



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 027 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 23 novembre 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 23 novembre 2006

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous.

Je déclare ouverte la 27^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 21 septembre 2006, nous poursuivons notre examen du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

J'aimerais faire le point sur le rappel au Règlement soulevé à la dernière réunion, soit le mardi 21 novembre, au sujet du libellé de la version française de l'amendement L-01 déposé par M. McGuinty. Le texte a été soigneusement examiné par les traducteurs juridiques, et une correction y a été apportée. La version corrigée de l'amendement a été distribuée à tous les membres du comité.

Je vais m'y reporter, et vous pouvez vérifier la liasse pour voir si vous l'avez. L'amendement se trouve à la page 6.1; le chiffre est inscrit en caractère gras. Le numéro de référence figure dans le coin supérieur gauche : c'est le 2524438. Je vous demande de vérifier votre liasse pour confirmer que vous l'avez.

M. Scott ne l'a pas. Les représentants du ministère non plus. Les amendements, semble-t-il, ont été envoyés hier, par voie électronique. Nous allons vous en remettre une copie papier si vous ne les avez pas reçus.

Ernie, pourriez-vous également en donner une à nos invités, s'il vous plaît? Merci.

Je veux m'assurer que tout le monde a les documents en main. À la fin de la dernière réunion, nous étions en train d'examiner le sous-amendement que M. Bell a proposé à l'amendement de M. McGuinty. Nous allons reprendre le débat sur le sous-amendement de M. Bell.

Monsieur Jean.

(Article 2)

•(1540)

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

Le ministère a préparé, à l'intention du comité, un résumé de la déclaration, qui figure à l'article 5 du projet de loi. Il a pris le texte approuvé par M. Laframboise et M. Carrier, soit la version française, et l'a fait traduire en anglais. J'en ai une copie et j'aimerais la distribuer aux membres du comité, si vous êtes d'accord, monsieur le président. Le texte est en anglais et en français, bien entendu.

Le président: Monsieur Jean, si j'ai bien compris, vous avez fait traduire la version française en anglais, pour qu'elle comprenne les mots jugés acceptables par M. Laframboise?

M. Brian Jean: Oui. Il m'apparaissait plus logique de procéder de cette façon. Si les membres veulent bien jeter un coup d'oeil à l'article en question, notamment à l'alinéa 5b), le débat, la dernière fois, portait sur l'emploi de « directed » et le sens qu'a ce terme en droit. Dans la version française — mon français n'est pas très bon —, ce terme est rendu par « sont utilisés ». Cette traduction est jugée acceptable dans les circonstances, même par le parti ministériel.

L'alinéa 5b) de la version anglaise utilise les mots, et le passage est souligné, « are used to achieve economic safety, security, environmental or social outcomes ». La discussion, la dernière fois, portait sur l'emploi de « directed ». C'est ce mot qui posait problème. On a approuvé la version française du texte. Le ministère l'a fait traduire en anglais. Il a ensuite placé les deux versions côte à côte pour qu'on puisse comparer le français et l'anglais. C'est l'amendement que je propose.

Le président: Je dois encore une fois m'en remettre au comité. Résumons: le greffier a fait traduire le texte de M. McGuinty en français. Le ministère a ensuite fait traduire la version française en anglais. Vous avez les deux textes sous les yeux. Or, si nous voulons examiner la proposition de M. Jean, nous devons accepter, à l'unanimité, que l'amendement de M. Bell soit modifié pour qu'il tienne compte des changements proposés par M. Jean.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): L'amendement qui a été proposé... nous voulions utiliser le mot « directed », ce qui semblait poser problème. Vous avez suggéré qu'on le remplace par « focused » ou « aimed », ou quelque chose du genre. Nous en avons discuté, ce matin, et nous avons jugé que les mots « aimed » ou « targeted » étaient acceptables.

Les mots que vous proposez — « are used » — ne comprennent pas la notion d'orientation, tandis que le terme « directed »... nous avons déjà dit qu'il pouvait avoir un sens plus fort, qu'il pouvait être assimilé à un ordre. Cette interprétation posait problème. Voilà pourquoi nous avons opté pour le mot « aimed ». Ce terme a un sens plus large. Il veut dire que l'on s'oriente dans une certaine direction. Ce n'est pas un ordre direct.

• (1545)

Le président: Monsieur Julian.

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

Cela ne correspond pas du tout à ce que M. Bell et M. McGuinty ont proposé à la réunion de mardi. On énonce un fait. On ne propose pas une approche plus proactive en matière de transports, ce que recherchaient M. McGuinty et M. Bell.

Sauf votre respect, ce choix de mots n'est pas acceptable. Bien entendu, il revient à M. Bell de décider du libellé exact, mais il vient de proposer quelques pistes de solution — « aimed » ou « focused », par opposition à la déclaration de fait que nous avons devant nous à l'heure actuelle.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Ce que propose M. Jean me semble acceptable. C'est la position qu'on avait adoptée à la dernière réunion. À présent, je ne sais pas comment on doit procéder. Est-ce qu'il faut voter sur la proposition des libéraux pour ensuite étudier la proposition déposée par M. Jean?

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, est-ce que je peux, sans le consentement unanime du comité, proposer un amendement, une fois que cet amendement-ci sera mis aux voix?

Le président: Malheureusement, non. Pour modifier le sous-amendement de M. Bell, il faut le consentement unanime du comité.

M. Brian Jean: Mais ma question, monsieur le président, est la suivante: si le sous-amendement est mis aux voix et rejeté, est-ce que l'on peut proposer un amendement au nouveau libellé?

Le président: Oui.

M. Brian Jean: Je tenais tout simplement à ce que les choses soient claires.

Franchement, si nous avons procédé de cette façon, c'est parce que M. Laframboise et M. Carrier étaient tous les deux d'accord. Nous savions déjà que le Bloc appuyait la version française. C'est pour cette raison qu'elle a été traduite en anglais. Je comprends, toutefois, les inquiétudes que cela soulève. Je me demande si vous accepteriez que l'on modifie la version anglaise de l'alinéa 5b) pour qu'elle se lise comme suit: « regulation and strategic public intervention are to be used ». On ajouterait les mots « to be used ». Est-ce que cela réglerait le problème?

Le président: Je ne pense pas que l'on puisse discuter de cet amendement s'il n'est pas présenté en bonne et due forme.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: J'aimerais que l'on revienne à la motion dans laquelle figurait le mot « directed ». On semblait s'inquiéter du sens que pouvait avoir ce mot. Je ne sais pas si, à ce moment-là, on faisait allusion à la version française du texte, ou si l'on pensait, d'après ce que j'ai compris, que le terme « directed » pouvait avoir une autre connotation, être assimilé à un ordre.

Je propose que l'on utilise le mot « aimed », ou « focused » ou encore « targeted ». À mon avis, le terme « aimed » est plus simple. C'est le mot qui a été suggéré. S'il existe, en français, un équivalent simple et précis...

Existe-t-il un mot simple, en français, ou est-ce que le terme « targeted » est préférable? Ma question s'adresse à M. Laframboise. Ils peuvent peut-être suggérer un mot, en français, qui n'a pas un double sens.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Nous sommes d'accord pour enlever les mots « ne sont utilisées que », c'est-à-dire de transformer une négation en une affirmation. Ce que vous voulez faire, c'est aller plus loin, et on n'est pas d'accord. À la suite des recommandations de Mme Borges, qui disait qu'on pouvait changer les mots « ne [...] que » pour donner une tournure positive à la phrase, on s'est rangés à cette idée. Si vous voulez aller plus loin, on va être obligés de voter contre l'amendement. Il faut faire attention, car s'il n'y a pas d'autres motions, on risque de se retrouver devant l'ancienne.

[Traduction]

Le président: Encore une fois, je m'en remets au comité, mais...

• (1550)

M. Don Bell: Est-ce que cela veut dire, en ce qui concerne le mot « directed », que l'on a apporté à la version française une correction, si on peut l'appeler ainsi, que les membres du Bloc jugent satisfaisante?

[Français]

M. Mario Laframboise: Ce dont on veut s'assurer, c'est que les alinéas a), b), c) et d) de l'article 5 proposé à l'article 2 du projet de loi soient étudiés de façon équitable. Si vous poussez plus loin en utilisant les mots « vise l'obtention » plutôt que « pour l'obtention », dans l'alinéa b), cela veut dire que vous donnez plus d'importance à l'alinéa b) qu'à l'alinéa a). Évidemment, on est moins d'accord là-dessus. J'accepte très bien qu'on change la forme négative pour la positive: cela nous force à étudier ce qui est recommandé dans l'alinéa b) autant que dans le a). C'est ce que nous suggérait Mme Borges. Cela nous convient. Il s'agit de sémantique, mais les mots utilisés en français sont les suivants: « sont utilisés pour l'obtention », et cela nous va. Cela veut dire qu'à l'avenir, on utilisera: « la réglementation [...] pour l'obtention de résultats de nature économique [...] de résultats dans le domaine de la sûreté et de la sécurité. » On sera d'accord là-dessus, mais il ne faudrait pas aller plus loin au risque de modifier ce qui a été déposé par le gouvernement.

[Traduction]

Le président: S'il n'y a pas d'autres commentaires, je vais demander le vote sur...

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Je voudrais avoir des précisions.

Monsieur Jean, vous voulez que l'on utilise tout simplement le mot « used », et rien d'autre?

Je vois. Je constate, alors, que nous étions prêts à remplacer le mot « directed » par « aimed », si cela précise mieux l'intention: proposer une orientation, une préférence, non pas donner un ordre.

Par conséquent, je pense que nous pouvons mettre notre motion aux voix.

Le président: D'accord. Merci.

Je vais demander le vote. Tous ceux qui sont en faveur de l'amendement proposé à l'amendement de M. Bell qui, lui, modifie la motion de M. McGuinty...

M. Peter Julian: Pouvez-vous en faire la lecture, monsieur le président?

Le président: M. Bell propose que l'on ajoute, après les mots « ou environnemental », les mots « de résultats dans le domaine de la sûreté ou de la sécurité ou d'autres résultats de nature ». Le reste du texte est le même. L'amendement comprend le mot « directed ».

Tous ceux qui sont en faveur du sous-amendement...

M. Peter Julian: Non, non, et non.

The Chair: Monsieur Julian, ce que vous voyez à la page 6.1, c'est la motion de départ de M. McGuinty. M. Bell propose, dans son sous-amendement, que l'on ajoute, après « ou environnemental », les mots « de résultats dans le domaine de la sûreté ou de la sécurité ou d'autres résultats de nature ».

C'est l'amendement qui a été proposé à la motion de départ. Nous pouvons revenir à...

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Il s'agit de l'amendement L-0.2.

The Chair: De l'amendement L-01.

Une voix: Ils ont été regroupés.

Le président: C'est vrai.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Le mot « directed » y figure?

Le président: Le mot « directed » figure dans la motion de départ. Il est question ici du sous-amendement. Est-ce clair?

Tous ceux qui en faveur du sous-amendement de M. Bell?

(Le sous-amendement est rejeté.)

Le président: Donnez-moi quelques instants.

Nous allons revenir à la motion de départ de M. McGuinty. C'est celle que voulait modifier M. Jean.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Nous avons le texte devant nous. Je peux le lire, si vous voulez. En fait, l'amendement que je propose englobe, encore une fois, les notions de sûreté et de sécurité.

Les membres du comité ont le texte en main. Je vais lire la version française. J'ajouterais après, « Ces objectifs sont plus susceptibles d'être atteints si », dans l'alinéa 5b):

la réglementation et les mesures publiques stratégiques sont utilisées pour l'obtention de résultats de nature économique, environnementale ou sociale ou de résultats dans le domaine de la sûreté ou de la sécurité que la concurrence et les forces du marché ne permettent pas d'atteindre de manière satisfaisante, sans pour autant favoriser indûment un mode de transport donné ou en réduire les avantages inhérents.

• (1555)

Le président: Commentaire? Tout le monde est d'accord?

Essentiellement, nous votons sur l'amendement proposé à l'alinéa 5b). Vous avez la traduction française.

(L'amendement est adopté.)

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement L-0.2. Désolé, nous n'avons pas encore terminé.

Est-ce que l'amendement modifié de M. McGuinty est adopté? Je pose la question parce qu'il faut que les choses soient claires.

(L'amendement est adopté [voir le *Procès-verbal*].)

