Queen of the North* — c'est-à-dire attendre le rapport du Bureau de la sécurité des transports. Pourtant, en ce qui concerne le ratio d'agents de bord, notre comité a clairement indiqué qu'il ne doit pas être modifié avant que le Bureau de la sécurité des transports ait remis son rapport sur l'accident d'Air France, qui s'est produit il y a près d'un an, en août 2005, mais votre ministère semble avoir décidé de modifier tout de même le ratio.

Comme les documents émanant de Transports Canada indiquent qu'une modification du ratio d'agents de bord aura des répercussions évidentes sur les normes en matière de sécurité, êtes-vous prêts à vous engager aujourd'hui à ne pas procéder à la modification du ratio d'agents de bord tant que nous n'aurons pas reçu le rapport du Bureau de la sécurité des transports sur l'accident d'Air France? Voilà ma première question.

Ma deuxième question concerne le projet de loi C-6, qui vise à accroître la confidentialité, notamment en soustrayant les rapports sur la sécurité aérienne à la Loi sur l'accès à l'information. Ma question porte aussi sur le fait que depuis plus d'un an, le public n'a plus accès aux données sur l'aviation civile. Ne pensez-vous pas comme moi que les Canadiens ont le droit de savoir si le transport aérien est sûr, et êtes-vous prêts à vous engager aujourd'hui à faire en sorte que la population ait de nouveau accès aux données sur

l'aviation civile de sorte qu'elle puisse être au courant des manquements à la sécurité?

Ma troisième question concerne les navires qui naviguent au large de la côte Ouest, précisément le *Queen of the North*, qui est un navire comportant un compartiment unique. Quelles sont les mesures prises par votre ministère afin d'assurer la sûreté des autres traversiers de la société B.C. Ferries qui naviguent au large de la côte Ouest?

Enfin, en ce qui concerne la sécurité ferroviaire, je suis tout à fait en désaccord avec vous quand vous dites que la situation s'est améliorée. En 2005, nous avons enregistré le plus grand nombre d'accidents ferroviaires depuis 10 ans. Sur les 1 246 accidents qui sont survenus, 215 d'entre eux ont impliqué des trains transportant des matières toxiques et dangereuses. Un de ces accidents s'est produit dans ma circonscription. D'après le *Toronto Star*, Transports Canada, qui régit l'industrie ferroviaire, n'est pas en mesure d'intenter des poursuites contre les sociétés ferroviaires ou il ne le souhaite pas. Depuis 1999, seulement sept poursuites ont eu lieu en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il s'agit là d'une période durant laquelle plus de 7 600 accidents ferroviaires se sont produits.

Ma question est très simple. Combien de Canadiens ont été tués en 2005 dans un accident ferroviaire, et combien de décès faut-il avant que le gouvernement agisse? Nous avons demandé la tenue d'une enquête publique, à l'instar d'autres partis. Nous croyons que c'est essentiel. Qu'allez-vous faire à ce sujet?

• (1145)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Monsieur le président, je tiens à dire tout d'abord à mon cher collègue que je suis très désolé de ne pas avoir été en mesure de le rencontrer. Dès que possible, je vais fixer un rendez-vous avec vous, de sorte que ce soit fait.

Quant à vos questions au sujet du *Queen of the North*, de la sécurité et de la situation concernant le transport ferroviaire, je vais demander, si vous n'y voyez pas d'inconvénients, à M. Gerard McDonald, à M. Preuss et à M. John Forster d'y répondre.

**M. Peter Julian:** Je vous ai interrogé précisément à propos du ratio d'agents de bord.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Nous allons répondre également à cette question-là. Vous obtiendrez une réponse à toutes vos questions, monsieur.

Allez-y donc, monsieur McDonald, au sujet du *Queen of the North*.

**M. Gerard McDonald (directeur général, Sécurité maritime, ministère des Transports):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre.

Pour ce qui est du *Queen of the North*, vous voulez savoir, je crois, quelles mesures nous avons prises à l'égard de la sûreté des navires comportant un compartiment unique au large de la côte Ouest. Premièrement, je peux assurer tous les membres du comité que l'ensemble des traversiers de la société B.C. Ferries ont été inspectés par Transports Canada et respectent toutes les exigences en matière de sécurité. Ces traversiers sont inspectés régulièrement, et si des problèmes sont constatés, nous veillons à ce qu'ils soient réglés avant que les navires soient certifiés.

Quant à l'accident lui-même impliquant le *Queen of the North*, comme vous l'avez correctement mentionné, le Bureau de la sécurité des transports est en train de mener une enquête dont nous attendons les conclusions afin de déterminer quelles modifications réglementaires pourraient s'avérer nécessaires, le cas échéant, en vue d'améliorer la sûreté de nos traversiers.



•(1150)

**Le président:** Monsieur Preuss, allez-y au sujet du projet de loi C-6.

**M. Merlin Preuss (directeur général, Aviation Civile, ministère des Transports):** Voulez-vous que je réponde d'abord à la question relative au ratio d'agents de bord ou à celle concernant le projet de loi C-6?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Répondez d'abord à la question relative au ratio et ensuite à celle concernant le projet de loi C-6.

**M. Merlin Preuss:** D'accord.

En ce qui concerne l'accident d'Air France, le rapport du Bureau de la sécurité des transports ne nous apprendra probablement pas grand-chose quant au ratio d'agents de bord. En vertu du règlement en vigueur en Europe, Air France devait veiller à ce qu'il y ait au moins six agents de bord durant le vol. Il y avait à ce moment-là neuf agents de bord et un stagiaire d'été, mais seulement sept des neuf agents de bord étaient qualifiés pour travailler à bord de l'appareil en question. Les quatre membres supplémentaires de l'équipage étaient là pour assurer un meilleur service.

**M. Peter Julian:** Pardonnez-moi; êtes-vous en train de dire que vous n'attendrez pas le rapport du Bureau de la sécurité des transports?

**M. Merlin Preuss:** Ce que je vous dis, c'est que sur le plan technique, le Bureau de la sécurité des transports ne m'apprendra pas grand-chose à propos de la question à cause des normes en vigueur et du nombre de membres d'équipage. En vertu du règlement que nous proposons, la présence de huit agents de bord serait exigée. En Europe, seulement six agents de bord sont exigés. C'est donc pourquoi j'estime que le rapport ne m'en apprendra pas beaucoup au sujet de ce dossier.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Ce que nous sommes en train de dire essentiellement, c'est que le débat dure depuis un certain temps et que, bien entendu, l'accident d'Air France doit être pris en compte. Mais il est certain que des consultations seront effectuées.

Je pense que je peux maintenant céder la parole à M. Forster...

**M. Peter Julian:** À ce sujet, je dirais que...

**L'hon. Lawrence Cannon:** Vous avez posé quatre questions. Nous pouvons peut-être laisser... et ensuite vous pourrez revenir là-dessus.

**Le président:** Nous allons manquer de temps si nous ne laissons pas ces personnes répondre aux questions; alors continuez s'il vous plaît.

**M. John Forster (sous-ministre adjoint associé, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports):** Merci.

Pour ce qui est de la sécurité ferroviaire, il est évident que le ministère prend cela très au sérieux. L'année dernière, nous avons mené une vérification complète, et en particulier une vérification, l'automne dernier, des pratiques du CN. Cette société nous a remis un plan d'action. Nous avons aussi établi des mesures visant à restreindre ses activités, surtout en Colombie-Britannique.

Ensuite, à la fin de l'année dernière, nous avons effectué une vérification et un examen de la gestion de la sécurité au sein du CN et nous avons transmis nos conclusions à cette société. Il lui incombe maintenant de nous présenter un plan d'action. Elle nous a remis une première ébauche que nous avons examinée avec elle, et nous avons cerné un certain nombre d'éléments qu'elle doit améliorer de façon considérable. Nous attendons la nouvelle version de ce plan d'action.

Nous avons remarqué notamment qu'en début d'année, il y a eu 25 p. 100 moins de déraillements sur les voies principales, particulièrement en ce qui concerne les trains du CN. Je conviens qu'il s'agit d'une courte période, alors cela ne signifie pas que nous soyons totalement satisfaits. Toutefois, nous collaborons très étroitement avec le CN afin de voir comment il pourra améliorer la situation. Nous allons examiner le plan d'action et nous continuerons de suivre de très près les résultats de cette société.

C'est là où nous en sommes en ce moment.

**Le président:** Merci.

Monsieur Fast, la parole est à vous.

**M. Peter Julian:** J'ai posé une question à propos de...

**Le président:** À propos de la sécurité aérienne, c'est vrai, je suis désolé. Vous avez 30 secondes.

**M. Merlin Preuss:** Au sujet des données sur l'aviation civile?

**M. Peter Julian:** Oui.

**M. Merlin Preuss:** Quant à l'accès par l'ensemble de la population, il y a un certain nombre de facteurs dont nous devons d'abord tenir compte, à commencer par le fait qu'il s'agit de données préliminaires, qui ne sont pas transmises nécessairement par des personnes bien informées. La qualité de l'information est donc douteuse.

Pour ce qui est de Loi sur la protection des renseignements personnels, toutes les données sont accessibles à l'heure actuelle et elles continueront de l'être. Mais elles ne sont pas diffusées. Il existe en ce moment une liste de personnes qui reçoivent automatiquement les données, et nous pouvons accroître le nombre au besoin. Mais la diffusion à l'intention de l'ensemble de la population pose un problème sur le plan de la protection des renseignements personnels, et il y a bien entendu de sérieux doutes au sujet de la qualité de ces données préliminaires.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie de prendre le temps de comparaître devant nous aujourd'hui. Je remarque que la salle est remplie et que bien des personnes sont contraintes de rester debout, ce qui témoigne probablement de votre charisme. Je ne vois aucune autre raison pour laquelle autant de personnes sont venues ici aujourd'hui.

Comme c'est le cas chaque fois qu'il y a un changement de gouvernement, les parties intéressées sont préoccupées à propos de l'orientation que le nouveau ministre souhaite imprimer au ministère. Je crois savoir que vous êtes responsable de 17 sociétés d'État. L'élément le plus important est sans doute le style de gestion que vous allez adopter. Cela m'amène à vous interroger au sujet de l'autonomie de ces sociétés d'État.

J'aimerais savoir si vous appuyez l'autonomie des sociétés d'État dont vous êtes responsable et, si non, quel rôle imaginez-vous jouer sur le plan des activités quotidiennes de ces sociétés?

•(1155)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je vous remercie beaucoup, cher collègue, pour votre question.

Je vous dirais d'abord que la politique qui est en place est dictée par un certain nombre de mesures législatives, en particulier la Loi sur la gestion des finances publiques, qui régit la façon dont les sociétés d'État doivent se comporter.