M. Don Bell: Cela englobe également l'amendement L-0.2.

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement 6 du NPD, page 7.

Monsieur Julian.

[Français]

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

Je propose l'amendement NPD-6, qui vise à modifier l'alinéa c) de l'article 5 proposé à l'article 2 du projet de loi, au sujet de cette fameuse politique sur le transport national dont on discute depuis quelques heures. Ça progresse, tout de même.

[Traduction]

Le président: Désolé de vous interrompre. Je voudrais apporter quelques éclaircissements avant que vous n'alliez plus loin. Le même problème se pose dans ce cas-ci.

On me dit que si l'amendement NPD-6 est adopté, le G-2, qui est celui du parti ministériel, ne peut être examiné en raison d'un conflit de lignes. Je propose que les deux soient considérés conjointement, encore une fois, pour que nous puissions avoir le meilleur libellé possible. Apparemment, la difficulté tient au fait que votre amendement modifie les lignes 18 à 21, tandis que le G-2 modifie les lignes 19 à 21.

Je veux savoir si le comité accepte d'examiner les deux amendements conjointement, ou, à tout le moins, si l'on peut arriver à un compromis que tout le monde jugera acceptable.

M. Peter Julian: Dans un esprit de conciliation...

Le président: Comme il n'y a pas de consentement, nous allons examiner l'amendement de M. Julian et...

M. Peter Julian: Monsieur le président, on pourrait facilement incorporer le G-2 dans l'amendement du NPD. Bien entendu, il revient au parti ministériel de décider.

[Français]

On propose d'ajouter tous les éléments suivants à l'alinéa 5(c) proposé. Je vous lis le texte de l'amendement NPD-6:

c) les liaisons assurées en provenance ou à destination d'un point du Canada par chaque transporteur ou mode de transport s'effectuent, dans la mesure du possible, à des prix et selon des modalités qui ne constituent pas :

- (i) un désavantage injuste pour les autres liaisons de ce genre, mis à part le désavantage inhérent aux lieux desservis, à l'importance du trafic, à l'ampleur des activités connexes ou à la nature du trafic ou du service en cause,
- (ii) un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes ayant une déficience,
- (iii) un obstacle abusif à l'échange des marchandises à l'intérieur du Canada,
- (iv) un empêchement excessif au développement des secteurs primaire ou secondaire, aux exportations du Canada ou de ses régions, ou au mouvement des marchandises par les ports canadiens;

Je propose cet amendement parce que, justement, tous ces éléments sont inclus dans la politique actuelle de transport national. Ce sont des éléments importants qu'il ne faut pas laisser de côté dans la nouvelle politique. C'est pour cela, je pense, qu'on a tellement pris soin de bien préparer cette nouvelle présentation de notre politique nationale de transport. Cela a quand même des répercussions dans d'autres domaines.

Monsieur le président, je vais vous lire ce qui se trouve dans la politique de transport national depuis 1995-1996. Je n'ai que le texte anglais, alors je vais le lire en anglais.

● (1600)

[Traduction]

(c) each carrier or mode of transportation, as far as is practicable, carries traffic to or from any point in Canada under fares, rates and conditions that do not constitute

- (i) an unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond the disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected with the traffic or the type of traffic or service involved,
- (ii) an undue obstacle to the mobility of persons, including persons with disabilities,
- (iii) an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada, or
- (iv) an unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries, to export trade in or from any region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports;

Ce que nous proposons, monsieur le président, c'est de renforcer la nouvelle politique nationale de transport, de conserver les éléments les plus importants qui y figurent déjà. Nous estimons que le projet de loi actuel, qui fait uniquement allusion à « l'interconnexion à l'intérieur du Canada ou au transport des marchandises par les ports canadiens », « sans obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes ayant une déficience », ne va pas assez loin. Nous voulons le renforcer au moyen de cet amendement, qui est plus précis. Encore une fois, il ne fait que reprendre des principes déjà énoncés dans la politique nationale.

[Français]

C'est, croyons-nous, ce qui devrait être conservé.

[Traduction]

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma question s'adresse à madame Borges. On discute de principes et d'atteinte d'objectifs. Je constate qu'on s'empêtre, donc j'aurais tendance à soutenir votre démarche en ce qui touche l'alinéa 5(c). Mais pourquoi avoir choisi de parler de « l'interconnexion » et du « transport des marchandises par les ports canadiens »? Pourquoi pas une autre formulation?

Mme Helena Borges (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports): À la suite de

discussions avec les expéditeurs, nous avons choisi de réunir les trois éléments énumérés par M. Julian, soit les sous-alinéas (i), (iii) et (iv), dans une même phrase. Après avoir rédigé une nouvelle formulation avec le conseiller juridique, nous avons été informés qu'il faudrait peut-être changer le mot *interswitching* et trouver un autre mot de portée plus étendue. C'est l'objet de l'amendement G-2 que le gouvernement a déposé. C'est l'amendement que nous allons considérer après la discussion que nous avons dans le moment. Mais c'est à la suite de discussions avec les expéditeurs que nous avons opté pour cette formulation.

L'amendement néo-démocrate propose trois phrases quant au mouvement des marchandises, alors que nous préférons n'en avoir qu'une seule, mais je crois que tous les objectifs recherchés sont inclus dans notre amendement. Il est plus concis, mais je crois que tous les éléments sont là. Et je pense que notre formulation au sujet de la circulation des personnes est plus forte, plus complète que celle proposée par M. Julian. Je me réfère à l'alinéa d) de l'article 5 proposé à l'article 2 du projet de loi et qui dit: « le système de transport est accessible sans obstacle [...] ». Je pense que c'est plus fort que ce qui est proposé dans l'amendement néo-démocrate.

● (1605)

M. Mario Laframboise: Parfait. Ça va.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: En fait, je tiens à remercier le ministère. Je n'aurais pas été en mesure de donner des explications aussi détaillées.

Le problème, monsieur le président, c'est que nous avons un document qui contient une cinquantaine, voire une soixantaine de pages. Le ministère essaie de le simplifier. Le gouvernement cherche à économiser le papier.

Encore une fois, monsieur Julian, je suis étonné de voir que les Conservateurs sont encore une fois obligés de prendre des mesures pour économiser le papier, sauver les arbres de la planète. En fait, ils essaient de simplifier la politique pour que les Canadiens puissent la comprendre, pour que nous sachions de quoi il retourne.

En gros, et c'est ce que je comprends, monsieur le président, l'adoption de cette motion rendrait nul le compromis auquel on est arrivé par le biais de la motion LIB-0.1. Compte tenu du fait que les expéditeurs et l'industrie ont conclu une entente, il serait ridicule de priver les usagers de celle-ci.

M. Peter Julian: J'ai beaucoup de respect pour le secrétaire parlementaire, mais le fait est qu'il est question ici de limiter la portée de la politique nationale, de la ramener à une question de prix et de modalités visant l'interconnexion ou le transport de marchandises par les ports canadiens. La politique actuelle contient toute une série d'éléments qui ont été adoptés il y a dix ans et qui doivent être conservés.

Ces grands principes sont importants. Le transport est un outil vital pour notre pays. Nous ne pouvons pas choisir que ce qui nous plaît, ou inclure dans le préambule de la politique nationale du transport uniquement les éléments qui nous intéressent.

Il y a un grand nombre d'éléments que nous jugeons essentiels. Le comité s'est attaché, jusqu'ici, à rajouter ceux qui ont peut-être été mis de côté de façon trop hâtive. Il veut faire en sorte que nous ayons une politique nationale de transport qui recueille l'appui de tous et qui constitue une source de fierté.

M. Brian Jean: Sauf votre respect, monsieur le président, M. Julian a déjà mentionné au moins trois fois que ces éléments figurent déjà dans la politique. Il veut la renforcer en y ajoutant des éléments qu'elle englobe déjà, ce qui n'est pas nécessaire puisque la loi est quelque chose de vivant. Il nous faut une politique qui est rédigée en termes simples et concis, une politique que les Canadiens peuvent comprendre.

Il y a eu de très nombreuses consultations entre le ministère et les industries concernées. Elles ne sont pas satisfaites de cet amendement. Elles favorisent plutôt l'amendement du parti ministériel, qui est le prochain sur la liste. Nous voulons que la politique reflète le point de vue des intervenants puisque ce sont eux qui, en bout de ligne, vont être régis par celle-ci.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Si j'ai bien compris, le sous-alinéa 5c)(ii) proposé par M. Julian figure déjà à l'alinéa 5d) du projet de loi.

Je sais que nous ne sommes pas en train de discuter de l'amendement G-2, mais je pense que le texte pourrait être libellé de façon différente. Concernant l'alinéa 5c) qui est proposé... Si le libellé proposé par le gouvernement met l'accent sur l'interconnexion, un principe qui, d'après M. Julian, doit être éclairci dans l'alinéa 5c), ce qui m'inquiète — et il est toujours question des ports dans le sous-alinéa 5c)(iv) proposé par M. Julian —, c'est qu'aucune mention n'est faite des ports. On parle du transport des marchandises à l'intérieur du Canada et des biens qui sont exportés, mais on ne parle pas des ports.

Je viens de la Colombie-Britannique, et je ne sais pas ce qu'en pensent les gens de la région de l'Atlantique, mais le transport des marchandises est essentiel à la santé des ports. Or, la Chine et d'autres pays savent que, en raison des problèmes que pose le transport des marchandises par les ports canadiens, ils peuvent contourner nos ports et passer par Seattle ou descendre la côte Ouest, par exemple.

Le président: Madame Borges.

Mme Helena Borges: Il y a une raison à cela. En fait, nous avons eu la même discussion avec les expéditeurs. Le problème se situe au niveau des ports et des mouvements transfrontaliers, car, comme vous le savez, 80 ou 84 p. 100 de nos échanges se font avec les États-Unis. Ils ont dit qu'en misant uniquement sur les ports, nous laissons de côté les échanges avec les États-Unis, qui passent par les postes frontaliers.

La motion proposée par le parti ministériel met l'accent sur le mot « exportation ». Elle parle de « l'exportation des marchandises du Canada ». Cela veut dire du Canada vers un autre pays, que ce soit via un port maritime ou un poste frontalier, ou par voie aérienne — parce que certaines marchandises sont expédiées par avion. Voilà pourquoi nous l'avons formulé de cette façon. Nous voulions répondre aux préoccupations des expéditeurs, qui s'inquiétaient du fait qu'on ne parlait que des ports.

• (1610)

M. Don Bell: Croyez-vous, alors, que l'importation des marchandises, qui est l'autre volet — parce que les trains font le trajet dans un sens, dans l'espoir qu'ils vont faire le trajet dans l'autre — est visée par les mots « au trafic à l'intérieur du Canada »?

Mme Helena Borges: Oui.

M. Don Bell: C'est parce que, en théorie, le port est situé à l'intérieur du Canada — il l'est, bien entendu.

Mme Helena Borges: Exactement.

M. Don Bell: D'accord. Je pense avoir compris.

Je ne suis pas tellement à l'aise avec la version élargie de M. Julian parce qu'elle parle d'un désavantage injuste ce qui, à mon avis, complique les choses. Je sais qu'il veut en élargir la portée, mieux la définir, mais je pense qu'il serait préférable, pour simplifier les choses, d'avoir une version autre que celle proposée par M. Julian.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Je suis de l'opinion qu'un projet de loi doit être le plus concis possible, pour qu'on ne se perde pas dans différents dédales, de différents articles ou sous-articles qui sont sujets à interprétation, et qu'on en vienne à se demander quel article prévaut sur quel autre.

L'alinéa 5(c) proposé dans le projet de loi me satisfait parce qu'il est inclusif, il est global. En ce qui concerne l'amendement NPD-6, il ajoute du texte, des nuances dans le texte, par exemple lorsqu'il est dit: « mis à part le désavantage inhérent aux lieux desservis ».

Ce sont des mots ou des ajouts qui n'ont pas leur place, il me semble, dans un projet de loi. C'est pourquoi je conserverais l'alinéa 5(c) tel que proposé par le gouvernement.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian, vous avez le dernier mot.

M. Peter Julian: Je voudrais dire plus qu'un mot, monsieur le président.

Le président: Vous pouvez dire ce que vous voulez. Vous pouvez faire un dernier commentaire.

M. Peter Julian: C'est le libellé actuel de notre politique nationale en matière de transport. Il n'y a pas véritablement d'argumentation en l'espèce. Il n'est pas question d'ajouter des éléments qui n'existent pas déjà. C'est ce que prévoit actuellement notre politique sur les transports. C'est son libellé depuis 1996.