Je crois fermement que l'autonomie dont bénéficient actuellement les sociétés d'État devrait être maintenue. À l'époque où j'étais ministre au sein du cabinet de M. Bourassa, à Québec, nous faisons parvenir chaque année une lettre de mandat aux présidents des conseils d'administration des sociétés d'État, qui devaient veiller à ce que le mandat soit exécuté dans le cadre de plans à court, à moyen et à long terme. Je vais vous donner des exemples.

Si le gouvernement et les parlementaires souhaitent vivement qu'une société d'État suive une orientation en particulier, j'enverrais une lettre au président de son conseil d'administration pour lui faire part de l'orientation que la société devrait prendre durant mon mandat. Il incomberait alors au président de veiller à ce que cette orientation soit prise par la société d'État.

Deuxièmement, et j'ai demandé à mes collaborateurs de se pencher là-dessus — il faut faire en sorte que nos sociétés d'État deviennent des centres d'excellence, pour que nous soyons extrêmement fiers de la façon dont elles sont perçues par les Canadiens et bien entendu par les employés qui y travaillent. Je crois que nous avons d'excellentes sociétés d'État, qui emploient des personnes très compétentes, et j'estime que nous pouvons les renforcer et moderniser la façon dont nous traitons avec elles.

C'est essentiellement ma réponse à votre question.

**M. Ed Fast:** Si j'ai bien compris, vous dites que vous énonceriez l'orientation générale que le gouvernement souhaite que les sociétés d'État adoptent, mais que vous n'interviendrez pas dans leurs activités quotidiennes.

**L'hon. Lawrence Cannon:** C'est exact, et je le ferai après avoir consulté votre comité et d'autres comités qui doivent l'être.

**M. Ed Fast:** Avez-vous eu l'occasion de rencontrer tous les présidents des conseils d'administration des sociétés d'État?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je ne les ai pas encore tous rencontrés; je dirais que j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec environ 80 p. 100 d'entre eux pour l'instant.

**M. Ed Fast:** Merci.

**Le président:** Monsieur Scott, la parole est à vous.

**L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.):** Je vous remercie beaucoup.

Je vous félicite pour votre nomination. Je vous souhaite la bienvenue au comité et je souhaite aussi la bienvenue aux fonctionnaires qui se trouvent parmi les nombreuses personnes rassemblées dans la salle qui ont été attirées apparemment par le charisme du ministre.

J'aimerais revenir aux commentaires que vous avez formulés au sujet de votre mandat, en particulier à propos du fait que le gouvernement vous a demandé de diriger les discussions avec les gouvernements provinciaux et territoriaux pour aider à définir le rôle fédéral dans l'infrastructure en vue d'instaurer un financement fédéral prévisible. En ce qui concerne le financement prévisible, je dois vous dire que c'est ce que nous voulons depuis longtemps, et je suis en faveur de cela.

Toutefois, vous avez aussi parlé du respect des champs de compétence, et cela me rend un peu inquiet à propos de la place des municipalités à la table. Au sein du Canada moderne, la relation entre le gouvernement fédéral et les administrations municipales s'est modernisée, et je crois que les municipalités voient cela d'un bon oeil.

Plus tôt cette année, un sénateur a déclaré que la relation qu'entretient le gouvernement du Canada avec les municipalités fait

craindre aux administrations municipales qu'elles pourraient perdre leur place à la table.

Pouvez-vous m'assurer qu'il convient que le gouvernement fédéral négocie des ententes avec les municipalités pour servir un objectif national, notamment en matière d'environnement, et que de telles ententes peuvent être conclues directement avec les administrations municipales sans que cela aille à l'encontre de la Constitution.

● (1200)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci, cher collègue. Votre question est importante; elle me ramène un peu en arrière. J'ai passé plus de temps comme conseiller municipal que comme représentant élu à d'autres paliers de gouvernement.

Il va de soi qu'il peut devenir extrêmement frustrant de siéger à un conseil municipal et de se rendre compte qu'on fait la sourde oreille à vos préoccupations et qu'il vous est difficile de mettre de l'avant des plans, qu'ils concernent le transport urbain, l'aménagement de voies d'eau ou les systèmes d'égout.

Il y a quelques années, j'ai adressé une demande très pressante à la FCM, à l'instar de bon nombre d'autres élus, et cette organisation s'est tournée comme il se doit vers le gouvernement. Je me suis alors grandement réjoui de l'ouverture dont le gouvernement du Canada a fait montre à l'endroit des municipalités. J'estime que nous pouvons continuer d'aller de l'avant en nous appuyant sur ce mode de partenariat et de coopération.

Je pense que c'est une approche que connaissent bien tous les ordres de gouvernement. Comme je le disais tout à l'heure, je n'ai pas l'intention d'empiéter sur les compétences de quiconque pour m'assurer que nous pouvons donner suite à nos engagements en allant de l'avant avec nos objectifs pour des collectivités viables et que nous obtenons les fonds nécessaires pour nos projets d'infrastructure, qui ont une importance cruciale à l'échelon local, mais pas uniquement à ce niveau. Je ne prévois absolument aucun problème à ce point de vue.

Mes remarques préliminaires n'excluent d'aucune façon la possibilité de tenir des discussions franches et ouvertes avec tous les intéressés. Il est toutefois bien évident qu'en bout de ligne, les provinces doivent être en mesure de jouer leur rôle en application de leurs responsabilités et de leurs compétences.

Vous savez tout aussi bien que moi que dans certaines provinces, il est particulièrement important que le gouvernement provincial soit en mesure d'agir. Dans d'autres cas, on voit bien que le mode de fonctionnement est différent. Par exemple, la ville de Toronto traite directement avec le gouvernement du Canada et cela ne semble causer aucun problème. Le gouvernement de l'Ontario est tout à fait d'accord avec cette façon de faire. Ailleurs, les fonds sont administrés par des associations provinciales ou par des regroupements de municipalités. Je crois que c'est notamment le cas en Ontario et que la Colombie-Britannique a également un régime semblable. Comme je l'ai déjà mentionné, l'Alberta serait aussi favorable à cette façon de voir les choses.

Le Canada est un pays diversifié. Nos modes de fonctionnement sont légèrement différents; une particularité que je compte certes respecter.

**L'hon. Andy Scott:** Prévoyez-vous conclure un arrangement avec les municipalités concernant le Fonds pour l'infrastructure stratégique? Je profite aussi de l'occasion pour vous demander pour quelle raison ce fonds n'a pas été renouvelé pour le présent exercice.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Il a été renouvelé.

**L'hon. Andy Scott:** Non, pas pour le présent exercice. Les sommes prévues sont pour l'an prochain.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Comme nous en sommes à préparer le budget, le fonds est donc renouvelé pour l'an prochain.

**L'hon. Andy Scott:** Mais on vient tout juste d'avoir un budget.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je sais et je vous rappelle qu'il s'agit de la troisième tranche du fonds pour l'infrastructure.

**L'hon. Andy Scott:** Je m'en souviens très bien. Le fait est que le Fonds pour l'infrastructure stratégique a été renouvelé, mais qu'il n'y aura pas d'argent avant l'an prochain. Ainsi, je crois que vous avez écrit au *Telegraph-Journal* au Nouveau-Brunswick concernant votre volonté de procéder à l'assainissement du port, mais il n'y a aucun fonds pour ce faire. C'est le gouvernement qui a décidé de ne pas renouveler le financement du Fonds pour l'infrastructure stratégique pour le présent exercice...

● (1205)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Cela nous laisse le temps de nous préparer et d'enclencher les discussions que j'ai pris le temps de vous expliquer tout à l'heure. J'estimais extrêmement important de pouvoir discuter avec les provinces et avec les municipalités.

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre. Il me fait plaisir de vous rencontrer aujourd'hui.

Vous avez dit plus tôt avoir consulté le travail des membres du Comité permanent des transports de la législature précédente. J'étais l'un d'eux.

Je voudrais revenir sur un point qui nous semblait très important, soit toute la question de la sécurité aérienne, plus précisément le ratio des agents de bord, dont on avait discuté à ce moment-là. Le 22 novembre, si mon information est exacte, on avait voté à l'unanimité une résolution voulant que toute modification législative soit étudiée par le Comité permanent des transports avant d'être adoptée ou lue dans *La Gazette* officielle. Je sais que vos fonctionnaires travaillent activement à ce dossier.

Pouvez-vous m'assurer qu'on pourra en discuter en comité avant que le tout soit officialisé?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci, monsieur le député, de votre accueil.

Je dois préciser d'emblée que la consultation sur la mise en oeuvre de règlements est un processus extrêmement complexe et élaboré. Dans le cas des agents de bord en particulier, ce processus a débuté il y a quelque temps et se poursuit. Je n'ai pas l'intention de revenir devant le comité. J'ai l'intention de laisser ce processus se poursuivre. Les résultats de cette consultation seront connus une fois qu'elle sera terminée.

**M. Robert Carrier:** C'est seulement avant que la décision finale ne soit prise que cela reviendra devant le comité pour qu'on puisse évaluer...

**L'hon. Lawrence Cannon:** Non, monsieur le député. Je n'ai pas l'intention de revenir au comité pour discuter de ce dossier. Le comité a déjà exprimé son opinion à cet égard. On est dans un processus de consultation beaucoup plus large maintenant.

**M. Robert Carrier:** C'est un exemple d'une décision du comité que vous ne semblez pas suivre.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Ce n'est pas nécessairement un manquement à l'autorité du comité. Il s'agit d'un processus réglementaire. Il faut s'assurer que l'ensemble des règlements adoptés dans le cadre du portefeuille dont je suis responsable bénéficie d'un processus éprouvé et expérimenté, et je maintiens son intégrité.

**M. Robert Carrier:** Je prends note de votre réponse.

Je voudrais aborder un autre sujet. Le projet de loi C-47 de la législature précédente concernait Air Canada et toute la question du respect des deux langues officielles, qui pour nous est importante étant donné qu'Air Canada et ses nombreuses filiales ont été privatisées et qu'il est dorénavant plus difficile de faire respecter les deux langues officielles du Canada. Beaucoup de plaintes ont été déposées à ce sujet. Ce projet de loi n'a pas été adopté.

Allez-vous le déposer à nouveau rapidement afin de régler cette situation avant qu'elle ne se détériore davantage?

**L'hon. Lawrence Cannon:** J'ai été saisi de ce dossier par la commissaire aux langues officielles lors de ma rencontre avec elle il y a un mois, avant la présentation de son rapport annuel. Elle m'a appris que la législature précédente avait étudié le projet de loi C-47 qui portait sur cette question, mais qu'il était mort au *Feuilleton*. Je suis en train d'examiner toutes les options et je ferai connaître ma position sur ce dossier dans les semaines à venir.

● (1210)

**M. Robert Carrier:** J'aimerais connaître la philosophie de votre ministère en ce qui a trait au transport collectif dans l'ensemble du pays, et ce, dans le respect des compétences des provinces.

Allez-vous avancer une solution? Il y a déjà eu une taxe de vente sur l'essence destinée aux infrastructures et au transport en commun. Voulez-vous adopter une nouvelle solution pour améliorer l'ensemble du transport collectif, qui constitue une solution de développement durable?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Vous avez raison de le souligner. Le transport collectif englobe le covoiturage et tous les autres modes de transport possibles et inimaginables, ainsi que le transport dans les régions. Je pense notamment au Conseil intermunicipal de transport des Basses Laurentides au Québec, un organisme qui vous est familier et que M. Élie Fallu, ancien collègue à l'Assemblée nationale, dirige aujourd'hui avec brio.

Les négociations et les mesures que nous entamerons laissent présager que le transport collectif est prioritaire pour ce gouvernement. Dans le budget, nous avons accordé un montant de 1,3 milliard de dollars au transport collectif, dans le cadre de notre engagement pour la décongestion, la réduction des gaz à effet de serre, etc.

Force est de constater que nous allons poursuivre dans cette veine. Comme vous, je représente un comté rural. Quand une personne part de Maniwaki, par exemple, pour aller voir son dentiste à Gatineau, il est évident qu'elle veut une certaine flexibilité, mais aussi un engagement de la part des MRC et des autres pouvoirs publics.

Je crois pouvoir collaborer au développement du transport collectif grâce aux fonds qui lui seraient consacrés.

**M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous recevoir aujourd'hui et de voir que vous répondez avec beaucoup d'ouverture aux questions posées par les membres du comité.

Dans votre allocution, vous avez insisté sur les infrastructures durables, et comme l'industrie du transport contribue dans une large mesure aux émissions de gaz à effet de serre, on peut peut-être faire autant ensemble pour réduire les gaz à effet de serre que d'autres secteurs. On est particulièrement appelé à agir à cet égard.

Je suis le représentant de Lévis—Bellechasse, où se trouve le plus important chantier naval canadien. Pour construire des bateaux, on doit avoir des politiques de transport maritime qui créent un contexte favorable et compétitif. C'est également un moyen de transport qui permet de réduire les gaz à effet de serre.

J'aimerais connaître votre conception globale du transport maritime au Canada. Êtes-vous en faveur de la promotion de l'industrie du transport maritime afin qu'elle contribue à l'essor de ce secteur?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci, cher collègue.

Je connais votre implication dans le milieu. Vous représentez votre circonscription électorale avec beaucoup de brio.

Vous abordez la question du transport à courte distance. Qu'il s'agisse du fleuve Saint-Laurent ou d'autres autres voies navigables sur le continent, c'est là une source très intéressante de solutions de rechange pour ce qui est des modes de transport.

J'ai eu l'occasion de rencontrer et de présider la première Conférence maritime nord-américaine — Vers une stratégie nord-américaine sur le transport maritime à courte distance, qui a eu lieu à Vancouver. Des représentants du Mexique et le secrétaire américain aux Transports, M. Mineta, étaient présents. On y a convenu de poursuivre la mise en place de politiques et de plans d'action. Nous croyons au transport maritime.

J'ai eu l'occasion de reprendre ces propos non seulement devant les représentants de l'industrie canadienne, mais aussi devant ceux du Québec. Je leur ai fait part du fait que nous envisageons d'aller de l'avant avec des mesures qui complètent celles mises sur pied par les Américains et qui permettront également de soutenir notre réseau national.

En 2002, le gouvernement du Québec a déposé une politique sur le cabotage. Le cabotage à l'intérieur des eaux canadiennes constitue peut-être un excellent moyen pour décongestionner bon nombre de routes.

Ce sont là des avenues que l'on doit examiner très attentivement, peut-être pas dans l'immédiat, mais certainement à moyen et à long terme.

• (1215)

**M. Steven Blaney:** Je vais dire à mes gens du chantier de se préparer à construire des bateaux.

**L'hon. Lawrence Cannon:** C'est peut-être trop tôt, monsieur le député.

**M. Steven Blaney:** Ma deuxième question, monsieur Cannon, a toujours trait à un moyen de transport très durable, soit le transport ferroviaire.

Le dernier gouvernement a procédé de façon assez abrupte à la privatisation du réseau ferroviaire. Cette privatisation a occasionné des problèmes de cohabitation avec les usagers des gares de triage.

Par le passé, plusieurs efforts ont été entamés par le gouvernement mais n'ont pas abouti. Par exemple, la responsable de mon bureau de Lévis demeure à Charny, et elle fait souvent chambre à part, car son conjoint descend dormir au sous-sol pour ne pas entendre le bruit, qui est très fort.

J'aimerais savoir si vous avez envisagé des mesures pour remédier à cette situation.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Eh bien, nous n'irons pas jusque dans le sous-sol des gens!

Le projet de loi C-11 contient des mesures pour favoriser le transport en commun et arbitrer des différends opposant les propriétaires de chemins de fer et leurs utilisateurs. La question concerne ceux autour de la table qui ont certainement déjà reçu des plaintes formulées par des citoyens au sujet du sifflement des trains aux passages à niveau. C'est un élément qui fait également partie du projet de loi.

Avec votre appui, je pense que nous pourrions faire un grand bout de chemin pour résoudre ces problèmes.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bell.

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

Monsieur le ministre, félicitations à nouveau pour votre nomination. Je me réjouis à la perspective de vous voir comparaître devant notre comité pour discuter des questions qui nous intéressent.

J'aimerais vous parler d'un sujet que vous abordez à la page 4 de votre exposé d'aujourd'hui. Vous mentionnez des nouveaux fonds fédéraux de 8,5 milliards de dollars pour différents programmes d'infrastructure. Vous citez notamment l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique. C'est le projet qui m'interpelle tout particulièrement.

À la page suivante, on peut lire ce qui suit : « À une époque où la gestion de la chaîne mondiale d'approvisionnement constitue un facteur déterminant de la réussite économique des nations, des réseaux de transport intégrés et efficaces sont un élément primordial de la productivité économique. » C'est bien évidemment la raison d'être même de la porte d'entrée du Pacifique.

J'aimerais simplement en savoir plus sur les sommes que vous comptez investir dans cette initiative et savoir si ces fonds seront en fait détournés d'autres budgets d'infrastructure qui devaient servir à d'autres fins — pour les municipalités ou les régions rurales par exemple. Dans ma province, je ne voudrais pas qu'on puise dans les fonds prévus au départ pour d'autres projets en Colombie-Britannique pour financer l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique.

Dans le gouvernement précédent, j'ai travaillé avec le ministre Emerson, alors que c'était encore le ministre Emerson, dans le dossier de la porte d'entrée. Nous avons engagé 590 millions de dollars sur une période de cinq ans, 190 millions de dollars étant prévus pour les programmes initiaux et 400 millions de dollars à déterminer en fonction des priorités convenues par les intervenants dans la région.

Le plan de votre gouvernement pour la porte d'entrée du Pacifique prévoit quelque 239 millions de dollars sur cette même période de cinq ans. Il parle aussi d'environ 590 millions de dollars sur huit ans, mais il y a un écart d'approximativement 351 millions de dollars pour les cinq premières années.

Lorsque j'ai posé la question en Chambre à votre collègue, le ministre Emerson, il a répondu que, d'abord et avant tout, si davantage de fonds... il a laissé entendre que bon nombre de ces projets ne pourraient pas être lancés de front — c'est ce qu'on prévoyait, mais ce n'est pas ce que j'ai compris lorsque j'en ai discuté au départ — et qu'on allait faire le nécessaire pour dégager les sommes requises au besoin. J'aimerais savoir où on prendra cet argent.

Deuxièmement, on semble dire qu'il y aura des fonds pour les infrastructures, et je constate à nouveau que cela est mentionné dans vos commentaires. D'où viendront ces fonds?

Vous avez indiqué que la chaîne mondiale d'approvisionnement constitue un facteur déterminant. J'aimerais vous signaler deux points qui assureront la réussite de l'initiative de la porte d'entrée. Il s'agit d'une initiative qui regroupe tout l'Ouest canadien; en fait, c'est tout le Canada qui est concerné. Elle assure l'accès à la région du Pacifique pour tout le Canada, ce qui en fait une question qui n'intéresse pas uniquement la Colombie-Britannique, Vancouver ou Prince Rupert. Pour que cela fonctionne, nous avons besoin de routes pour poids lourd afin de pouvoir transporter les biens et services. Une partie des fonds prévus pour cette initiative par le précédent gouvernement devaient aller à des projets de ce genre. Prévoit-on toujours réaliser ces projets pour le transport? Je pense notamment aux installations de sauts-de-mouton et au pont de Pitt River.

Il y a également la question de l'infrastructure ferroviaire. Nous devons nous assurer que les compagnies ferroviaires... J'ai rencontré récemment les gens de l'Association des chemins de fer du Canada. Ils se demandent s'ils pourront compter sur des politiques aptes à garantir la capacité concurrentielle et l'efficacité de leur industrie. Il faut desservir à la fois le terminal de Fairview à Prince Rupert et le port de Vancouver.

Mais voilà qu'un problème se pose: le trafic de nouveaux conteneurs dans la région du Pacifique connaît une croissance telle que si nous ne réagissons pas pour nous donner la capacité nécessaire et les systèmes ferroviaires pour assurer la connexion et le transport des biens dans les autres régions du Canada ainsi qu'aux États-Unis, nous verrons tous ces conteneurs aller directement dans les ports étasuniens et mexicains. Les ports américains procèdent déjà à une expansion en prévision de cette croissance. Nous ne voulons pas perdre ce marché pour le Canada.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

•(1220)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci beaucoup pour vos observations. Je constate que vous venez vous aussi du monde municipal et que vous êtes par conséquent non seulement bien disposé à l'égard des questions que vous avez soulevées, mais également apte à bien comprendre les problèmes que vivent nos collectivités.

Je peux vous rassurer en vous disant que les 591 millions de dollars sont des nouveaux fonds. Cela ne touche aucunement les investissements annoncés dans le budget pour les infrastructures. Il s'agit de nouveaux fonds qui seront dépensés sur une période de huit ans.

Si les fonds ont été étalés de cette manière, c'est que nous estimons que les revendications territoriales et les évaluations environnementales pourraient retarder la réalisation de certains projets. Il s'agit donc simplement de se montrer plus réaliste quant à ces échéanciers.

Vous avez parlé des projets antérieurs. Nous examinons la combinaison de projets qui existaient auparavant. Mon collègue, le ministre Emerson, devrait pouvoir annoncer sous peu les détails relatifs à l'avenir de ce dossier et aux modes de fonctionnement retenus.

Vous avez tout à fait raison de dire que ce n'est pas un dossier qui intéresse uniquement Vancouver ou la Colombie-Britannique. Il s'agit d'une porte d'entrée ouvrant l'accès à ces marchés pour tout le Canada et cette initiative illustre on ne peut mieux la manière dont nous pouvons peaufiner nos compétences et nos façons de faire les choses pour nous assurer un accès sans entrave et intégré à ces marchés.

Il est bien évident que les systèmes ferroviaires auront un rôle important à jouer dans ce projet. Encore là, nous saurons mieux à quoi nous en tenir lorsque mon collègue annoncera les détails du projet.