Si nous modifions notre politique sur les transports, nous devons déterminer ce que nous allons perdre. Dans sa forme actuelle, la politique nationale en matière de transport traite du développement des secteurs primaire ou secondaire; elle fait spécifiquement référence aux ports canadiens. Mon amendement parle toutefois des exportations du Canada ou de ses régions, en plus des activités portuaires. Alors l'amendement se sert des ports comme base pour étendre l'application de la loi. Il parle aussi des secteurs primaire et secondaire.

Si cet amendement n'est pas adopté — si nous choisissons de ne pas y donner suite—alors nous perdons les références à un « désavantage injuste », à un « obstacle abusif » à l'échange des marchandises et à un « empêchement excessif au développement des secteurs primaire ou secondaire ». Nous nous retrouverions ainsi avec une application réduite de la politique nationale en matière de transport. La portée de notre politique nationale serait alors restreinte aux seules liaisons assurées à l'intérieur du Canada ainsi qu'à l'exportation des marchandises.

Je ne crois pas que c'est ce que les Canadiens, surtout dans les régions...

[Français]

plus éloignées dans le Nord et dans d'autres régions du pays qui ont besoin d'une politique nationale de transport détaillée pour assurer le développement de leurs industries primaires et secondaires. Je ne pense pas que ces industries souhaitent une politique limitée dans sa formulation. Le gouvernement a tenu une discussion très restreinte, malheureusement, avec certains utilisateurs seulement, et comme ces consultations ont été très limitées, on en arrive à une politique qui est très limitée. Je ne pense pas les Canadiens et les Canadiennes désirent que la politique nationale de transport se limite simplement à deux objectifs. Ce qu'on a fait depuis maintenant plus de deux heures, c'est qu'on a justement tenté d'étendre l'objectif de notre politique nationale de transport. Si on limite la portée de cette politique, ce ne sera pas du tout à notre avantage ni à l'avantage des Canadiens et des Canadiennes.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean, une dernière intervention.

M. Brian Jean: Très simplement, monsieur le président, on m'a dit qu'il y avait eu des tonnes de consultations. C'est une proposition qui vient d'une coalition d'expéditeurs. Alors, est-ce que M. Julian prétend être mieux placé que les expéditeurs pour savoir le libellé dont ils ont besoin dans leurs efforts pour faire circuler les marchandises dans tout le Canada à partir du secteur primaire...

Je pourrais lui suggérer de mener peut-être un peu plus de consultations.

• (1615)

Le président: Je demande un vote à main levée sur l'amendement NPD-6.

(L'amendement est rejeté.)

Le président: Nous passons à l'amendement G-2 à la page 8.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, cet amendement vise à répondre aux préoccupations soulevées par les expéditeurs. Il s'agit encore une fois de préciser le libellé. À mon avis, c'est un autre résultat des tonnes de consultations menées auprès des expéditeurs; ceux-ci se sont dit d'accord avec la formulation utilisée pour cette motion.

Le président: Des commentaires?

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: J'ai le goût de vous demander ce que vous avez contre les ports maritimes canadiens? Pourquoi remplace-t-on l'expression « [...] transport des marchandises par les ports canadiens; »?

Mme Helena Borges: On veut étendre la définition pour couvrir les frontières avec les États-Unis et aussi les aéroports. On parle ici d'exportation de marchandises en provenance du Canada. Alors, l'expression « les ports canadiens » inclut les ports maritimes, les ports transfrontaliers, les ponts, les routes et aussi les aéroports. C'est une expression qui englobe davantage.

M. Mario Laframboise: Mais pourquoi ne pas avoir décidé cela au tout début?

Mme Helena Borges: Nous souhaitons maintenir, comme M. Julian le suggère, une certaine ressemblance avec le texte original. Quand nous avons parlé aux expéditeurs, ils nous ont demandé ce

qu'il advenait des échanges transfrontaliers, car ces mots n'étaient pas inclus dans la formulation. On les a inclus dans le terme « exportation ». Cela veut dire toutes les exportations, peu importe de quelle façon elles sont faites.

[Traduction]

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Si je comprends bien, pour en arriver à saisir les objectifs visés par M. Julian — mais peut-être ne sera-t-il pas d'accord avec mon interprétation de ses objectifs — la définition a été étendue de manière conceptuelle, mais pas nécessairement avec un libellé assez précis pour ce faire.

Mme Helena Borges: Oui.

L'hon. Andy Scott: Je pense que c'est cela.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Le problème c'est que cet amendement a pour effet d'éliminer une référence directe aux ports canadiens. J'estime que c'est regrettable. Je pense que cet amendement vise, à une très petite échelle, les mêmes objectifs que l'amendement précédent, mais supprime dans la foulée une référence importante.

Il ne fait aucun doute que pour des régions côtières comme le Lower Mainland, dont je suis originaire et dont M. Bell est également originaire, la suppression de la référence aux ports canadiens peut être problématique.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Monsieur le président, ce qui est magnifique avec le libellé actuel de cette disposition, c'est qu'il est suffisamment large pour s'appliquer à n'importe quoi. À la lumière de mon expérience juridique, je peux vous dire que les professionnels du droit et les différents barreaux ont adopté ce qu'ils appellent le langage clair et simple. On a même mis sur pied un institut à cet effet. Les gens qui ont recours au système juridique et qui doivent composer avec cette terminologie veulent des textes qu'ils sont en mesure de comprendre.

En toute honnêteté, la version précédente du projet de loi C-11 me causait quelques difficultés. La disposition que nous avons devant les yeux aujourd'hui, soit l'amendement du gouvernement, a toute la portée et l'application générale voulues pour englober tous ces éléments avec lesquels M. Julian nous rebat les oreilles depuis quelques minutes. Il est difficile de voir comment l'une de ses propositions ne pourrait pas être visée par la loi ainsi amendée. En outre, son application étant encore plus générale que cela, elle permettra de tenir compte de tout changement pouvant survenir en matière de transport des marchandises au Canada.

Tout est là. L'application est générale. L'objectif visé est atteint.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Madame Borges, quand vous nous dites que vous avez consulté les expéditeurs, s'agit-il de tous les transporteurs existants?

Mme Helena Borges: C'est une coalition qui représente le transport intermodal, le secteur des — je ne sais pas le nom en français — *fertilizers*, les associations minières, les associations forestières, le propane, le gaz, comme la compagnie Shell, par exemple, les grains. C'est une coalition qui représente, je pense, 24 associations différentes.

• (1620)

M. Mario Laframboise: Ce sont eux qui vous ont demandé de modifier le texte?

Mme Helena Borges: Oui. Je pense que vous avez reçu une lettre de Western Grain Elevator Association et de The Canadian Industrial Transportation Association. Ce sont les mots qu'ils ont eux-mêmes employés dans leur soumission.

M. Mario Laframboise: Les autres secteurs d'activité, le secteur ferroviaire, le secteur minier, le secteur de la forêt et tout...

Mme Helena Borges: Oui, ils étaient tous là. Les représentants des gares terminales au port de Vancouver, la société de transport TSI et les compagnies qui exploitent les gares terminales dans les ports sont aussi d'accord, parce que plutôt que de mettre l'accent sur le mode de transport, on le met sur les exportations, sur les échanges internationaux.

M. Mario Laframboise: Les autres ports, à Montréal et ailleurs, vous ne les avez pas...

Mme Helena Borges: Ils sont inclus, oui.

M. Mario Laframboise: Dans la coalition? Parfait.

[Traduction]

Le président: D'accord.

M. Don Bell: Pour faire suite à la question de M. Laframboise et compte tenu de l'importance que M. Julian accorde, tout comme moi, aux ports, je pense que si nous conservons le terme « ports » dans cet article pour combler cette lacune, qui aurait semble-t-il été relevée par les expéditeurs, il faudrait aussi inclure les aéroports et les postes frontaliers ainsi que tout autre mode d'exportation de biens et de services du Canada.

Mme Helena Borges: Tout à fait. Cela comprendrait par exemple les pipelines.

M. Don Bell: Oui, les pipelines. Je crois donc que ce libellé est plus précis et c'est pourquoi je le juge satisfaisant. Il est bien certain que la question des ports me préoccupe beaucoup, car il y en a un dans ma circonscription. J'estime toutefois qu'ils sont visés de façon plus globale et transparente avec le libellé proposé.

Le président: Merci.

Je demande un vote à main levée sur l'amendement G-2. Si vous êtes en faveur, levez la main.

(L'amendement est adopté [voir le *Procès-verbal*])

Le président: L'article 2 modifié est-il adopté?

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je suppose que c'est une question que nous devons régler à l'étape du rapport, monsieur le président, mais nous avons apporté certains amendements qui contribuent à rétablir une partie des dispositions supprimées dans l'ancienne politique nationale en matière de transport. Nous n'avons toutefois pas procédé de façon uniforme. C'est malheureux, car je crois que l'article 2 aurait pu être beaucoup plus efficace. En conséquence, je me vois donc obligé de voter contre l'article 2 modifié.

(L'article 2 modifié est adopté)

(Article 3)

Le président: Nous passons à l'amendement NPD-7 à la page 9 de votre cahier.

Monsieur Julian.

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

Nous abordons maintenant la question de l'Office national des transports et les amendements qui s'y rapportent. Il s'agit de déterminer s'il est avisé ou non de réduire de sept à cinq le nombre de membres qui composent l'office. Compte tenu des tâches

additionnelles que nous confions à l'office, il semblerait plus prudent du point de vue de l'administration publique de lui permettre de conserver le même nombre de membres. Mais parmi les lacunes relevées, il y a le fait que la composition de l'office n'est pas nécessairement représentative des différentes régions du pays.

Lorsqu'il faut se pencher sur des questions comme le bruit produit par le transport ferroviaire ou d'autres dossiers de ce genre qui sont de portée très régionale, nous estimons qu'il serait important de pouvoir compter sur des représentants des différentes régions du pays. C'est la raison pour laquelle nous proposons avec cet amendement que l'office des transports continue de compter sept membres, l'un d'entre eux — le président — se trouvant dans la région de la capitale nationale et les autres dans chacune des six régions du Canada, y compris les provinces Atlantique bien évidemment.

[Français]

au Québec, en Ontario, dans les Prairies, en Colombie-Britannique et dans les territoires. On aura des représentants sur place qui pourront effectivement faire le travail dans leur région respective. Cela permettra une meilleure représentation et une plus grande capacité de répondre au mandat accordé à l'office. C'est pour cette raison qu'on propose justement de porter à sept le nombre de membres de l'office et de les répartir dans tout le pays.

• (1625)

[Traduction]

Le président: M. Jean, puis M. Laframboise.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je veux simplement intervenir pour m'opposer à l'amendement proposé par M. Julian. Tout d'abord, la composition de l'office est limitée à cinq membres depuis deux ans déjà et tout fonctionne bien. Par ailleurs, il y a interrelation entre cette disposition et l'article 5. Si vous regardez rapidement l'article 5, vous verrez que c'est une mesure essentielle pour accroître l'efficacité de l'office. Nous allons examiner cet article dans un moment.

Il faut en outre prendre en considération le fait que la loi permet également, lorsqu'une expertise particulière est requise, de nommer jusqu'à trois membres temporaires et aussi que les membres permanents... Nous y reviendrons tout à l'heure.

Il est question ici de l'industrie des transports. Comment allez-vous déterminer quelle personne représentera quelle région? Ce sont des gens qui déménagent très souvent. Ils passent d'un emploi à l'autre dans différentes régions parce que c'est comme cela que l'industrie fonctionne. L'office compte actuellement cinq membres. C'est un nombre impair. Ce ne sera pas un groupe confiné à l'inaction face aux différents problèmes émanant des différentes régions. En fait, la formule proposée ouvre la porte à un ensemble d'autres complications qui pourraient réduire l'office à l'inefficacité.

Monsieur le président, le mandat de l'office consiste à représenter l'ensemble du Canada ainsi que tous ses secteurs et toutes ses régions. En confiant à chaque membre le soin de représenter une région donnée, on créerait un système très lourd et axé sur l'affrontement. Les membres de l'office doivent représenter l'ensemble des régions et veiller à remplir leur mandat au bénéfice de tous les Canadiens, plutôt que de ceux d'une ou deux régions seulement.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Nous avons posé des questions à celui qui dirige l'office. Il nous a dit que le nombre de membres était suffisant pour faire le travail. On est d'accord sur la proposition déposée par le gouvernement et on votera contre l'amendement de M. Julian.