•(1225)

**M. Don Bell:** Est-ce que votre collègue vous a indiqué à quel moment il comptait faire cette annonce?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Non. Je ne voudrais pas répondre à sa place et vous donner une date pour voir ensuite les circonstances faire en sorte qu'elle ne peut pas être respectée.

**M. Don Bell:** J'en reviens aux 8,5 milliards de dollars que vous avez mentionnés à la page 4 de votre allocution concernant la porte d'entrée du Pacifique. Est-ce que cela inclut les fonds de 590 millions de dollars, ou s'agit-il de 8,5 milliards de dollars supplémentaires?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Cela devrait être inclus.

**M. Don Bell:** Je sais qu'il ne s'agit pas de 8,5 milliards de dollars pour la porte d'entrée, mais quelle portion de cette somme est prévue pour l'initiative en question?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Mes collaborateurs m'indiquent que cette somme devrait être incluse dans le financement.

Monsieur Ranger.

**M. Louis Ranger:** C'est effectivement ce que dit le texte de l'allocution.

**M. Don Bell:** Oui, et je me demande combien exactement. Sur le total de 8,5 milliards de dollars, seulement 590 millions vont à cette initiative, et cela se limitera à 19 millions de dollars en 2006. Est-ce bien cela?

**M. Louis Ranger:** Oui, mais il faudrait que je vérifie. Je dirais que la somme de 8,5 milliards de dollars devrait inclure l'investissement total de 591 millions de dollars, et pas seulement les quatre années indiquées dans le budget, mais bien les huit années.

**M. Don Bell:** Les huit années.

**M. Louis Ranger:** Les huit années seraient comprises.

**M. Don Bell:** Merci.

**Le président:** Et peut-être pourrez-vous fournir une réponse à ce sujet à M. Bell.

**M. Louis Ranger:** Oui, nous allons nous en charger.

**Le président:** Monsieur Storseth.

**M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, dans vos remarques préliminaires vous avez parlé du processus de consultation avec les intervenants et de la nécessité d'une plus grande libéralisation du transport aérien. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet et faire le point avec nous sur les relations bilatérales entre le Canada et les autres pays quant au transport aérien, en nous parlant des négociations en cours et des ententes qui doivent être mises à jour?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Oui. Merci pour votre question, cher collègue.

Comme vous le savez, notre gouvernement est déterminé à appliquer une politique du ciel ouvert. Plus nous parvenons à conclure d'accords bilatéraux et multilatéraux avec d'autres transporteurs, plus ce sera avantageux pour le consommateur; nous en avons la ferme conviction dans le cadre d'une politique d'ouverture nettement dictée par les forces du marché.

Comme vous le savez, nous avons signé une telle entente avec les États-Unis. Elle entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre prochain. Plus récemment, nous avons aussi conclu un accord avec la Grande-Bretagne, lequel s'appliquera à compter du...

À quel moment l'entente avec la Grande-Bretagne entre-t-elle en vigueur?

**Une voix:** Le 1<sup>er</sup> septembre.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Le 1<sup>er</sup> septembre également. Mais, si cela vous convient monsieur le président, je pourrais déposer devant le comité une liste de nos projets d'entente, des pays avec lesquels nous comptons négocier et de la manière dont nous voulons procéder à partir de là.

**M. Brian Storseth:** Merci, monsieur le ministre. Au nom de tous nos collègues ici présents, je peux vous dire que nous vous sommes très reconnaissants d'avoir bien voulu comparaître devant nous pour nous faire part de votre vision du ministère.

**Le président:** Monsieur Easter.

**L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.):** Merci, monsieur le président et bienvenue monsieur le ministre.

Ma question porte sur la Farmer Rail Car Coalition et sur l'aliénation de 12 600 wagons-trémies. Vous savez ce que j'en pense, monsieur le ministre : le nouveau gouvernement refuse de respecter l'entente conclue avec la FRCC. Je veux préciser au départ que cela ne me surprend guère. Voilà plus de 25 ans que je vois fonctionner Transports Canada et j'ai pu constater que le ministère était toujours beaucoup plus favorable aux compagnies ferroviaires qu'aux producteurs primaires. Et cela peu importe le parti au pouvoir, y compris le mien. Et j'ai bien dit beaucoup plus favorable.

J'ai plusieurs questions concernant la FRCC. Vous avez indiqué que le nouvel arrangement prévoirait une réduction des taux de fret dans le cadre du plafonnement des revenus et cité des chiffres à cet égard dans différentes déclarations que vous avez faites. Pouvez-vous nous fournir les données exactes?

Deuxièmement, l'OTC indiquait dans son document — qui n'a pas encore été rendu public officiellement, et j'espère que vous allez le faire — que les frais appliqués pour l'entretien dans le cadre du plafonnement étaient de 4 329 \$, alors qu'il n'en coûte en réalité que 1 686 \$ aux compagnies de chemins de fer. Cela m'amène à croire que les entreprises ferroviaires ont arnaqué — et j'insiste sur le terme arnaqué — les producteurs des Prairies depuis 1992 à raison de 33 millions de dollars par année. Allez-vous prendre des mesures pour récupérer ces sommes auprès des compagnies ferroviaires et les remettre aux producteurs primaires?

Mon troisième et dernier point à ce sujet concerne le remplacement des wagons dans le cadre des nouveaux arrangements. On ne sait pas très bien ce que le gouvernement entend faire relativement au remplacement du matériel roulant de wagons-trémies. Je me demande si le gouvernement compte assumer lui-même la responsabilité du remplacement de ce matériel.

Ma dernière question touche les infrastructures. Le Programme des routes utilisées pour le transport des grains des Prairies mis en place à la suite de l'élimination de la Subvention du Nid-de-Corbeau a pris fin en mars. L'Association des administrateurs des municipalités rurales de la Saskatchewan m'indique qu'un certain nombre de projets déjà prévus ne pourront pas être menés à terme en raison de l'interruption de ce programme. J'aimerais savoir ce qu'il en adviendra. Peut-être n'avez-vous pas ces renseignements aujourd'hui, mais vous pourrez me répondre plus tard. C'est ce que je voulais savoir.

• (1230)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Oui.

Concernant votre dernière question, cher collègue, si vous le permettez, je vous fournirai une réponse ultérieurement.

Je vais demander à mon sous-ministre de vous répondre quant aux aspects plus techniques et je suis également accompagné de M. John Dobson de notre ministère qui pourra vous fournir certaines indications.

Je pourrais d'abord et avant tout vous rappeler que le gouvernement précédent avait déterminé dans son budget qu'il souhaitait vendre la flotte de wagons-trémies et en avait discuté avec la FRCC, comme vous l'avez vous-même mentionné. Si je ne m'abuse, la transaction comme telle n'a été conclue que quelques jours avant les élections. Nous avons examiné cette transaction à la lumière des informations qui étaient disponibles alors et de celles qui le sont maintenant. De concert avec mes collègues du cabinet, j'ai déterminé que nous devons agir de la sorte pour servir au mieux les intérêts des agriculteurs.

Ceci étant dit, je vais maintenant laisser la parole à M. Louis Ranger, notre sous-ministre, et à M. Dobson.

**L'hon. Wayne Easter:** Je les connais tous les deux.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Vous savez donc pertinemment qu'ils n'ont pas nécessairement un préjugé défavorable à l'encontre des transporteurs ferroviaires, que ce sont de bons fonctionnaires. Je suis persuadé que vous en êtes conscient.

**L'hon. Wayne Easter:** Cela ne fait aucun doute.

**M. Louis Ranger:** Mais j'espère bien que les entreprises ferroviaires vous ont entendu, parce qu'elles ne diraient pas nécessairement que nous penchons toujours en leur faveur. Nous visons plutôt un point de vue équilibré.

Le ministre vous a expliqué la décision prise par le gouvernement dans le dossier des wagons-trémies. C'est un dossier qui est sur notre bureau depuis 1995. Le gouvernement a pris une décision. Les wagons rapportent au gouvernement 10 millions de dollars par année. C'était certes un facteur à considérer dans la décision. Il a été déterminé que le gouvernement devait conserver ces wagons et c'est donc ce qui a été convenu.

John Dobson va maintenant vous fournir plus de détails sur le rapport de l'OTC et peut-être ajouter quelques observations sur le dossier du remplacement des wagons.

**M. John Dobson (coordonnateur principal de la politique de surveillance de grain, Politiques de transport terrestre, Transports Canada):** Les économies de 2 \$ par tonne au titre du plafond de revenu constituaient seulement une estimation de l'ordre de grandeur établie en collaboration avec l'Office des transports du Canada. Comme vous le savez sans doute, une disposition du projet de loi C-11 permet au gouvernement de demander à l'office de déterminer les coûts d'entretien effectivement engagés par les entreprises ferroviaires et d'ajuster les plafonds de revenu en conséquence. C'est ce qui sera fait, mais je ne voudrais pas présumer des résultats de cet exercice.

Nous sommes toutefois persuadés que le montant de 2 \$ nous donne une bonne estimation de la situation réelle.

**L'hon. Wayne Easter:** John, vous admettez que les entreprises ont fait de la surfacturation. Qu'allez-vous faire de toutes ces années écoulées depuis 1992 pendant lesquelles elles ont arnaqué les agriculteurs de 33 millions de dollars par an?

**M. John Dobson:** Il s'agirait...

**L'hon. Lawrence Cannon:** Comme c'est une question davantage politique, je vais répondre en vous disant qu'un jour viendra peut-être où vous reprendrez le pouvoir et vous pourrez alors faire valoir que vous avez remboursé toutes ces sommes à la grande satisfaction de tous. Mais dans l'état actuel des choses, nous avons, selon moi, rectifié le tir et corrigé cette injustice flagrante qui s'est produite, et nous allons continuer d'apporter les correctifs nécessaires. Dès que le projet de loi C-11 aura été adopté, nous réajusterons le plafond de revenu.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je ne sais pas exactement à quoi nous devons votre présence ici, monsieur le ministre, parce que j'ai rencontré M. Julian à trois reprises — même une fois dans son bureau — pour mettre en lumière vos préoccupations. Je sais maintenant que je ne suis pas son préféré — mais je peux composer avec ça.

Je veux vous parler en fait de Montréal, Toronto et Vancouver; les membres de notre caucus font sans cesse valoir l'importance de ces grandes villes et souhaitent trouver des moyens d'y améliorer la qualité de vie. J'aimerais bien connaître votre point de vue quant à une stratégie d'ensemble à cet égard, surtout dans ces grandes villes, en vue de favoriser une utilisation accrue des transports en commun en raison des préoccupations liées à l'environnement, aux infrastructures et à l'énergie, et la façon dont nous pourrions inscrire ces stratégies dans une démarche canadienne globale.

•(1235)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je vous remercie de votre question. Bien sûr, mon secrétaire parlementaire est toujours prêt à me défendre dans toutes les circonstances, et c'est rassurant.