[Traduction]

Le président: Nous passons à M. Bell.

M. Don Bell: Je suis d'accord avec la motion de M. Julian, et il y a d'ailleurs une autre motion sur le même sujet — étant donné que M. Jean a fait référence à l'article 5 qui porte sur le lieu de résidence des membres. Il y a une proposition de changement à cet effet qui indiquerait que le président doit résider dans la région de la capitale nationale.

En faisant appel à des représentants des différentes régions du pays, comme le Québec et l'Ontario, l'Atlantique, la Colombie-Britannique et les Prairies, on s'assure que les préoccupations de toutes ces régions sont prises en compte. Bon nombre d'entre nous avons servi au sein d'autres assemblées élues, comme nous le faisons actuellement à titre de députés fédéraux. Nous résidons dans nos circonscriptions. Nous avons peut-être l'impression d'habiter dans la capitale nationale, mais nous résidons en fait dans nos circonscriptions. Et lorsque nous nous présentons ici, nous ne sommes pas censés voter uniquement en fonction des intérêts de nos propres commettants et commettantes. Nous votons en fonction de ce qui est bon pour le Canada dans son ensemble.

Que l'on parle des membres d'un conseil municipal qui habitent dans différents secteurs de la ville ou de députés provinciaux qui représentent différentes régions de la province, lorsque ces élus se réunissent, ils doivent voter dans les intérêts de la population dans son ensemble. Lors de la cérémonie d'assermentation pour chacun de ces ordres de gouvernement, ces élus doivent ainsi promettre qu'ils tiendront compte des intérêts de tout l'électorat.

Je ne pense pas que cela causerait un problème. L'office pourrait ainsi s'appuyer sur une représentation mieux ciblée. Il est probable que les coûts augmenteraient, mais il est préférable de compter sur un plus grand nombre de membres et sur une représentation par région.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Très brièvement, je veux seulement répondre à ces arguments.

Dans ce genre d'industrie, comment déterminez-vous la région d'origine? Faut-il que le candidat soit né dans la région? Faut-il qu'il y réside depuis au moins deux ans? Le problème avec ce secteur d'activité, c'est que les gens déménagent d'un endroit à un autre, d'une ville à une autre. Dans ce cas particulier, on peut penser à Vancouver, Montréal et Windsor qui sont des pôles majeurs pour le transport. Est-ce que cela signifie que s'il y a un membre très compétent qui vient de Montréal, nous ne pouvons pas lui adjoindre quelqu'un d'autre de Montréal qui pourrait constituer un atout important pour l'office?

Nous nous priverions ainsi de toute marge de manoeuvre, ce qui entraînera une succession de problèmes. L'office n'est pas une assemblée élue. C'est un organisme dont les membres sont nommés par le gouvernement pour veiller à ce que les problèmes de transport qui touchent les Canadiens soient réglés efficacement.

• (1630)

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je suis un peu surpris d'entendre le secrétaire parlementaire affirmer, à toutes fins utiles, qu'il ne croit pas qu'un résident de la Colombie-Britannique pourrait être capable de faire un tel travail.

M. Brian Jean: J'ai mentionné Vancouver.

M. Peter Julian: Non, parce que ce que prévoit actuellement le projet de loi qui est devant nous, c'est que tous ces membres résideront dans la région de la capitale nationale — tous et chacun d'entre eux. La Colombie-Britannique, le Canada Atlantique ou les Prairies ne seront donc pas représentés.

Nous vivons dans l'un des pays les plus complexes de la planète du point de vue géographique, celui qui présente probablement les plus grands défis sur le plan du transport, et nous installons tous ces gens à Ottawa, en présumant que les candidats à ces postes seront des gens intéressés à vivre dans la région de la capitale nationale. Je ne vois vraiment pas comment le secrétaire parlementaire peut affirmer que les gens de la Colombie-Britannique ne sont pas qualifiés, et que c'est la même chose pour les gens des Prairies, ceux du Canada Atlantique ou du Québec.

Cet amendement permettrait de faire appel aux gens les plus efficaces et les plus compétents possibles pour faire le travail, et c'est dans les régions qu'on trouverait ces personnes. Les membres pourraient ainsi être en mesure de savoir vraiment ce qui se passe sur le terrain, car les modes de transport utilisés en Colombie-Britannique par exemple diffèrent considérablement de ceux du Nord ou du Canada Atlantique.

[Français]

Ou même au Québec.

Ma motion offre aux gens la possibilité de demeurer chez eux, au Québec, à Montréal, à Vancouver. Ils sont dans le milieu et ils comprennent les besoins et les défis en termes de transport et sont capables d'y répondre.

C'est une réaction que l'on constate de plus en plus souvent dans les régions du Canada. Les gens sont fatigués de voir que les décisions sont prises à Ottawa, de façon limitée, et souvent dans l'unique intérêt d'Ottawa. Ma proposition vise à renforcer le travail et le mandat de l'office dans les régions, en s'appuyant sur une bonne compréhension de la réalité régionale. Je ne crois pas que ce soit beaucoup demander.

[Traduction]

Le président: Avant de laisser la parole à M. Laframboise, je vais demander à Mme Borges de nous faire part de ses commentaires à ce sujet.

Mme Helena Borges: Je pense qu'il y a deux questions en cause. Il y a d'abord le nombre de membres. À l'heure actuelle, il y en a sept et c'est comme cela depuis que le projet de loi a été présenté en 1996. Peut-être que cela vous surprendra, quoique pas nécessairement, mais je peux vous dire que depuis 1996, l'office a compté parmi ses membres des gens de toutes les régions du Canada. De fait, la présidente qui a quitté ses fonctions cette année était originaire de Vancouver.

Alain, qui s'est joint au ministère en provenance de l'office, pourra le confirmer, mais je pense qu'il y a actuellement un membre pour chacune des régions.

Si nous proposons de réduire le nombre de membres et de les obliger à résider dans la région de la capitale nationale après leur nomination — il n'est pas nécessaire qu'ils habitent dans la région de la capitale nationale pour être nommés; c'est une exigence qui s'applique par la suite — c'est pour des raisons d'efficience. Nous savons pertinemment qu'à l'heure actuelle, et je crois que les gens de l'office vous l'ont dit lors de leur comparution, des documents doivent être télécopiés aux régions dans lesquelles ces membres résident lorsqu'on procède à l'audition d'une cause. Il arrive souvent, lorsque l'affaire est très compliquée, que l'envoi de documents et les appels téléphoniques ne soient pas suffisants.

Le gouvernement est donc disposé à faire déménager ces gens ici pour une période de cinq ans, après leur nomination, en assumant les frais de ce déménagement, puis à bénéficier des gains de productivité qui découleront de cette mesure. Les membres continueront de se déplacer. Ils voyagent et vont entendre les causes partout au pays. C'est ce qu'ils font actuellement. Ils vont poursuivre de la même manière. Pour combler ce genre de postes, le gouvernement se met habituellement à la recherche de l'expertise voulue dans l'ensemble du Canada, une expertise fondée sur la connaissance du monde du transport, et évalue ensuite la candidature de personnes provenant des différentes régions du pays.

Mais il n'est pas nécessaire que cela soit précisé dans la loi. Il n'y a aucun autre endroit où cette précision est faite. Et vous conviendrez avec moi que dans toutes ces situations, la plupart des régions du pays sont représentées. C'est le cas avec l'office depuis 1996.

Le président: Nous vous écoutons, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Mon propos va dans le sens de celui de Mme Borges. Lorsque nous avons posé la question, on nous a dit que les membres de l'office peuvent provenir de partout au Canada. Une fois nommés, ils ont un pied-à-terre ici, ils y résident pour des raisons d'efficacité. Je pense que c'est simple à comprendre. C'est simplement pour être plus efficace et pour épargner de l'argent; j'espère que nous comprenons tous cela. Peut-être qu'à long terme, à force d'épargner, nous réussirons à régler le déséquilibre fiscal.

[Traduction]

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Je crois qu'il y a certaines inefficacités qui sont inhérentes à la nature même de notre pays. Dans une certaine mesure, si on essaie d'en faire trop pour corriger ces inefficacités, on se retrouve à miner en quelque sorte une partie de ces caractéristiques fondamentales. Je pense que c'est ce qui arrive en l'espèce.

Je veux me dissocier des allégations voulant que le gouvernement montrerait ainsi qu'il pense que ces gens ne sont pas compétents. Je ne crois pas que ce soit l'objet du débat. J'estime qu'il y a un certain avantage à pouvoir compter de manière permanente sur des gens se trouvant dans différentes régions du Canada. Vous avez dit vous-même que de nombreux déplacements sont requis. Alors, dans les faits, quel que soit l'endroit que vous choisissiez comme base, il est peut-être préférable qu'on ne se limite pas pour ce faire à cette région-ci. Je ne pense pas que vous ayez nécessairement à faire des compromis au chapitre de la compétence pour en arriver à un tel résultat. Mais je trouve très ironique que j'en sois rendu à défendre les régions contre le gouvernement alors que ses représentants citent des gens du Barreau à l'appui de leurs arguments. Les choses ne sont plus ce qu'elles étaient...

• (1635)

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Monsieur le président, j'ai le même problème. Bien des gens semblent croire que la centralisation est la solution qui convient à tout le monde. Il est bien certain qu'Ottawa est notre capitale, mais avec les technologies dont nous disposons aujourd'hui, il est possible de travailler à partir de n'importe quel endroit sur la planète, et pas seulement au Canada.

Je me demande également pour quelle raison cet office devrait être situé précisément à Ottawa. S'il y a un endroit au Canada où les transports sont peu présents, tant pour les marchandises que pour les services, c'est bien Ottawa. M. Julian parle de Vancouver. Nous parlons de Windsor. Pourquoi croyons-nous que cet office doit être situé ici même? Peut-être que c'est au gouvernement qu'il incombe d'en décider, mais comme il est possible que nos dirigeants, dans leur grande sagesse, en viennent à convenir qu'une partie de ces agences pourraient être basées ailleurs au pays, que ce soit à Miramichi, à Vancouver, à Québec ou à Windsor, nous ne devrions pas penser qu'il est impossible que l'office s'installe ailleurs.

Lorsque j'ai soulevé cette préoccupation au départ, on m'a répondu qu'il en coûtait très cher en billets d'avion pour amener ces gens à Ottawa chaque semaine. Je ne sais pas quelles sont les échelles de rémunération en cause, mais il va de soi que nous voulons recruter des gens compétents pour ces postes. En outre, les membres doivent renoncer à la profession qu'ils exerçaient dans leur région, que ce soit comme avocat ou dans le secteur des transports. Il faut faire une offre très intéressante à quelqu'un pour l'inciter à changer complètement de vie pendant une période de cinq ans et à déménager ailleurs. Les recommandations du gouvernement quant au lieu de résidence et à l'emplacement de l'office vont certes à l'encontre des efforts visant l'efficacité.

Selon moi, les candidats seraient des personnes à la retraite. Qui voudrait interrompre sa carrière pendant cinq ans pour un tel mandat qui va l'en détourner complètement?

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, c'est très simple. Je vous ramène au problème de la grippe aviaire dans la circonscription de M. Fast il y a quelques années. Ce sont des décisions prises ici même à Ottawa qui ont été les causes principales de la flambée de la grippe aviaire dans toute la région est de la vallée du Fraser. Les décisions prises à Ottawa ne s'appuient pas nécessairement sur une compréhension suffisante des réalités géographiques des différentes régions.

Nous en avons ici un bon exemple. Le gouvernement soutient que cela ne pose pas de problème; le poste est ouvert à tout candidat compétent de la Colombie-Britannique qui est prêt à déménager à Ottawa. Mais dans les faits, la plupart des résidents de la Colombie-Britannique ne veulent pas déménager à Ottawa et bien des gens compétents qui voudraient travailler au sein de l'Office national des transports vont y renoncer parce qu'ils ne veulent pas déraciner leur famille et bousculer toute leur vie, comme M. Hubbard l'a indiqué, pour déménager ici. C'est bien clair: 5 000 kilomètres et trois fuseaux horaires — ces gens ne veulent pas se déraciner pour venir à Ottawa.