**Une voix:** Vous êtes son patron.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Non, je ne suis pas son patron. Son patron, c'est le premier ministre, ce sont ses électeurs.

En gros, je dirais qu'outre les initiatives nommées dans le budget — il y a un fonds de 1,3 milliard de dollars qui a été créé pour venir en aide aux projets de transport urbain —, il y a toute une série d'autres projets qui existent. Je pense à Canada Line et aux projets de Toronto, à Yorkville. La semaine dernière, en fait, je me suis rendu à la station Unionville avec les dirigeants de GO Train, et

nous avons annoncé le niveau de divers projets sur cette ligne... des projets de mise à niveau, je devrais dire.

Comme vous le savez, je viens d'un milieu où nous faisons des pressions pour le transport en commun depuis longtemps. La fin de semaine dernière, j'ai eu l'occasion de participer à la réunion de l'Association canadienne du transport urbain à Saskatoon, pour répéter encore une fois l'engagement de ce gouvernement non seulement à travailler avec ces personnes, mais également à appuyer des projets de transport en commun.

Montréal a ses projets. J'ai eu l'occasion de rencontrer le maire Tremblay.

Ce matin, j'ai rencontré le maire Sullivan de Vancouver, et nous avons discuté de certains dossiers. Bon nombre d'entre eux, bien sûr, visent nos objectifs de 2010 et la façon dont le gouvernement peut contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

Pour revenir à notre stratégie de base et à notre vision, nous croyons fermement que le transport en commun est une nécessité. Il réduit énormément la congestion routière. Nous sommes allés à Toronto il y a peu de temps, où nous avons déposé notre premier rapport sur l'estimation des coûts de la congestion au Canada. Il se calcule en milliards de dollars.

Tous les parlementaires doivent être en mesure de contribuer à l'amélioration de notre infrastructure pour permettre aux Canadiens d'aller librement où ils veulent, non seulement pour assurer la durabilité des services, mais aussi pour accélérer le transport de biens et la prestation de services.

**Le président:** Merci, monsieur Jean.

On m'informe que les témoins de Postes Canada sont là et qu'ils sont prêts. Nous reconnaissons que vous avez passé plus de temps que prévu avec nous. Je suis certain que le comité vous réinvitera pour vous poser des questions.

Je vous remercie infiniment de votre temps.

**L'hon. Lawrence Cannon:** J'aimerais vous remercier tous de votre gentillesse et je me réjouis à l'idée de collaborer avec vous à l'avenir.

•(1245)

**Le président:** Merci.

Mesdames et messieurs les députés et les témoins, nous reprenons notre séance.

Aujourd'hui, nous accueillons Moya Greene et Mary Traversy, qui vont témoigner au nom de Postes Canada.

Madame Greene, je crois que vous avez une brève déclaration à faire.

À titre d'information pour les membres du comité, comme nous avons une demi-heure, nous octroierons cinq minutes à chaque parti, puis s'il reste du temps, nous nous le séparerons en conséquence.

Allez-y.

**Mme Moya Greene (présidente-directrice générale, Société canadienne des postes):** Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, merci infiniment de me permettre de comparaître ici aujourd'hui.

Je suis accompagnée de ma collègue, Mary Traversy, vice-présidente en chef du recrutement d'employés. Mme Traversy a la responsabilité de toutes les questions entourant la santé et la sécurité des employés en milieu de travail et de tout le dossier des relations de travail à la Société canadienne des Postes, quelle que soit la division concernée (les livraisons, les bureaux de poste, etc.). Elle est ici aujourd'hui pour m'aider à vous expliquer ce que nous faisons en matière de livraison sur les routes rurales, une question que je sais très importante pour bon nombre d'entre vous et de vos électeurs.

[Français]

Je sais que les membres du comité ont entendu parler des récentes préoccupations relatives à la santé et à la sécurité soulevées par certains employés des postes qui livrent du courrier dans les boîtes le long des routes rurales. Postes Canada a expliqué la situation aux députés dont les circonscriptions sont touchées par cette question.

Pour les députés qui n'ont pas encore été informés des enjeux qui touchent les facteurs ruraux, quelques renseignements de mise en contexte seraient sans doute utiles.

[Traduction]

D'abord, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, j'aimerais que vous sachiez que tous les jours, la Société canadienne des postes livre 40 millions de lettres et de colis à 14 millions d'adresses au Canada. C'est un immense exercice de logistique. Nous réussissons à le faire à temps 96 p. 100 du temps et nous sommes très fiers de notre performance à ce titre. Nous sommes une société de livraison et nous voulons livrer le courrier. Nous savons quelle importance les Canadiens accordent à la réception de leur courrier à temps, et nous savons que c'est un aspect fondamental de l'avenir de notre société.

Nous ferions tout ce qui est humainement possible pour éviter une interruption de livraison quelque part, particulièrement dans le Canada rural, où les gens vivent parfois à une bonne distance des autres points de service. Les facteurs ruraux livrent le courrier à environ 843 000 endroits dans des boîtes postales le long des routes rurales, mais nos facteurs ruraux — ils sont environ 6 600 dans tout le pays — livrent le courrier de diverses façons, non seulement dans des boîtes postales devant les propriétés, mais aussi à des points de remise collectifs, comme les bureaux de poste, les boîtes postales communautaires et les boîtes vertes que bon nombre d'entre vous avez vues près de chalets, par exemple.

Vous estimerez peut-être important de comprendre que les employés de Postes Canada n'ont pas toujours fait ce travail. En fait, pendant des décennies, ce travail était fait par des contracteurs indépendants pour la Société canadienne des postes. Parfois, il s'agissait de petites entreprises familiales, des entreprises qui présentaient une soumission à la Société canadienne des postes pour avoir le droit de livrer le courrier dans une région en particulier. En 2004, cependant, en résultat des négociations collectives qui se sont conclues environ un an et demi avant, si je ne me trompe pas, les facteurs ruraux, anciennement des contracteurs indépendants, sont devenus des employés de Postes Canada. Bien sûr, cela a fait l'objet de discussions bien avant la signature de la convention collective. Comme vous vous en souviendrez, il y avait même eu un projet de loi d'initiative parlementaire à ce sujet auparavant.

La loi canadienne est dorénavant assez claire et elle a évolué dans le domaine de la sécurité depuis quelques années, en fait surtout depuis deux ans. En toute légalité, moralité et clarté, la loi du Canada dicte des obligations aux employeurs concernant tout danger en milieu de travail, quel qu'il soit. Selon le Code canadien du travail, les employeurs ont la responsabilité juridique d'assurer la protection

de la santé et de la sécurité de leurs employés, et nous devons prendre des mesures pour nous acquitter de cette responsabilité.

De plus, comme beaucoup d'entre vous s'en souviendront, il y a eu un débat il y a deux ans sur l'horrible catastrophe de la mine Westray. Cela nous a poussé à discuter abondamment du Code criminel du Canada et à le modifier pour augmenter la responsabilité que les employeurs du pays ont à l'égard de la santé et de la sécurité en milieu de travail. Dorénavant, selon le Code criminel, non seulement on peut donner des amendes à des entreprises si elles connaissent un danger pour la sécurité et qu'elles ne font rien pour y réagir, mais on peut imposer des amendes à des employés de l'entreprise, y compris au PDG et à tout employé dirigeant d'autres employés. Ils peuvent se voir imposer une peine criminelle, en fait être emprisonnés, s'ils ne s'acquittent pas de leurs responsabilités à cet égard.

Au cours des six derniers mois, diverses choses se sont produites. Près de 300 de nos facteurs ruraux sur 6 000 ont signalé à la société des problèmes de santé et de sécurité. Environ 300 personnes ont exercé leur droit de refuser de travailler en vertu du Code canadien du travail. Lorsqu'une telle situation survient, le Code canadien du travail prévoit que des spécialistes de la santé et de la sécurité en milieu de travail et des décideurs revoient les mesures prises par l'employé et décident immédiatement si son refus de travailler était valable. Le cas échéant, la société, la Société canadienne des postes, a l'obligation juridique de réagir immédiatement, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité.

Il faut comprendre que nos employés signalent deux types de dangers distincts. Le premier concerne la sécurité routière. Au Canada, les modèles d'urbanisation changent, et vous le comprendrez parce que bon nombre d'entre vous le voient dans leur région. En raison de l'étalement urbain, il y a de plus en plus de trafic sur des routes rurales qui étaient plutôt tranquilles il y a cinq, dix ou quinze ans. En fait, selon les consultants en matière de sécurité routière du Conseil national de recherches, il y aurait probablement jusqu'à 20 p. 100 des points de remise des routes rurales où la circulation changerait radicalement, de sorte que quiconque travaille sur ces routes doit s'organiser pour s'y rendre.

● (1250)

Le deuxième type de danger est assez différent. Il s'agit du danger ergonomique. Cela signifie qu'il est lié à un mouvement répétitif du corps pouvant causer une blessure découlant de microtraumatismes répétés à la longue. Pour la livraison de courrier dans les boîtes aux lettres rurales, on peut comprendre que si l'on n'a à s'étirer qu'une ou deux fois par jour pour mettre une enveloppe dans une boîte, cela ne cause probablement aucun problème. Mais sur les routes rurales, il y a parfois 150 ou 200 points de remise. Nos spécialistes nous disent que ce type d'étirement répétitif pendant une longue période peut effectivement causer des problèmes à long terme. Ce sont des problèmes graves.

Il n'y a personne à Postes Canada qui veut exiger des Canadiens qu'ils changent cette façon satisfaisante et conviviale de recevoir leur courrier. Je peux vous le garantir.

Nos systèmes sont gros. La logistique de livraison du courrier est énorme. Le moindre changement à ce système et au mode de livraison représente un exercice de transformation incroyablement grand et lourd pour notre entreprise, qui compte 71 000 employés d'un bout à l'autre du pays.



Ce n'est pas ce que nous souhaitons, mais lorsqu'il y a un problème de sécurité et qu'une personne refuse de travailler, nous avons la responsabilité juridique et morale de réagir immédiatement et de la façon la moins perturbante possible pour que nos clients continuent de recevoir leur courrier.

[Français]

Monsieur le président, je peux vous assurer que Postes Canada est pleinement déterminée à assurer la sécurité de tous ses employés. Voilà pourquoi la société a immédiatement mis en place une série de mesures visant à répondre à ces préoccupations.

[Traduction]

Mesdames et messieurs, j'ai demandé à divers experts de nous guider.

Bon nombre d'entre nous sommes en terrain nouveau. Nous considérons comme un danger ce que nous ne pouvions pas concevoir comme tel il y a 20 ans. N'oubliez pas qu'il y a 25 ans, nous n'avions même pas besoin de porter des ceintures de sécurité — si cela peut vous rappeler combien le monde a changé relativement à la sécurité.

Nous avons donc demandé aux chercheurs du Conseil national de recherches de nous conseiller et de nous aider à évaluer les conditions de travail de nos facteurs ruraux.