Le projet de loi indique que tous les membres — sans préciser leur région d'origine, alors ils peuvent tous être de Carleton Place — doivent résider dans la région de la capitale nationale. C'est ce que prévoit le projet de loi que nous étudions — rien de plus. Si, par accident, il arrive de temps à autre qu'un résident de la Colombie-Britannique devienne membre de l'Office des transports, c'est merveilleux. Mais le fait est que nous renonçons à de nombreux candidats compétents des différentes régions du pays, que ce soit le Canada atlantique, le Nord, les Prairies ou la Colombie-Britannique, qui ne souhaitent pas quitter leur lieu de résidence, si ce n'est pour des déplacements occasionnels, mais qui auraient bien voulu que le pays dans son ensemble puisse profiter de leur expertise.

Nous sommes donc confrontés à un dilemme. Nous pouvons nous contenter de ce que le gouvernement propose en précisant que tous les membres doivent résider dans la région de la capitale nationale, ce qui fait qu'ils pourraient tous provenir de la même petite ville, ou nous pourrions tracer quelques grandes orientations quant à la manière dont le gouvernement devrait procéder à ces nominations de telle sorte que l'on puisse compter sur les personnes les plus compétentes possibles de toutes les régions du pays, des personnes qui sont bien conscientes de la réalité des transports sur le terrain.

C'est la raison pour laquelle j'estime que cet amendement est important. Il permet d'avoir accès à ces personnes qui sont présentes sur le terrain, qui possèdent l'expertise requise et qui comprennent les réalités du Canada atlantique, du Nord, des Prairies et de la Colombie-Britannique. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement s'oppose autant à cet amendement en répétant que les membres doivent résider ici même à Ottawa, peu importe s'ils proviennent tous d'une région très restreinte de notre vaste pays. Je ne comprends pas leur raisonnement et leur logique.

• (1640)

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Monsieur le président, si c'était une entreprise privée et que j'essayais de choisir les membres de mon équipe, je les choisirais d'abord en fonction de leurs compétences et non de la représentation régionale. Dans ce type d'organisme, il est bon d'assurer une représentation régionale. Cependant, le personnel nous a déjà dit qu'il n'y avait pas de problème. Nous avons des représentants régionaux; ce n'est pas un problème. Pourtant, nous nous apprêtons à inclure dans notre loi des restrictions qui pourraient nous empêcher à l'avenir de nommer des personnes qui auraient les compétences dont nous avons besoin à ce moment-là.

Soit dit en passant, nous parlons du lieu, mais ce n'est pas comme dans le cas de la grippe aviaire. Non, pendant la crise de la grippe aviaire, parce que je l'ai vécue, le problème était qu'il n'y avait pas de centre d'analyse à Abbotsford ou proche de notre région. Il était à Winnipeg. Si l'ACIA s'était trouvée à Abbotsford et que la grippe aviaire avait frappé à Toronto, le problème aurait été le même, selon votre scénario.

J'aimerais souligner deux autres points. Nous nous demandons s'il doit y avoir cinq ou six membres. Habituellement, on s'assure que le jury ne soit pas bloqué. On ne veut pas qu'il y ai impasse, donc on s'organise pour que le nombre de personnes soit impair, à moins d'accorder un vote supplémentaire à une personne, ce qui augmente évidemment le poids du vote de cette personne.

M. Peter Julian: Sept...

M. Ed Fast: Non, vous dites six.

M. Peter Julian: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'aimerais préciser cela. Selon l'article 5, le président ou la présidente

vit dans la région de la capitale nationale et selon l'article 3, six autres membres vivent dans chacune des différentes régions du Canada. Le total serait donc de sept.

Le président: Monsieur Langlois.

M. Alain Langlois (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports): L'article 7 de la loi actuelle se lit comme suit:

7.(1) L'Office national des transports est maintenu sous le nom d'Office des transports du Canada.

(2) L'Office est composé

(a) d'une part, d'au plus sept membres

L'amendement proposé à la motion 9 va réduire ce nombre à six. Le président fait partie des six, donc si vous mentionnez six membres dans votre motion 9, la NDP-7, le nombre total de membres, y compris le président, est de six.

Le président: Monsieur Fast est encore en train de terminer...

Allez-y.

M. Ed Fast: Ne perdons pas l'objectif de vue. Cet organisme prend des décisions très, très importantes qui touchent tout le pays. Lorsque nous cherchons des candidats pour cet organisme, nous voulons nous assurer de mettre l'accent sur les compétences et l'expérience qu'ils peuvent apporter. Il pourrait arriver qu'à un moment donné, on ne trouve personne ayant les compétences voulues dans la région où le poste est vacant. Nous avons besoin de cette marge de manoeuvre, surtout à la lumière du fait que nous n'avons pas de problème de représentation régionale.

J'aimerais poser une question sur le personnel. Quel est le salaire de ces membres? Je connais la réponse, mais j'aimerais que vous nous le disiez.

M. Alain Langlois: Je ne connais pas le chiffre exact, mais il oscille entre 150 000 \$ et...

M. Ed Fast: Il vaut certainement la peine qu'une personne déménage à Ottawa pour offrir ses services.

C'est ce que j'avais à dire.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, si les rédacteurs législatifs ont fait une erreur, nous pouvons certainement modifier l'article ou le sous-amendement pour inscrire sept membres. J'avais compris des rédacteurs législatifs que ces deux amendements se conjugueraient pour créer un conseil de sept membres, mais il est facile de les modifier pour le sous-amendement.

Dans la réalité, nous désavantageons des personnes très qualifiées en insistant pour qu'elles déménagent à Ottawa. Les meilleurs candidats de la Colombie-Britannique qui ne veulent pas venir ici ne seront pas pris en compte et ne pourront pas postuler ces emplois. J'étais convaincu que les députés du Parti conservateur comprenaient cette réalité fondamentale — ce qui n'est pas le cas, de toute évidence — qu'ils comprenaient que ces personnes ne peuvent pas déraciner leur famille, se déraciner eux-mêmes et parcourir 5 000 kilomètres pour venir travailler ici.

Le salaire n'est pas le seul facteur qu'on prend en considération lorsqu'on postule un nouvel emploi. L'idée que le fait de désigner une personne de la Colombie-Britannique dilue la qualité des membres de l'Office des transports est absolument ridicule. C'est ce système qui en dilue la qualité. Nous en diluons la qualité parce que nous disons aux personnes qui ne veulent pas déménager, qui ne veulent pas déraciner leur famille, qui sont les mieux qualifiées... Lisez n'importe quelle recherche sur le marché de l'emploi au Canada et vous verrez que c'est un obstacle fondamental. La réticence des gens à quitter leur région, à déménager pour un nouvel emploi, est l'une des raisons pour lesquelles... Certaines régions ont de la difficulté à attirer de nouveaux travailleurs parce que le déracinement d'une famille et le fait de quitter une collectivité est une crainte assez fondamentale.

En ce moment, nous désavantageons le gouvernement fédéral en éliminant du bassin de candidats potentiels dans le domaine des transports, pour l'Office des transports, des personnes très qualifiées qui refusent de venir vivre à Ottawa. Je trouve absolument inapproprié que le gouvernement continue d'insister pour que le travail se fasse ici, pour que tout le monde vive ici et pour que les seules personnes qualifiées pour travailler à l'Office des transports soient celles qui sont prêtes à déraciner leur famille, à quitter leur collectivité et à venir vivre à Ottawa. De toute évidence, cela a des incidences sur le niveau de compétence des personnes que nous réussissons à attirer.

● (1645)

Le président: Monsieur Jean, une dernière observation.

M. Brian Jean: Eh bien, ils ont 230 employés dans la région. Ne font-ils pas...

Mme Helena Borges: Au total.

M. Brian Jean: Au total.

De plus, je souligne, monsieur le président, qu'il y a d'autres groupes, comme la Cour suprême du Canada, qui exige que ses employés déménagent ici, et je ne connais personne qui a refusé une nomination là. Les juges de la Cour fédérale doivent aussi déménager ici. Il en va de même pour les membres du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes. Je ne sais pas si vous laissez entendre qu'ils ne sont pas de bonne qualité, monsieur Julian, mais les choses semblent bien fonctionner. L'essentiel, c'est que le travail soit fait pour les Canadiens et qu'il soit bien fait.

Ces personnes reçoivent un salaire important pour déménager et se réinstaller ici afin de faire ce travail plutôt que de passer leur temps à voyager, comme nous semblons le faire. Vous et moi venons tous deux de circonscriptions loin d'ici. Ce n'est pas très agréable et cela nous cause beaucoup de stress.

Je crois que c'est la meilleure façon de faire le travail pour les Canadiens. C'est la raison pour laquelle le gouvernement appuie cette disposition et rejette votre motion.

Le président: Nous allons voter sur l'amendement, le NDP-7.

(L'amendement est rejeté [Voir le *Procès-verbal*].)

Le président: L'article 3 est-il adopté?

M. Peter Julian: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Lorsque nous allons examiner cet article après la discussion sur les amendements, j'apprécierais que vous fassiez une brève pause...

Le président: Je m'excuse. C'est d'accord.

M. Peter Julian: ...parce que de toute évidence, la façon dont nous abordons chaque article dépend de l'adoption ou du rejet des amendements.

Dans ce cas-ci, pour l'article 3, en gros, nous avons décidé qu'il n'y aurait que cinq membres et que nous allions conférer de nouveaux pouvoirs à l'Office des transports. Il me semble illogique que nous réduisions le nombre de membres, mais que nous augmentions la charge de travail. Je vais donc voter contre cet article.

Le président: Votre opinion est consignée au compte rendu.

(L'article 3 est adopté.)

Le président: Il n'y a pas d'amendement à l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

(Article 5.)

Le président: Une minute, s'il vous plaît.

On m'avise qu'étant donné que l'amendement sur l'article 3 a été rejeté, l'amendement sur l'article 5 n'est plus recevable.

M. Peter Julian: Je dois à regret convenir que vous avez raison, monsieur le président. Nous avons eu un débat et des discussions, mais cela ne signifie pas que je ne prendrai pas ma minute pour parler au gouvernement de ce qu'il vient de faire.

Des voix: Oh, oh!

M. Peter Julian: Voici ce qu'il nous demande d'adopter: « Les membres résident dans la région de la Capitale nationale. » C'est qu'il nous demande de faire passer à ce comité, et c'est absurde à mes yeux. Malgré l'incroyable diversité des transports au pays et du fait que nous devons attirer les personnes les mieux qualifiées pour un travail qui sous-entend essentiellement des déplacements dans les régions, nous les forçons à venir à Ottawa.

La situation de la Cour suprême est différente. Comme le secrétaire parlementaire le sait très bien, la Cour suprême siège ici. Il y a un édifice ici; c'est ici que les juges font leur travail. Par contre, le travail de l'office se fait dans les régions.

Il y a certes des réunions occasionnelles organisées ici, mais l'essentiel du travail et du mandat qui sont conférés à l'Office des transports se fait là où ils comptent: d'un bout à l'autre du pays. La situation est donc totalement différente de celle des quelques exemples que le secrétaire parlementaire a mentionnés.

Je ne peux que m'exprimer contre l'article 5, que le gouvernement propose, parce qu'il réduit le bassin des bons travailleurs possibles pour l'office et que je crois qu'il pénalise fortement ma région, la Colombie-Britannique, de même que d'autres régions du pays.

● (1650)

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Je crois que l'article 5 a été modifié depuis sa forme originale au chapitre de la distance que le gouverneur en conseil détermine, qui pourrait même aller jusqu'à l'extérieur du Canada si l'on ne la définit pas.

Apparemment, les Américains sont récemment allés à Dubaï pour surveiller ceux qui administrent leurs ports. Mais revenons au dernier... Ils doivent être citoyens canadiens, n'est-ce pas?

M. Alain Langlois: Il y a une disposition qui dicte que pendant leur mandat, les membres sont résidents canadiens et résident au Canada. Nous avons donc pensé à la possibilité que le gouverneur en conseil, pour une raison ou une autre, permette à des membres de vivre aux États-Unis, par exemple.

L'hon. Charles Hubbard: Cela me semble fort improbable, compte tenu de la distance.

(L'article 5 est adopté.)

Le président: L'article 6 est-il adopté?

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je vous demanderais de vous interrompre un instant, monsieur le président.

Le président: Oui. Il n'y a pas d'amendement, donc j'ai dû prendre quelque chose pour acquis. J'en suis désolé.

Des voix: Oh, oh!