Nous avons également retenu les services de spécialistes de l'ergonomie. Cela ne fait pas partie de notre champ de compétences, mais nous nous y connaissons un peu plus chaque jour. Avec les avocats spécialistes de la sécurité en milieu de travail, nous en venons à comprendre beaucoup plus ce qu'il faut pour que nos employés restent en sécurité.

Nous avons rencontré des hauts fonctionnaires de Ressources humaines et Développement des compétences Canada, le ministère responsable de la santé et de la sécurité en milieu de travail, qui prend les décisions sur les refus de travailler, afin d'apprendre de leurs connaissances et de leur expérience.

De plus, Postes Canada est en train de fournir des lumières jaunes clignotantes ainsi que des réflecteurs à ses facteurs ruraux, pour qu'ils soient plus visibles dans les diverses conditions routières.

Les membres du comité savent bien qu'il n'y a que quelques solutions de rechange à la façon dont le courrier est actuellement livré à nos clients. Nous pouvons concentrer la livraison vers un point central : un bureau de poste qui n'est pas trop loin ou des boîtes postales placées à un endroit précis. Ce n'est pas aussi bien que de recevoir son courrier à la maison, je vous le concède, mais c'est un moyen à la fois sûr et raisonnablement satisfaisant pour nos clients.

Comme vous le savez certainement, des millions de Canadiens des quatre coins du pays reçoivent déjà leur courrier dans une boîte postale communautaire. Depuis quinze ans, les résidents de tous les nouveaux quartiers du pays reçoivent leur courrier de cette façon, et Postes Canada sait comment s'y prendre. Évidemment, nous n'aimons pas changer quoi que ce soit pour les gens et nous travaillons avec les collectivités pour que ce changement soit le moins intrusif possible.

Lorsque Postes Canada reçoit une directive de RHDCC concernant la sécurité routière ou lorsque la livraison est clairement dangereuse, que nous pouvons le voir nous-mêmes et que nous n'avons pas besoin de directive, nous devons prendre des mesures immédiates. Le cas échéant, je suis bien triste de vous dire que les consommateurs sont incommodés quelques jours, le temps que nous mettions en place un nouveau système de livraison.

Monsieur le président, lorsqu'une personne refuse de travailler pour des raisons de sécurité, nous avons deux choix. Je peux suspendre la livraison du courrier ou essayer de trouver une solution immédiate. Parfois, la solution immédiate qui s'offre à moi est de livrer le courrier dans un bureau de poste. Il me faut ensuite deux ou trois semaines, parfois même jusqu'à six, pour aller parler avec la collectivité afin de trouver une solution de rechange raisonnable pour livrer le courrier. C'est ce que nous faisons.

Nous gérons les refus de travailler depuis novembre. Compte tenu de toutes les complexités qui entourent la question, je crois que nous nous en tirons assez bien. J'aimerais m'excuser encore une fois, monsieur Scott, à vous et encore davantage à vos électeurs, mes clients, qui ont été incommodés un peu plus tôt cette semaine.

Nous avons pris ces mesures d'urgence, monsieur le président. Nous avons également un grand programme de communication et de sensibilisation communautaire, qui existe depuis que je me suis jointe la société. Il nous permet d'aller rencontrer les personnes incommodées et de leur demander leur avis sur la meilleure solution de rechange raisonnable, et c'est ce que nous faisons.

En conclusion, monsieur le président, Postes Canada prend les préoccupations de ses employés très au sérieux. Je tiens à l'assurer au comité. Je sais que vous vous en souciez autant que nous.

● (1255)

Nul besoin de vous dire que nous ne voulons pas incommoder nos clients, qu'ils vivent en région rurale ou ailleurs au Canada. La livraison du courrier à tous les Canadiens se continuera sans interruption, je le promets au comité. Il faudra peut-être modifier parfois le service et le cas échéant, monsieur le président et mesdames et messieurs les députés, je promets que ces changements seront la meilleure solution de rechange possible, compte tenu de toutes les circonstances.

Nous sommes déterminés à veiller à ce que vous soyez pleinement informés. N'importe lequel d'entre vous qui a des électeurs en région rurale où je pourrais devoir régler un problème de sécurité saura que nous travaillons très activement à faire en sorte que vous et votre personnel soient informés de la complexité de la question et des mesures que nous prenons pour résoudre le problème.

Je vous remercie encore une fois de me permettre, à moi et à ma collègue Mary Traversy, de comparaître ici aujourd'hui. Je suis prête à répondre à vos questions.

● (1300)

**Le président:** Merci, madame Greene.

Monsieur Scott.

**L'hon. Andy Scott:** Pour commencer, je suis un peu déçu que le ministre ne soit pas là, parce que certaines questions devraient s'adresser plutôt à lui. Il est déjà intervenu sur la question. Il en a parlé publiquement, et ce ne serait pas la première fois qu'un ministre comparaitrait au sujet d'une société d'État; je l'ai fait moi-même, donc ce n'est pas comme si c'était impossible. Je suis donc forcé aujourd'hui, comme je n'aurai peut-être pas d'autre occasion de le faire, d'aborder certaines questions dont j'aurais préféré discuter directement avec lui.

**Mme Moya Greene:** Vous pouvez toujours discuter avec moi, monsieur Scott.

**L'hon. Andy Scott:** Je l'accepte, tout en comprenant les limites qui sont les vôtres en tant que fonctionnaire.

Ceci étant dit, il ne s'agit pas de supposer que les facteurs devraient courir des risques; là n'est pas la question. Il s'agit toutefois de l'exécution du plan. Lundi, près de 1 100 personnes de ma circonscription ont appris qu'elles n'auraient pas de courrier mardi ou que leur courrier se trouverait dans certains cas à 60 kilomètres de distance aller-retour. Ces personnes-là sont des personnes âgées, des personnes vivant dans les zones rurales et des personnes handicapées. Sincèrement, les choses ne se sont pas passées comme il l'aurait fallu. Je ne sais pas si vous voulez aller de l'avant, mais il faut reconnaître que cela ne s'est pas fait correctement.

Tout le monde s'y préparait, si bien que lorsque j'ai appelé mardi, après avoir reçu 60 appels, on m'a dit qu'en fait ce pourrait être six semaines. C'est ce qu'on m'a dit, et vous l'avez répété aujourd'hui — parfois vous parlez de six semaines — donc on peut accorder une certaine crédibilité à cette information. Je comprends maintenant qu'il pourrait s'agir de deux semaines. C'est mieux que six semaines, mais je dois toujours vous faire part de mon mécontentement; en effet il faut commander des casiers, ou peut-être souhaitons-nous des consultations communautaires, qu'importe la raison, le fait est que cela prend du temps. Tout ceci aurait pu être fait à l'avance en consultation avec la collectivité.

Dans une grande mesure, compte tenu de tous ceux qui sont touchés par cette décision, l'argument dont nous parlons ne peut tenir. Les gens auraient pu faire beaucoup de ces maisons sans risque pour la sécurité... Beaucoup de ces maisons se trouvent dans des culs-de-sac. C'est tout à fait différent, franchement, mais il faut être sur le terrain pour le savoir. C'est ce que représenterait l'engagement communautaire.

**Mme Moya Greene :** Exactement.

**L'hon. Andy Scott :** Par ailleurs, pour ce qui est de l'engagement communautaire, l'exercice va être complètement différent par rapport à l'époque où les gens recevaient leur courrier à la maison. Les gens sont raisonnables. Ils ne veulent pas que leurs voisins courent des risques. Par conséquent, la dynamique aurait été complètement différente de celle que l'on va probablement avoir maintenant. Dans l'exécution de cet exercice, face à la situation que nous avons vue venir, comme vous — et vous l'avez dit, vous travaillez probablement là-dessus depuis novembre et bien sûr, mes électeurs savaient ce qui se préparait — je crois que des mesures auraient dû être prises pour que les discussions qui vont maintenant se dérouler dans un climat de tensions qui sont palpables — je peux vous l'assurer — aient pu se dérouler de façon beaucoup plus raisonnable et moins émotionnelle avant que la crise ne déferle sur nous, lundi.

Je peux vous dire que c'est pratiquement uniquement ce dont on parle dans la zone métropolitaine de Fredericton à l'heure actuelle, à savoir que les gens vont devoir se déplacer en voiture... Les gens doivent en fait se rendre dans des endroits de la zone métropolitaine... Fredericton n'est pas une grande ville, mais plusieurs doivent se rendre dans des endroits où ils ne sont encore jamais allés de leur vie. On m'appelle pour me demander des indications sur la façon de se rendre dans les endroits où on leur a dit d'aller et qui sont censés être des points de remise commodes.

**Mme Moya Greene :** Non, ce n'est pas un point de remise commode et je crois l'avoir dit. J'avais le choix.

Si vous permettez, je ne voudrais pas avoir l'air d'être sur la défensive. Si nous n'avons pas bien fait le travail du côté de l'exécution, je veux le savoir, et je vais tout faire pour m'assurer que ce ne soit pas le cas, mais je tiens à faire une légère correction.

Vous ne le savez peut-être pas, monsieur Scott, mais effectivement, je sais que sur les 840 000 points de remise, il y en a

probablement 20 p. 100 qui sont peu sécuritaires par suite de l'étalement urbain et de la circulation. Je ne savais pas lesquels. Il s'agissait d'un travail proactif à Fredericton. Je me suis basée sur les critères du Conseil national de recherches dont nous disposons et j'ai regardé Fredericton; nous avons examiné toute cette zone rurale et maintenant nous savons — de concert avec notre syndicat — qu'il faut faire exactement ce que vous avez dit et qui est ce que nous avons fait dans d'autres régions du pays; un employé a décidé qu'il n'allait pas distribuer le courrier sur ce trajet. En pareil cas, je tiens premièrement à vous présenter des excuses ainsi qu'aux habitants de votre circonscription qui ont été incommodés par ce droit de refus de travailler.

Lorsqu'on me dit lundi matin — votre bureau l'a appris par le mien le même jour, car c'est ainsi que fonctionne le programme de communication communautaire — qu'il y a un refus de travailler, je n'ai que deux solutions immédiates. Je peux retenir le courrier — et il peut y avoir des chèques dans ce courrier — ou je peux utiliser les moyens de communication qui me sont disponibles — lettres, ondes, etc. — pour indiquer aux gens qu'il y a deux bureaux de poste, ce n'est pas formidable, mais que nous allons y déposer leur courrier pour l'instant et que nous allons venir dans leur collectivité. J'ai en ce moment-même une équipe sur le terrain dans votre collectivité et nous allons parler aux clients incommodés de la Société canadienne des postes pour savoir où, d'après vous, on pourrait installer un point de livraison collectif qui soit sûr et plus commode que cette solution provisoire d'urgence.

Je peux vous assurer, monsieur Scott, qu'effectivement, dans certains cas, en fonction de la géographie et de l'époque de l'année, cela va me prendre six mois. Si je reçois un refus de travailler dans le nord du Canada en février, il va me falloir six semaines pour trouver une meilleure solution.