M. Peter Julian: Pour le compte rendu, monsieur le président, j'essaie seulement de faire preuve de diligence raisonnable, comme nous le faisons tous. Je voulais m'assurer d'être à la bonne page et de regarder le bon article avant de voter.

(L'article 6 est adopté.)

(Article 7)

Le président: Amendement BQ-1, monsieur Laframboise.

Auparavant, je dois préciser quelque chose. L'amendement que vous proposez est identique au CPC-1, les deux parlent donc essentiellement de la même motion.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Le but de l'amendement est uniquement de réduire la période de temps. Il est écrit, et je cite:

(5) Sauf accord contraire entre les parties, la médiation doit être terminée dans un délai de soixante jours après le renvoi.

Nous proposons que ce délai soit de trente jours, compte tenu du fait que l'article utilise l'expression « sauf accord contraire ». Par conséquent, si les parties déterminaient qu'elles ont besoin de plus de temps, elles pourraient décider de s'en accorder. Il n'en demeure pas moins que nous souhaitons que cela se fasse le plus rapidement possible. Trente jours nous semblent constituer un délai raisonnable. Puisque l'article prévoit que les parties peuvent demander d'un commun accord d'avoir plus de délai, cela va être sûrement octroyé, si tout le monde est d'accord.

[Traduction]

Le président: Y a-t-il des commentaires?

(L'amendement est adopté [Voir le *Procès-verbal*].)

Le président: Prenons maintenant l'amendement du gouvernement, le G-2.1, à la page 12.1.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Pour les députés qui n'ont pas eu l'occasion d'y jeter un coup d'oeil, cet amendement vise à répondre aux demandes de diverses parties, y compris des expéditeurs et des chemins de fer. Comme vous pouvez le constater, il permet à l'office de recouvrer ses coûts lorsqu'il agit à titre de médiateur ou d'arbitre pour régler un différend commercial. Cet amendement a été proposé en réponse à des demandes et après consultation des expéditeurs et des sociétés de chemin de fer.

• (1655)

Le président: Y a-t-il des observations?

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Le secrétaire parlementaire pourrait-il lire l'amendement, s'il vous plaît?

M. Brian Jean: Voulez-vous que je le lise au complet?

M. Peter Julian: Oui.

M. Brian Jean: Oh, c'est parfait. Est-ce que je peux le lire très vite?

Le président: Puis-je vous demander de lire la partie modifiée? D'abord, j'aimerais savoir comment il s'enchaîne.

C'est très bien. Je suis désolé. Lisez-le au complet alors, comme il se présente, s'il vous plaît.

M. Brian Jean: Prenons la page 268, le paragraphe proposé 36.1 (1):

36.2(1) Si l'article 36.1 ne s'applique pas, l'Office peut, sur demande de toutes les parties en cause, agir à titre de médiateur ou d'arbitre à l'égard de tout différend portant sur toute question relative aux chemins de fer visés aux parties III ou IV ou sur l'application de taux ou de frais au transport de marchandises par chemin de fer ou à des services connexes.

(2) Les demandeurs sont solidairement tenus de rembourser à l'Office les frais afférents à la médiation ou à l'arbitrage.

(3) La personne qui agit à titre de médiateur ou d'arbitre ne peut agir dans le cadre d'autres procédures devant l'Office à l'égard des questions qui ont fait l'objet de la médiation ou de l'arbitrage.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Si je comprends bien, madame Borges, l'article 36.1 proposé prévoyait que l'Office pouvait intervenir lorsque survenait, entre les parties, un différend qui relevait de la compétence de l'office. Cet amendement voudrait que si ce différend ne relevait pas de la compétence de l'office, on puisse quand même demander à l'office d'intervenir.

Mme Helena Borges: C'est exact.

M. Mario Laframboise: On pourrait le faire pour toutes sortes de compétences étrangères à l'office.

Mme Helena Borges: C'est cela, à la demande des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer.

M. Mario Laframboise: Avez-vous analysé le travail supplémentaire que cela vous occasionnera? Avez-vous fait une analyse, ou faites-vous confiance à l'industrie? Je ne suis pas certain s'ils vous font intervenir sur n'importe quoi ou non.

Mme Helena Borges: Nous avons analysé cela et nous pensons que grâce à cette disposition, il y aura peut-être une diminution de la quantité de travail effectué par l'office. À l'heure actuelle, l'office reçoit beaucoup de demandes des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer pour faire de l'arbitrage. La partie IV de la loi prévoit ce processus. La médiation est un processus plus rapide, plus amical et beaucoup moins long que le processus formel d'arbitrage de l'office. C'est eux qui nous ont demandé cela.

M. Mario Laframboise: Si je comprends bien, si vous faites plus de médiation, vous ferez moins d'arbitrage.

[Traduction]

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Merci, monsieur le président.

Je pense que l'article 36.1 est très important et que l'ajout de l'article 36.2... Certaines plaintes que nous recevons, particulièrement de la part des chemins de fer, concernent des problèmes avec des entreprises qu'on pourrait qualifier d'« expéditeurs captifs ».

Comme cet amendement vient tout juste d'arriver, monsieur le président, je proposerais que nous le laissions de côté un jour ou deux, jusqu'à la semaine prochaine, jusqu'à ce que nous puissions déterminer ce que les expéditeurs en pensent.

Il n'est pas inhabituel que nous laissions en suspens un article de la loi, que nous en reportions l'étude et que nous y revenions dans nos débats plus tard.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'ai cet amendement depuis quelque temps. En fait, nous l'avions avant la dernière réunion.

L'hon. Charles Hubbard: Est-il d'information publique depuis un bon bout de temps?

M. Brian Jean: Tous les membres du comité l'ont reçu.

L'hon. Charles Hubbard: Oui, mais avons-nous eu le temps de diffuser l'information aux expéditeurs?

M. Brian Jean: Absolument. En fait, c'est le résultat de demandes que nous avons reçues des expéditeurs et des chemins de fer. Cet article a donc été proposé après coup, je pense, par les expéditeurs et les chemins de fer, après révision...

L'hon. Charles Hubbard: Avez-vous des exemples d'expéditeurs satisfaits de cette application particulière?

M. Brian Jean: Je n'étais pas là, mais je suis certain que le ministère des Transports pourrait nous donner...

L'hon. Charles Hubbard: Le « nous » et donc un « eux », ils ont eu...

M. Brian Jean: Le « nous » désigne le gouvernement.

L'hon. Charles Hubbard: Le « nous » désigne le gouvernement, mais j'aimerais avoir quelques exemples avant de voter en faveur de cet amendement. Je n'ai pas d'objection à voter, mais j'aimerais certainement en savoir un peu plus.

Chez moi, j'aimerais parler un peu aux membres d'une société du nom de Weyerhaeuser, qui s'est plainte à moi d'être expéditrice captive de Miramichi. C'est la raison pour laquelle je vous demande un petit délai, pour vérifier s'ils sont satisfaits de cette application.

• (1700)

Le président: Madame Borges.

Mme Helena Borges: En fait, cela ne fait que donner aux expéditeurs un outil de plus. En ce moment, ils ont une série d'outils aux articles 3 et 4 de la loi, qui sont des procédures réglementaires officielles. Cette disposition leur offre la possibilité d'utiliser la médiation en plus des mécanismes officiels.

Pour répondre à votre question, les expéditeurs qui nous ont demandé de nous pencher là-dessus sont ceux de la coalition que j'ai déjà mentionnée, l'Association des produits forestiers du Canada, dont Weyerhaeuser fait partie. Ils l'ont demandé, tout comme l'Institut Fertilizer, donc tous les membres de la coalition. En gros, cette disposition leur offre un autre mécanisme. S'ils voulaient discuter avec les dirigeants des chemins de fer et qu'ils avaient

besoin d'un médiateur, plutôt que de recourir à la voie commerciale, ils pourraient s'adresser à l'office aussi.

L'hon. Charles Hubbard: Puis-je tout de même vous demander si l'application de cette disposition, selon le libellé présenté ici, les satisfait?

Mme Helena Borges: Elle les satisfait.

L'hon. Charles Hubbard: Concernant l'absorption des coûts, soit l'objet de l'autre partie — qui intimide certains expéditeurs qui craignent d'avoir un différend — si c'est le cas, je n'y vois pas de problème.

M. Brian Jean: Les gens du ministère nous disent que oui.

Le président: D'accord. Je demande le vote sur l'amendement G-2.1.

(L'amendement est adopté.)

(L'article 7 modifié est adopté.)

(Les articles 8 à 10 inclusivement sont adoptés.)

(Article 11)

Le président: Nous avons deux amendements sur l'article 11, un à la page 13 de votre programme et l'autre, à la page 13.1. Nous allons commencer par le premier amendement, le L-1, qui se trouve à la page 13.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Merci, monsieur le président.

Nous proposons que le ministre prépare un rapport chaque année plutôt que tous les trois ans. En réponse à la question, prenez la page 13.1, qui correspond à l'amendement L-1.1. Pour le mettre en contexte, nous proposons que tous les cinq ans, le ministre dépose un rapport détaillé.

L'intention de cet article, de l'amendement L-1 de la page 13, serait que « le ministre établit », et les mots suivants sont: « un rapport... résumant la situation » (c'est ce que le projet de loi dicte), mais nous proposons plutôt que chaque année, le ministre établisse un rapport résumant brièvement la situation, puis qu'aux cinq ans, il présente un rapport détaillé sur les éléments cités dans la loi aux alinéas 52(1)a) à 52(1)d).

Le président: Voulez-vous en débattre?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je sais que vous ne vous attendiez pas à ce que je dise quoi que ce soit, monsieur le président.

Je vais vous faire part de mon raisonnement après, monsieur le président, mais je me demande si le parrain de cette motion serait prêt à envisager un compromis pour que l'examen se fasse au bout de trois ans et qu'il comprenne une évaluation à long terme détaillée des tendances du transport au Canada. Je m'explique.

Pour commencer, l'office fait des mises à jour qu'il publie sur le site Web. Si je comprends bien, et les gens du ministère peuvent m'aider, ce travail se fait presque immédiatement, chaque semaine environ. Toute information présentée dans le rapport est accessible au public.

Il faut aussi un an pour préparer le rapport. De toute évidence, ce n'est pas le ministre lui-même qui le prépare, mais cela donnerait de la signification et du contenu au rapport, comme le ministre lui-même l'a recommandé.

En gros, je propose un rapport tous les trois ans, un certain compromis entre les deux, pour que le rapport, dont la préparation prend un an, ait vraiment du contenu.

• (1705)

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Puis-je vous poser une question, monsieur Jean? Le personnel met-il un an à préparer le rapport résumé, la version brève?

Le président: Madame Borges.

Mme Helena Borges: Actuellement, le ministre a l'obligation de déposer chaque année au Parlement un rapport sur la situation des transports. À l'interne, nous en avons déjà commencé la préparation. Nous travaillons à ce rapport en continu, jusqu'au mois de mai de l'année suivante, puis il est déposé au Parlement.

Vous devez comprendre que le ministère est très grand et qu'il cumule beaucoup de données. Ce rapport peut faire presque un pouce d'épais. De plus, nous mettons régulièrement sur notre site Web de l'information détaillée que tout le monde peut consulter. Ce rapport ne fait que présenter un résumé. Nous trouvons qu'il est très difficile, année après année, d'essayer de résumer les changements, parce que bien que le transport soit important, il ne croît pas tant que ça d'une année à l'autre.

Nous aimerions plutôt produire un rapport triennal pour expliquer davantage ce qui se passe et aborder les tendances futures, comme vous le proposez dans la motion, mais n'en présenter un que tous les trois ans. Cependant, les données seront publiées chaque année sur notre site Web.

M. Don Bell: Je pense que ce qui me dérange, monsieur le président, c'est que selon l'ancienne loi, Bruce Hood, l'arbitre de hockey qui préparait les rapports, devait faire rapport des tendances. On ne mentionne pas les tendances dans les amendements proposés.

Mme Helena Borges: C'est un autre amendement.

M. Don Bell: C'était le problème. Nous voulions que les tendances soient mentionnées, parce qu'il importe de les examiner.

Personnellement, je trouve avantageux, même pour les députés, que nous ayons un résumé annuel. Cependant, vous me dites qu'il est nécessairement un an en retard. La version résumée élargie qui serait préparée aux trois ans, et non le rapport résumé, inclurait les tendances dont nous faisons mention à l'amendement L-1.1. Est-ce bien ce que vous dites?

Mme Helena Borges: Je vais vous expliquer.

Le projet de loi à l'étude exige en réalité la production de deux rapports. Il y a le rapport dont il est question ici, qui est déposé par le ministre et produit par Transports Canada. De plus, l'Office des transports du Canada dépose lui aussi un rapport annuel, et c'est lui qui produit les rapports du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Il en est question plus loin dans le projet de loi à l'étude.

M. Don Bell: Serait-il toujours produit annuellement, aux termes du changement proposé?

Mme Helena Borges: Oui.

Mr. Don Bell: Il n'y aurait donc pas de changement, et il serait produit chaque année.

Mme Helena Borges: C'est bien cela.

M. Don Bell: Si j'ai bien compris votre suggestion, monsieur Jean, en réalité, nous prévoirions trois ans dans l'amendement L-1.1, mais en nous inspirant du libellé actuel de l'amendement L-1.1, à la page 13.1.

M. Brian Jean: Oui.

M. Don Bell: Je souhaitais seulement me le faire préciser.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Au train où vont les gouvernements minoritaires au Canada, en trois ans, on risque de changer de ministre trois fois. Je pense que cela fonctionnait bien. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas produire un rapport annuel comme on le fait présentement. J'ai de la difficulté à avaler cela. Si le ministre est moins travaillant que l'ancien ministre, il aura un secrétaire parlementaire travaillant qui fera le travail à sa place.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Le temps qu'il faut pour produire le rapport me préoccupe un peu, étant donné que, dans le passé, j'ai beaucoup travaillé à la production de rapports. Pourquoi faut-il tant de temps, six mois? Est-ce simplement une question de colliger les données statistiques mensuelles les plus récentes? Dans ce cas, ce n'est pas un processus étalé sur six mois. Il s'agit simplement de réunir les données statistiques et de les appliquer au rapport. Je suis légèrement préoccupé par le fait qu'il faudrait tant de temps pour rédiger un rapport quand, en fait, il s'agit de réunir des données statistiques. Je comprends certes qu'il faut attendre que les données statistiques soient connues, mais ce n'est pas la même chose que de le faire durant six mois.

• (1710)

Mme Helena Borges: Je vais inviter l'auteur du rapport à vous expliquer pourquoi il faut tant de temps. N'oubliez pas qu'il s'agit d'un rapport sur l'état de l'industrie des transports au Canada, de sorte qu'il y est question de tous les modes, de tous les transporteurs et de tous les genres d'infrastructure et autres tendances qui se manifestent.

Je lui cède donc la parole pour qu'il vous donne les explications.

M. Roger Constantin (Conseiller en politiques, Politique internationale du transport aérien, ministère des Transports): La raison pour laquelle il faut autant de temps, c'est qu'on tente de couvrir tous les aspects qui ont un rapport avec l'état des transports. Par exemple, on souhaitera qu'il inclue des volumes de trafic par mode de transport. On voudra y trouver également les résultats financiers des différents secteurs et que l'information soit la plus courante possible.

Si vous lisez attentivement le libellé de la loi actuelle, on prévoit qu'un rapport sera produit sur l'état des transports, par exemple en mai 2007, pour l'année 2006. Je peux vous affirmer dès maintenant, pendant que nous travaillons à la production du rapport de 2006, que nous n'avons pas de données plus actuelles que ce que nous avons signalé en 2005 pour bon nombre des modes de transport. L'information la plus courante que nous avions étaient les données courantes de 2004, et nous n'aurions pu fournir mieux parce que, à des fins d'établissement de rapport, nous ne disposons pas d'information plus courante.

C'est un des problèmes suscités par la production de ce rapport — pouvoir brosser le tableau le plus exact et le plus précis de l'état des transports.

Nous incluons aussi le rendement antérieur sur le plan de la sécurité des différents modes. Pour certains d'entre eux, respecter cette échéance a relevé de l'exploit parce qu'il faut colliger des données venues d'un peu partout au pays, de tous les modes de transport. Ainsi, il faut signaler le nombre total d'accidents, et on souhaite également y inclure une ventilation par région et ainsi de suite, parce que c'est ce qui intéresse les parlementaires.

Le problème, c'est d'obtenir de l'information opportune. Si l'on produit un rapport annuel, on court le risque que l'information ne soit pas aussi courante que l'exige la loi, tout simplement parce qu'il est très exigeant pour l'industrie de signaler ces données à l'organisme statistique. Nous tenons à faire en sorte que l'information rendue publique est bonne. Nous ne souhaitons pas rendre publiques des données préliminaires qui seraient par la suite modifiées, une fois que l'information aura été révisée, parce que nous pourrions ainsi induire en erreur ceux d'entre vous qui utiliseraient cette information pour prendre des décisions.

Voilà pourquoi le cycle annuel de présentation de données sur l'état des transports est très exigeant et pourrait s'avérer contraire aux intérêts défendus par l'esprit de la loi. La raison pour laquelle il faut tant de temps, c'est que nous tentons de tout couvrir, de sorte qu'il faut y faire participer différentes parties au sein de l'organisme. Par exemple, il est question d'environnement, de consommation d'énergie, des mesures de sécurité et de sûreté, d'emploi, de rendement des différents secteurs de l'économie canadienne également.

Le rapport que nous faisons est donc très détaillé, et nous en avons produit 18 jusqu'ici. Nous l'avons fait chaque année depuis 1996, mais nous avons aussi produit des rapports entre 1987 et 1994. Nous avons constaté que, d'année en année, les changements à signaler ne sont pas importants. Par contre, si vous examinez une plus longue période, par exemple de trois ans, vous commencez à mieux comprendre les changements qui surviennent et vous êtes plus en mesure de produire un cliché plus courant et plus précis de l'évolution de l'industrie.

M. Peter Julian: Je vous remercie d'avoir répondu à cette question. C'est effectivement une source de préoccupation. Donc, pour l'instant, nous aurions un rapport en mai 2007 pour l'année 2006. Ce que le gouvernement propose, c'est d'attendre jusqu'en mai 2010 avant d'obtenir une mise à jour.

Cela m'inquiète beaucoup, parce que nous avons constaté une évolution, surtout dans le transport par rail. Nous examinons la sécurité du transport par rail justement à cause des incidents survenus au cours des dernières années en matière de sécurité ferroviaire et de sûreté des installations. Le contre-argument serait de dire qu'une partie de cette information est affichée sur les sites Web, mais ce n'est pas transparent et clair pour le public canadien.

Par conséquent, il faudrait que je m'inscrive en faux contre le projet de loi tel qu'il est actuellement libellé. L'amendement de M. McGuinty est très utile en réalité, parce qu'il faut que ce rapport soit beaucoup plus opportun. On ne pourrait attendre jusqu'en mai 2010 pour avoir une mise à jour, fonctionner pendant tout ce temps à partir de données datant de 2006.

• (1715)

Le président: Allez-y.

M. Roger Constantin: D'après le changement proposé, on continuerait sur une base annuelle, non pas trisannuelle, d'afficher les données statistiques qui sont signalées dans les documents. Donc, chaque année, nous allons continuer de donner à tous les intéressés accès à une série chronologique d'informations... qui porterait sur tous les aspects. Ce qui ne serait pas fait chaque année, c'est la production du rapport comme tel. Il serait déposé tous les trois ans, plutôt que tous les ans, mais les données comme telles continueraient d'être diffusées annuellement.

M. Peter Julian: Monsieur le président, je ne vais pas me lancer dans un débat avec le ministère à cet égard. J'ai fait une observation d'ordre politique. Je n'ai pas posé d'autres questions. J'en reviens au fait que les données publiées sur un site Web pourraient ne pas être facilement compréhensibles, qu'elles pourraient être présentées sous une forme différente d'un rapport qui, de par sa nature même, doit être facile à comprendre et transmettre de l'information à toute la population canadienne. Il est question essentiellement d'avoir un rapport que le public canadien pourrait feuilleter, d'un rapport qui le renseigne en réalité une fois tous les trois ans. Cela signifie essentiellement qu'à compter de 2006, il faudrait attendre jusqu'à mai 2010 pour obtenir de l'information sous une forme compréhensible et communiquée avec efficacité. J'y vois un réel danger.

Je ne suis certes pas favorable à ce que propose le gouvernement. Je crois que l'amendement aide à comprendre l'évolution des transports, particulièrement dans un pays comme le nôtre qui dépend si cruciallement du secteur des transports.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: J'ai l'impression que c'est peut-être le type de rapport qu'il s'agirait de modifier. D'après la façon dont vous en parlez, c'est un rapport qui se prépare pendant trois ans et qui doit contenir beaucoup d'informations. De par sa nature, le projet de loi actuel crée beaucoup d'attentes. Les municipalités, les résidents qui demeurent autour des gares de triage et les compagnies de transport urbain fondent beaucoup d'espoirs dans ce projet de loi. Il me semble qu'on ne peut pas se dire qu'on va attendre trois ans avant d'avoir un rapport sur l'efficacité du nouveau projet de loi. C'est un peu ce qu'on recherche, je pense, en demandant que le rapport soit produit chaque année, quitte à ce qu'il se concentre un peu plus sur les statistiques et les études cas par cas, afin qu'on puisse voir les effets de ce projet de loi. Il serait un peu inconséquent de notre part de travailler arduement à un projet de loi semblable, dans le but d'améliorer la situation de tous les citoyens du Canada, et qu'on dise ensuite qu'on verra s'il est efficace seulement dans trois ans.

M. Roger Constantin: Justement, ma collègue Mme Borges disait tout à l'heure qu'en vertu de ce projet de loi, il y a deux rapports: un qui est fait par le ministère et un autre qui est fait par l'office. Le rapport de ce dernier indique, par exemple, le nombre de dossiers qu'il pourrait y avoir à l'Office des transports du Canada.

M. Robert Carrier: Est-ce contenu dans le projet de loi?

M. Roger Constantin: C'est déjà inclus dans le projet de loi, et il n'y a pas d'amendement prévu à cette disposition: cela continuera d'être remis annuellement. Chaque année, vous recevrez un compte rendu de l'Office des transports sur le genre de dossiers qui ont été portés à son attention. Cela vous donnera une idée, par exemple, du genre de volume d'activité généré par les dispositions du projet de loi sur les questions de bruit, par exemple. Il y aura une présentation de l'état de l'industrie du transport dans le rapport fait par le ministère. À la lecture du rapport annuel de l'office, vous connaîtrez toutes les opérations liées à la loi comme telle et tous les dossiers qui sont portés à l'attention de l'office.

M. Robert Carrier: Pourrait-on savoir quel est le numéro de cet article?

Mme Helena Borges: Sous le titre « Rapport de l'Office » on trouve l'article 42 de la loi, qui se lit comme suit:

42. (1) Chaque année, avant la fin du mois de mai, l'Office présente au gouverneur en conseil, par l'intermédiaire du ministre, un rapport de ses activités de l'année précédente résumant :

- a) les demandes qui lui ont été présentées et ses conclusions à leur égard;
- b) ses conclusions concernant les questions ou les objets à l'égard desquels il a agi à la demande du ministre.

C'est ce que vous demandez de voir.

• (1720)

M. Robert Carrier: Parle-t-on de la distribution du rapport? Est-il simplement remis au ministre?

Mme Helena Borges: Il est déposé au Parlement.

[Traduction]

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: À mon avis, le problème n'est pas forcément de publier toutes les données. Nous avons tous pris conscience, je crois, de la quantité de données qui existent sur tous les sujets. Les observations faites par Peter au sujet de l'organisation des données, qui est la partie importante, qui signifie que le rapport... Je crois que je comprends la raison pour laquelle le gouvernement tente de faire changer la période de rapport de un à trois ans afin de fournir de l'information de meilleure qualité et ainsi de suite. Par contre, ce que nous tentons de suggérer, c'est qu'il devrait y avoir deux rapports, dont l'un serait annuel et fournirait l'information qu'on trouve habituellement dans un rapport annuel. Comme vous dites, ce n'est pas un changement de taille, mais c'est tout de même un changement. Il oblige le ministère et le ministre à être vigilants. Les rapports sont conçus pour expliquer les données, non pas simplement pour les produire. Il faut qu'elles soient agencées et présentées sous une certaine forme.