• (1305)

**L'hon. Andy Scott :** La seule chose que je tiens à dire c'est que cela ne devait pas nécessairement commencer lundi.

**Mme Moya Greene :** Cela n'a pas commencé lundi.

**L'hon. Andy Scott :** Eh bien, compte tenu de la lettre que les gens ont reçue...

**Mme Moya Greene :** C'est ce que je tiens à vous dire, monsieur Scott, cela n'a pas commencé lundi.

**L'hon. Andy Scott :** Pour chacun de ces gens, cela a commencé lundi lorsqu'ils ont reçu une lettre indiquant qu'ils n'allaient pas recevoir de courrier mardi. La consultation, la préparation, la commande de casiers, toutes les raisons qui m'ont été données pour expliquer pourquoi la situation ne peut être réglée pendant un certain temps — à l'origine six semaines, maintenant deux — auraient pu débiter plus tôt. Il est question de réunions avec le public, ce qui me réjouit. Des choses doivent se produire, mais je crois qu'elles auraient dû se produire avant. Ce n'était pas une surprise. J'étais au courant de la situation il y a deux mois. Par conséquent, ce n'était pas une surprise et la situation aurait dû être réglée en dehors de ce...

**Mme Moya Greene :** D'accord, j'accepte vos critiques.

**L'hon. Andy Scott :** Il ne s'agit pas de critiques uniquement, mais plutôt d'une proposition pour l'avenir, car, comme vous le dites, ce n'est qu'un début. À mon avis, des mesures doivent être prises à l'avance.

**Mme Moya Greene :** De façon proactive.

[Français]

**Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ):** Je suis très heureuse de vous rencontrer aujourd'hui et d'avoir l'occasion de vous poser des questions.

Vous avez un solide parcours de carrière pour ce qui est des privatisations et de la réglementation. On vous connaît comme quelqu'un qui applique des médecines de cheval. En d'autres mots, vous appliquez des décisions assez draconiennes.

Je voudrais vous parler d'une décision que vous avez prise en 2005, soit celle de fermer le centre de tri postal à Québec. Dans ces circonstances, 130 000 personnes ont signé une pétition pour exprimer leur désaccord à l'égard de cette fermeture. De plus, 1 000 résolutions visant à arrêter cette décision de Postes Canada, en l'occurrence par votre entremise, ont été présentées par des municipalités.

En ce qui concerne cette décision, j'aimerais savoir si vous avez un plan de rationalisation. Comment se fait-il que vous ayez décidé d'avoir recours à des mesures de rationalisation à Québec? Vous savez que nous avons 2 centres, soit à Québec et à Montréal, et que ceux-ci desservent 7,5 millions de personnes. Or, il y a 6 centres en Ontario qui desservent 12,5 millions d'individus. Si vous fermez le centre de Québec, le ratio sera de 1 centre pour 7,5 millions de personnes, alors qu'en Ontario, il sera de 1 centre pour 1,7 million de personnes. Quel est le ratio? Où sont la justice et l'équité?

Vous allez me répondre, je le sais, qu'il n'y a pas de perte d'emplois, mais moi, je vous dis qu'il y en aura à long terme. Vous allez nous dire que le service sera aussi bon, mais ce n'est pas ce que je veux savoir. Dites-moi, avez-vous un plan de rationalisation? Le cas échéant, quand allez-vous le déposer? Déjà en 2005, nous le réclamions auprès du ministre. Il s'agit maintenant du ministre Cannon. Nous demandons qu'un plan soit déposé et nous voulons qu'un moratoire soit imposé à votre décision d'ici à ce que ce plan soit connu du public et de nous.

• (1310)

**Mme Moya Greene:** Merci de votre question. Je n'ai pas de plan visant à rationaliser les centres de tri. À Postes Canada, nous rationalisons nos entreprises depuis une quinzaine d'années quand les circonstances nous le permettent. Nous suivons alors les critères suivants.

D'abord et avant tout, nous rationalisons les opérations si aucun employé n'est pénalisé. Ensuite, nous vérifions si la capacité de production est suffisante dans d'autres entreprises de Postes Canada. Dans le cas de Québec, la réponse est oui. Montréal peut accroître sa capacité de production de 30 p. 100. Il est donc possible de transférer le courrier de Québec à Montréal sans qu'il y ait la moindre diminution de service. En fait, madame Gagnon, je suis très fière de vous dire que le service à Québec est le meilleur de la province. Il est effectué à temps dans 99,6 p. 100 des cas. Il est très important de ne subir aucune diminution de service.

Enfin, le troisième critère qui nous permet de savoir s'il est possible d'utiliser tous nos centres beaucoup plus efficacement est le suivant. Quand le processus peut être long, il est possible de transférer les diverses sortes de courrier sans qu'il s'agisse pour Postes Canada d'un grand changement sur le plan opérationnel.

Si nous sommes en présence de ces trois situations favorables, pourquoi ne pas agir? Le service que Postes Canada offre au public canadien est très important, bien sûr, mais il est de nature commerciale, et cela aussi compte beaucoup. Le mandat qu'on m'a confié va dans ce sens.

En tant que PDG de Postes Canada, le fait que 30 p. 100 de la capacité de production n'est pas utilisée dans un de mes centres me donne l'occasion de rationaliser les opérations sans pénaliser aucunement un seul employé. Si cela n'occasionne pas de diminution de service dans la région, ce serait à mon avis irresponsable de ne pas le faire.

**Mme Christiane Gagnon:** Disons que je ne respecte pas du tout ce que vous venez de dire. D'abord, Postes Canada n'est pas un service commercial, c'est un service public, une société d'État.

• (1315)

**Mme Moya Greene:** C'est une société commerciale.

**Mme Christiane Gagnon:** Oui, mais je veux dire que vous faites de la rationalisation comme si c'était un service privé.

Deuxièmement, je voudrais savoir ce qu'est l'équité. Vous avez deux centres de tri au Nouveau-Brunswick pour une population de 752 000 personnes. Cela donne un ratio de un centre de tri pour une population de 376 000 habitants. Donc, au Québec, la diminution du courrier est plus importante que partout ailleurs dans le reste du Canada. Le courrier diminue seulement au Québec et il y a quand même des installations supérieures dans le reste du Canada.

**Mme Moya Greene:** Non.

**Mme Christiane Gagnon:** Il y a deux centres de tri pour une population de 752 000 habitants au Nouveau-Brunswick, alors que le Québec en possède un pour 7,5 millions d'habitants. Or, vous dites que le service sera le même et qu'on n'aura pas de problème à assurer le service au Québec. Je n'y crois pas.

Avez-vous fait des études?

**Mme Moya Greene:** Oui.

**Mme Christiane Gagnon:** Dans l'ensemble?

**Mme Moya Greene:** Oui.

**Mme Christiane Gagnon:** Au Nouveau-Brunswick aussi?

**Mme Moya Greene:** Oui. Nous avons fait des études et c'est...

[Traduction]

**Le président:** Très brièvement, s'il-vous-plaît.

[Français]

**Mme Moya Greene:** Les études sont faites par une firme indépendante, une tierce partie. Il s'agit de IBM, qui fait de telles études pour la plupart des grandes postes dans le monde. Cette société effectue les études de services au Canada et aux États-Unis, parce que nous devons connaître les niveaux de services des deux pays et savoir s'ils sont respectés.

Selon IBM, qui n'est pas payé par Postes Canada, je peux vous assurer que le service au Québec est le meilleur au pays.

Quant à l'équité, selon moi, telle n'est pas la question. Il s'agit plutôt de savoir si je peux me servir de toute l'entreprise de Postes Canada plus efficacement, sans qu'il y ait diminution des services et sans nuire aux employés. Disons qu'il y aura environ 319 personnes qui prendront leur retraite au Québec au cours des trois prochaines années. Nous pouvons donc transférer le courrier à Montréal par étapes, de façon à le faire en harmonie avec ces départs. Alors, ce n'est pas une question d'équité. On a des installations ici, d'autres là. C'est une question...

[Traduction]

**Le président:** Excusez-moi.

Monsieur Julian.

[Français]

**Mme Christiane Gagnon:** En Ontario, il y en a six pour 12 millions de personnes...

**Mme Moya Greene:** C'est 45 p. 100 du courrier.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian, s'il vous plaît.

[Français]

**M. Peter Julian:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur les questions relatives aux centres de tri postaux au Québec. Le public réagit grandement. C'est très clair. On connaît très bien la géographie du Québec. Cela est insensé de vouloir fermer ces centres de tri sans consulter le grand public. Cela se produit de la même façon que les fermetures un peu tranquilles — mais ce sont des fermetures quand même — des bureaux de poste ruraux.

Y a-t-il un plan pour fermer d'autres centres de tri et des bureaux de poste ruraux? Est-ce quelque chose qui est en voie de se produire ou en train de se planifier? Y a-t-il un moratoire pour que ces fermetures des bureaux de poste ruraux et des centres de tri postaux au Québec n'aient pas lieu?

**Mme Moya Greene:** Il n'y a pas de plan, mais je ne dirai pas qu'il n'y aura pas de moratoire. Si ces trois critères existent dans le futur et que je peux me servir des entreprises de Postes Canada plus efficacement, sans aucune diminution de service et sans pénaliser aucun employé, je serais très irresponsable de ne pas le faire.

Concernant la consultation, je sais bien que le système de livraison du courrier cause des incon vénients à certains individus. Je suis présentement en train de consulter à ce sujet.

Mais concernant les plans...

**M. Peter Julian:** Mais vous consultez qui?

**Mme Moya Greene:** Les gens qui sont touchés. Un mois après mon arrivée à Postes Canada, j'ai eu le plaisir de mettre en vigueur un plan de communication visant les gens qui seraient touchés par un changement, qu'il s'agisse de service rural ou de livraison.

Toutefois, la situation est différente dans le cas des centres de tri. Ce n'est pas une question de service. Le service concerne plutôt la livraison. Dans ce cas, je vais consulter les gens. En revanche, pourquoi devrions-nous consulter les gens des centres si aucun employé, qu'il soit permanent ou à temps partiel, n'est touché et qu'aucune diminution de service n'est occasionnée?

Je dirais que dans ce cas, les relations avec les clients ne sont pas en cause. Il s'agit plutôt pour Postes Canada de la meilleure façon de faire des affaires tout en évitant que la poste devienne encore une fois un boulet pour les contribuables.

• (1320)

**M. Peter Julian:** Êtes-vous bel et bien en train de nous dire que le public n'a pas été consulté et qu'au cours des prochaines semaines, d'autres centres de tri postal seront peut-être fermés?

**Mme Moya Greene:** Avec tout le respect que je vous dois, monsieur Julian, je vous ferai remarquer qu'on a donné un avis de deux ans et demi aux gens de Québec. On ne parle donc pas ici de semaines. Le transfert du courrier prend du temps sur le plan opérationnel. En outre, nous prendrions en compte les éventuelles retraites.