Pour accommoder le désir du gouvernement de passer à un rapport tous les trois ans, nous proposons d'en faire un rapport quinquennal dans l'amendement suivant. Nous faisons un effort honnête, pour passer de ce qui se fait à ce qui devrait être fait, en vue de proposer la production d'un rapport tous les cinq ans plutôt que trois, de manière à profiter du meilleur des deux mondes.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Il faut reconnaître que le nombre d'arbres que nous pouvons couper est limité. Statistique Canada et l'Office des transports du Canada...

Une voix: Laissez ceux qui achètent le papier s'en inquiéter.

Une voix: On tue nos arbres.

M. Brian Jean: Mais c'est une question qui m'inquiète. Voilà maintenant que nous demandons non seulement la production d'un rapport annuel, mais la production d'un autre rapport tous les cinq ans, alors que l'Office des transports du Canada produit déjà des rapports sur le transport. Statistique Canada produit également des rapports sur le transport. Le ministère nous a dit qu'il publie les données sur son site Web continuellement. Voici la question que je pose à tous: pourquoi pas? Ce sont eux qui ont fait la recommandation. Ce n'est pas comme s'ils tentaient de cacher quelque chose. Les données sont déjà disponibles, et ils dépensent déjà des deniers publics pour produire un document qui ne sert à rien. Ils proposent que nous le fassions tous les trois ans afin d'épargner l'argent des contribuables canadiens parce que ce rapport exigé par la loi ne produit rien de vraiment nouveau. C'est plutôt simple, il me semble, si les données sont disponibles ailleurs, comme elles semblent l'être, à moins que le Parti libéral ne tente de créer de l'emploi en exigeant la production de rapports.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Cela me pose problème, monsieur Jean. Il est question d'un rapport qui résume la situation des transports au Canada, et le ministère des Transports ne veut pas déposer à tous les ans le rapport sur la situation du transport au Canada.

Que fait-on? Nous proposez-vous d'abolir le ministère des Transports? Ce serait peut-être une solution. On pourrait le fusionner avec un autre ministère.

Je suis indisposé par le fait que vous ne vouliez pas produire un rapport annuel. On parle du rapport qui est signé par le ministre, sur l'état de la situation des transports au Canada. Toutes sortes de choses pourraient survenir dans le domaine de la sécurité, par exemple, et on attendrait trois ans avant de faire un rapport! J'ai beaucoup de difficulté à accepter que le ministre refuse de signer le rapport, compte tenu de la façon dont évolue la sécurité au Canada, surtout dans les transports.

Vous avez probablement déposé cela alors que les libéraux étaient au pouvoir. Le projet de loi C-44 ou les autres projets de loi prévoyaient-ils la même chose?

Je trouve que c'est drôlement important que le ministre produise tous les ans un rapport qui résume la situation des transports, à cause de la façon dont ils évoluent au Canada, à cause des questions liées à la sécurité, etc. Je vous le dis, ce n'est pas du papier jeté.

J'ai beaucoup de difficulté à accepter que vous nous disiez que faire le travail est trop compliqué.

[Traduction]

Le président: Madame Borges.

Mme Helena Borges: J'aimerais simplement apporter des éclaircissements. Nous ne proposons pas de ne pas faire notre travail. Nous continuerons de le faire. Ce que nous disons, c'est que plutôt que de préparer un rapport imprimé, vous pouvez aller sur notre site aujourd'hui et trouver des données sur tous les modes de transport, toutes les tendances.

En fait, sauf pour les rapports déposés au Parlement — que le ministre est tenu de déposer sur cette forme —, nous ne recevons pas beaucoup de demandes d'exemplaires imprimés. Par contre, nous recevons de nombreuses demandes d'envoi de données électroniques. Pourquoi le faisons-nous? Parce que toutes les provinces et tous les transporteurs et utilisateurs préféreraient avoir des données très détaillées.

Dans le rapport, parce qu'il s'agit d'un sommaire, nous ne pouvons inclure que des grands nombres. Ce que l'industrie et les provinces souhaitent obtenir, ce sont les chiffres très détaillés, qui sont constamment affichés sur notre site Web. Nous continuerons de le faire. Ce que nous aimerions pouvoir faire, c'est de fournir au Parlement un rapport plus analytique tous les trois ans. Il inclurait, comme le laisse entendre la motion, non seulement les faits survenus, mais aussi les perspectives d'avenir. Nous pourrions alors vous dire ce qui s'est passé au cours des trois dernières années et ce que nous entrevoions pour l'avenir. Toutefois, les véritables données analytiques continueraient d'être rendues publiques chaque année sur notre site Web, comme elles le sont déjà.

Monsieur Jean a raison. Nous sommes obligés de produire ce rapport sur papier, mais nous estimons que nos ressources seraient en fait mieux utilisées si nous les consacrons à réunir plus de données, à les analyser et à les afficher sur notre site Web, plutôt que d'avoir à rédiger un rapport qui est ensuite déposé, puis relégué aux oubliettes.

● (1725)

Le président: Monsieur Julian.

Oh! Monsieur Laframboise, aviez-vous terminé? Je vous en prie, poursuivez.

[Français]

M. Mario Laframboise: J'ai beaucoup de difficulté à accepter que vous banalisiez ce rapport qui doit être produit et signé par le ministre. Peu importe ce que Transports Canada met sur son site, je veux que le ministre appose sa signature sur le document et que ce soit lui qui nous dise quelle est la situation du transport au Canada. Une fois que le document aura été signé, il s'assurera que ce qui est sur le site est conforme au rapport. Selon moi, il est important que le ministre soit responsable du rapport. J'accepte mal que vous n'accordiez pas d'importance à cela. C'est peut-être la nouvelle façon de gouverner du nouveau gouvernement.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, si c'était la façon de faire actuelle, si toute de suite le ministre préparait un rapport tous les trois ans, alors nous serions obligés de nous servir du dernier rapport, qui daterait de 2003. Nous avons eu trois nouvelles législatures depuis lors. Jje ne sais même pas qui était le ministre des Transports en 2003. Quelqu'un s'en souvient-il?

Je sais que certaines personnes assises à l'arrière le savent. Je posais la question aux personnes assises à la table. Elle ne s'adressait pas à tous, mais bien à un groupe restreint. Je vous remercie tout de même.

Des voix: Oh, oh!

M. Peter Julian: Pas de tricherie.

Nous serions obligés de nous fier à l'analyse de 2003, alors que nous avons connu trois autres législatures depuis. C'est pourquoi j'ai la très ferme conviction — et je suis d'accord avec qu'a dit M. Laframboise à ce sujet — que nous avons besoin que le ministre

le fasse annuellement, que chaque année, il fournisse l'analyse, signe le rapport et rende des comptes à la population canadienne.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Je crois qu'il existe un problème plus important et une honnête divergence d'opinions à son sujet.

Ceux qui utilisent les données le font constamment. En fait, c'est ce qu'ils le font à temps plein: ils examinent les données. Ils contribuent probablement à fournir les données qu'ils organisent. Le document qui est déposé au Parlement est destiné aux parlementaires. Il importe qu'il soit signé par le ministre parce que c'est de là que vient l'obligation de rendre des comptes. Ce qui distingue la production d'un rapport de toutes les données générales qui se trouveraient sur un site Web, c'est le fait d'avoir à nous présenter l'information de la manière exigée, de sorte qu'on pourrait en débattre.

L'idée selon laquelle cette façon de faire est moins utile, d'après ce que j'entends, qu'elle devrait l'être — je ne suis pas sûr que ce ne soit pas là ce que vous vouliez...

Tout ce que nous proposons, c'est qu'avoir peut-être un rapport moins complet chaque année et un rapport plus détaillé, à une plus grande portée, tous les cinq ans pourrait même sauver les arbres qui tiennent tant à coeur à M. Julian. Le résultat final, c'est qu'il s'agit d'un effort honnête en vue d'accomplir deux choses: une reddition de comptes annuelle au comité, au Parlement, de la part du ministre — chaque année —, puis un rapport beaucoup plus complet tous les cinq ans.

Vous auriez ainsi le meilleur des deux mondes. Vous auriez l'instantanéité dont il a été question en termes d'importance de la sécurité, suivi de la globalité d'un document beaucoup plus riche. C'est ce que nous tentons de faire, et l'utilité de cette solution a été très bien expliquée.

● (1730)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je nage dans une telle confusion — j'ai entendu le mot « rapport » tant de fois ce soir. Les représentants du ministère pourraient-il, je vous prie, nous répéter ce que signifie cet amendement? Nous aurions un rapport tous les cinq ans, nous aurions un rapport tous les ans, et nous aurions un autre rapport tous les ans, plus les rapports, naturellement, de l'Office des transports du Canada, de Statistiques Canada et de certains autres. Combien de rapports y aurait-il en tout?

Pouvez-vous également nous dire combien d'arbres cela représente?

Mme Helena Borges: Je vais essayer.

Le projet de loi à l'étude envisage actuellement la production de deux rapports. L'un est un rapport du ministère sur l'industrie, et la suggestion de M. Scott est qu'il soit très succinct. Actuellement, aux termes de la loi, ce n'est pas quelque chose que nous pouvons faire. Nous devons produire un volumineux rapport. Il y aurait ensuite un deuxième rapport, celui dont nous parlions avec M. Carrier. L'Office doit produire un rapport annuellement sur son activité, sur la façon dont il la mène, sur les cas qu'il entend, sur les plaintes qu'il reçoit. Rien de cela ne changera. On n'y propose aucune modification.

Quand à ce rapport-ci, l'examen de l'industrie, le gouvernement propose qu'il passe d'un rapport annuel à un rapport trisannuel. Les motions laissent entendre qu'il faudrait conserver le rapport annuel, mais qu'en plus, il faudrait produire un nouveau rapport quinquennal qui serait encore plus complet que ce que nous produisons actuellement chaque année. Je suppose que notre source de préoccupation, c'est que nous produisons déjà un rapport très complet. Il exige beaucoup de temps. À notre avis, si nous le faisons tous les trois ans, plutôt que chaque année, nous pourrions le rendre beaucoup plus complet. Nous pourrions faire ce que vous nous demandez de faire dans le rapport quinquennal en trois ans, puis chaque année, simplement afficher les données sur le site Web.

Je vais peut-être oser faire une suggestion. Serait-il utile que nous essayions de fusionner les deux motions faites par les députés libéraux et que nous produisions un seul rapport annuel qui ne serait pas aussi complet de ce qui est actuellement prévu dans la loi? Il faudrait que j'en parle à mes collègues ici. Ensuite, pourrions-nous produire un rapport quinquennal qui serait aussi complet que celui-ci et même plus, qui ferait aussi le point sur l'état de l'industrie?

L'hon. Andy Scott: J'aurais simplement une question à poser. J'entends dire deux choses. D'une part, vous parlez d'à quel point il faudrait que le rapport soit complet, et d'autre part, vous nous dites aussi de ne pas nous inquiéter parce que toutes les données se trouvent sur le site Web de toute façon.

Mme Helena Borges: Les détails, les faits, effectivement...

L'hon. Andy Scott: Je tente de concilier ces deux observations: on ne perdra pas les données annuelles parce qu'elles sont toutes

affichées sur le site Web, mais il est trop exigeant de les produire chaque année. Je ne comprends pas.

Mme Helena Borges: Permettez-moi de l'expliquer ainsi. Quand vous essayez de produire un rapport destiné au grand public, vous ne pouvez pas y inclure beaucoup de données. Il faut les résumer. Il faut les présenter. Il faut les accompagner d'un texte.

L'hon. Andy Scott: Pour qu'elles aient un sens. C'est bien ce que vous dites.

Mme Helena Borges: Oui. Cependant, je vais vous poser une question: combien d'entre vous ont lu le rapport annuel du ministère?

Voilà ce que nous constatons: que les gens ne le lisent pas.

D'accord, M. Julian le lit.

Nous déployons beaucoup d'efforts pour produire quelque chose qui, si nous avons bien compris, n'est pas très utile. Nous préférierions concentrer nos énergies sur la production d'un document plus utile. Si nous vous remettons un rapport tous les trois ans, nous préférierions qu'il soit beaucoup plus complet et qu'il illustre véritablement les tendances. Nous aimerions avoir un produit vraiment bon. Les données ne changent pas beaucoup d'année en année. En fait, elles changent très peu.

Le président: Je vais suggérer que nous y revenions à la prochaine réunion. Nous réglerons le point à ce moment-là. Je sais que certains doivent partir vers l'extérieur de la ville.

Nous nous reverrons mardi.

Passez tous un bon weekend. Je vous remercie.

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.