**M. Peter Julian:** J'ai bien parlé de l'annonce d'une autre fermeture. Si je comprends bien, vous ne reconsidérez en aucune

façon la décision de procéder à la fermeture du centre de tri postal de Québec.

**Mme Moya Greene:** Non. Il s'agit d'une bonne décision.

**M. Peter Julian:** Comme vient de le préciser Mme Gagnon, il est tout à fait clair que la réaction du public va dans le sens contraire. La frustration qui se fait sentir dans l'est du Québec est considérable. Il est évident que le public n'est pas d'accord avec vous.

**Mme Moya Greene:** Je sais bien que c'est une question de politique et non une question d'affaires...

**M. Peter Julian:** Permettez-moi de terminer, s'il-vous-plaît.

Dans ce cas, pouvez-vous au moins envisager de consulter le public de Québec afin que ce dernier puisse s'exprimer sur ce sujet? Par la suite, si vous maintenez votre décision, il vous faudra alors donner des explications à la population de cette région.

**Mme Moya Greene:** Non. Il s'agit d'une bonne décision, et je ne veux pas la remettre en question. N'importe quel PDG agirait de façon responsable à l'égard de l'avenir de son entreprise et s'assurerait que celle-ci ne devient pas un fardeau pour les contribuables.

Cela n'a rien à voir avec le service, étant donné qu'il est toujours de qualité, ni avec la livraison, qui est restée la même. Je sais bien que cette situation est devenue un enjeu politique plutôt qu'une question d'affaires. Or, il s'agit ici de bien gérer Postes Canada.

[Traduction]

**M. Peter Julian:** Je vais traiter d'un autre sujet, car je crois qu'il ne reste qu'une minute environ.

Nous parlons ici d'une société d'État, où la participation du public est prévue. Y a-t-il des plans ou des discussions au sujet de la privatisation de la Société canadienne des postes dans le contexte du nouveau gouvernement?

**Mme Moya Greene:** Non.

**M. Peter Julian:** Il n'y a aucun plan à cet effet? Pouvez-vous nous donner l'assurance aujourd'hui...

**Mme Moya Greene:** La privatisation est une décision de l'actionnaire, monsieur Julian. Je ne suis pas l'actionnaire. Je suis la présidente directrice générale de la Société canadienne des postes.

Si l'actionnaire de la Société canadienne des postes, qui est le gouvernement du Canada, représentée par le gouvernement d'aujourd'hui, choisit d'exercer ses droits en rapport à son intérêt dans la Société canadienne des postes, c'est son choix, pas le mien.

**M. Peter Julian:** On ne vous l'a pas fait savoir d'une façon ou d'une autre?

**Mme Moya Greene:** Absolument pas.

**M. Peter Julian:** Il n'y a pas de proposition ou d'étude à cet effet?

**Mme Moya Greene:** Il n'y a pas d'étude à cet effet.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup d'être venue aujourd'hui. J'ai déjà eu l'occasion de vous poser des questions et vous m'avez répondu, ce dont je vous remercie. Très franchement, je suis plein d'admiration pour votre sens des affaires. J'ai déjà eu l'occasion, comme je viens de le dire, de vous parler et vous me faites forte impression.

Ce que j'apprécie particulièrement chez vous, c'est votre grande franchise, qualité que je partage. Vous avez demandé des commentaires sur ce qui s'est passé à Fredericton, et je peux vous assurer que selon moi, autant la mise en oeuvre que l'exécution de ce plan n'ont pas été très bonnes. C'est en toute franchise que je vous le dis.

Comme vous le savez, en ma qualité de secrétaire parlementaire de cette infrastructure et de ces transports en particulier — 17 sociétés d'État, les routes, les ponts et les réseaux hydrographiques au Canada — je m'occupe quotidiennement en fait de la Société canadienne des postes. Mes collègues conservateurs viennent me voir, et ils sont très actifs, y compris M. Blaney, qui, je crois, a d'autres questions à vous poser au sujet du centre de tri de Québec. Je vous accorde un répit à ce sujet pour l'instant.

J'ai d'autres questions, mais je tiens simplement à vous faire savoir que tous les jours, mes collègues conservateurs me parlent du centre de tri de Québec. C'est la question numéro un dont ils s'occupent à l'heure actuelle à Québec et elle est extrêmement importante.

Je tiens également à dire, vu ma franchise, que je vous ai entendue utiliser le mot « désagrément »; de mon point de vue, de l'Ouest canadien, le réseau postal de la Société canadienne des postes et le fait de recevoir des lettres représentent pour certains la chose la plus importante qui se passe dans leur journée. C'est beaucoup plus qu'un désagrément, puisque cela touche toute leur vie.

• (1325)

**Mme Moya Greene:** Je le sais bien.

**M. Brian Jean:** C'est extrêmement important.

Ma question touche en fait l'aspect juridique. J'ai pratiqué le droit — j'ai plaidé pendant 11 ans, profitant des victimes, si vous voulez. Je me suis occupé de poursuites judiciaires, de préjudices corporels, et je n'arrive toujours pas à comprendre. L'Australie, où j'ai vécu pendant trois ans, le R.-U., les États-Unis ont des systèmes postaux très semblables. Les rues en Australie sont beaucoup étroites que les nôtres, surtout dans les zones rurales. Les rues aux États-Unis et au R.-U. sont également plus petites, et pourtant tous ces pays semblent faire le travail qui consiste à livrer le courrier dans des casiers postaux ruraux.

En quoi notre pays est-il différent, tout d'abord, et pourquoi avons-nous ce problème alors que les États-Unis, très franchement — j'ai plaidé certaines causes là-bas également — sont une société où les gens poursuivent beaucoup plus que nous? Ils poursuivent beaucoup plus que nous sur bien des points et pourtant ne semblent pas avoir de tels problèmes, qui semblent typiquement canadiens.

**Mme Moya Greene:** Votre remarque est pertinente. D'après mes entretiens avec les services postaux américains, il semble que les mêmes problèmes se posent dans les zones rurales américaines. Ils ont les mêmes... Il ne s'agit pas tant de poursuites, je crois, monsieur Jean, que de la question des gens qui exercent leurs droits en matière d'emploi, qui leur ont été conférés en vertu d'une loi.

Je ne suis pas spécialiste, loin de là, mais je sais que des droits semblables existent aux États-Unis et que les mêmes problèmes se posent. Je ne sais pas du tout si les droits en matière d'emploi sont les mêmes en Australie qu'ici, mais le fait est qu'au Canada, en vertu du Code canadien du travail, au chapitre de la santé et de la sécurité au

travail, les employés ont le droit d'évaluer leurs conditions de travail et de refuser de travailler s'ils pensent qu'elles sont dangereuses. En pareil cas, l'employeur doit réagir immédiatement.

**M. Brian Jean:** En toute justice, le Code australien du travail est beaucoup plus strict. Les États-Unis ont les mêmes problèmes à propos du Code du travail et c'est une question d'ordre juridique. La question du Code du travail est également de nature juridique. Il s'agit d'assurer la sécurité des employés, ce qui est fort important.

Pourriez-vous déposer devant le comité des documents à l'appui de ce que vous venez de dire au sujet des États-Unis? Vous avez dit qu'ils avaient les mêmes problèmes.

**Mme Moya Greene:** Nous avons eu des discussions avec les États-Unis, par conséquent nous serons heureux de le faire. Comme nous l'avons dit, ils connaissent certaines des mêmes situations que nous. Je me ferai donc un plaisir de déposer devant le comité les résultats de ces discussions.

**M. Brian Jean:** Et toute information dont vous disposeriez au sujet des nombreux problèmes auxquels ils sont confrontés, car il serait fort intéressant de faire une comparaison.

**Mme Moya Greene:** Nous connaissons le nombre des accidents de la route dans les zones rurales des États-Unis. Nous serions donc très heureux de pouvoir vous donner cette information.

**M. Brian Jean:** Merci beaucoup.

**Le président:** Vous avez 20 secondes, monsieur Blaney.

[Français]

**M. Steven Blaney:** Madame Greene, je vous remercie de votre présence.

Postes Canada dessert les citoyens qui nous élisent. Nous sommes en quelque sorte les représentants des actionnaires de Postes Canada. Vous n'êtes pas parvenue à démontrer aujourd'hui que certaines décisions, comme la fermeture du centre de tri de Québec, répondaient aux besoins de la population, notamment au niveau du service. C'est ce que je comprends. Certains des membres de ce comité n'en sont pas convaincus non plus.

Mes préoccupations portent sur la sécurité du transport. On me dit qu'une lettre va partir de Chicoutimi, passer par Québec, par Montréal, puis revenir à Québec et à Chicoutimi. J'ai du mal à comprendre comment vous allez maintenir le même niveau de service. Comment, s'il y a un seul centre de tri au Québec et s'il survient un problème à Montréal, le service sera-t-il assuré dans l'est du Québec? Je vois également qu'il y aura beaucoup de transport entre Québec et Montréal, alors qu'on vise le développement durable et la diminution des points de transport.

Je sais que vous n'avez pas beaucoup de temps pour me répondre, mais ces questions nous préoccupent, mes collègues et moi.

**Mme Moya Greene:** Je comprends et je respecte vos préoccupations, monsieur Blaney. Il est très important pour moi aussi que notre service et notre système de transport assure le meilleur service possible à nos clients. Lorsque nous avons décidé de fermer le centre de Québec, nous avons augmenté la capacité de nos services de transport et nous avons changé le processus de manipulation du courrier à Montréal afin que celui qui vient de plus loin soit manipulé le premier. Nous sommes maintenant sûrs qu'il n'y aura pas de diminution de service.

Je suis récemment arrivée à la société, et la logistique de Postes Canada est extrêmement complexe. Postes Canada est l'entreprise au Canada qui possède peut-être la plus grande connaissance au chapitre de la logistique et du transport. Grâce à la complexité de notre logistique et au type de manipulation du courrier, nous sommes certains qu'il n'y aura pas de diminution de service.

• (1330)

[Traduction]

**Le président:** À cause de limites de temps, ce que je proposerais...

[Français]

**Mme Moya Greene:** Monsieur Blaney, je suis prête à reprendre cette discussion avec vous.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, madame Greene et madame Traversy, d'être ici. J'imagine que le comité souhaiterait vraiment vous recevoir une autre fois.

**Mme Moya Greene:** Nous sommes très heureuses de pouvoir parler en tête-à-tête avec vos membres du comité, monsieur le président, ou devant l'ensemble du comité de nouveau, à n'importe quel moment; sans problème.

**Le président:** Merci beaucoup.

À titre d'information pour le comité, mardi, nous allons procéder à l'étude article par article du projet de loi C-3. Si vous avez des amendements, veuillez les déposer auprès du greffier le plus tôt possible. Certains amendements ont été déposés et ils seront distribués aux membres du comité très rapidement.

Cela dit, 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 site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :  
Also available on the Parliament of Canada Web Site 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.**