



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 141 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 7 mai 2019

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 7 mai 2019

• (1105)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la 141^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions l'objet des articles 225 à 279, à la partie 4, sections 11 et 12, du projet de loi C-97, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 19 mars 2019 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Bonjour à tous. De l'Association des administrations portuaires canadiennes, nous accueillons Wendy Zatylny, présidente. De la British Columbia Coast Pilots Ltd., nous accueillons Roy Haakonson, capitaine et président ainsi que Rob Stewart, capitaine et vice-président. Nous accueillons également Alain Arseneault, capitaine et président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central Inc. Enfin, nous accueillons Michael McGarry, vice-président principal, Affaires gouvernementales internationales, Cruise Lines International Association.

Je crois savoir qu'il y a en ce moment une conférence pour les pilotes et que certains d'entre eux se sont joints à nous et sont dans l'auditoire aujourd'hui. Bienvenue à tous.

Nous allons maintenant passer à nos témoins.

Madame Zatylny, voulez-vous commencer?

Mme Wendy Zatylny (présidente, Association des administrations portuaires canadiennes): Merci beaucoup, madame la présidente.

Bonjour, mesdames et messieurs.

Au nom de l'Association des administrations portuaires canadiennes, nous vous remercions de nous avoir invités à vous parler aujourd'hui des modifications proposées à la Loi sur le pilotage.

Notre association participe depuis le début à l'examen de la Loi sur le pilotage et nous sommes heureux de pouvoir à nouveau exprimer le point de vue de nos membres à l'occasion d'une nouvelle étape de cet important processus.

Les 18 membres de L'Association des administrations portuaires canadiennes travaillent en étroite collaboration avec les pilotes pour assurer le déplacement sécuritaire et efficace des navires qui entrent et sortent des ports du Canada. Avec les quatre administrations de pilotage de la côte Est et de la côte Ouest, des Grands Lacs et du Saint-Laurent, nos membres transportent plus de 330 millions de tonnes de marchandises par année, tant sous forme conteneurisée, que sous forme de marchandises diverses en vrac.

Il ne fait aucun doute que les pilotes sont un élément essentiel d'un système de transport maritime sûr et efficace et qu'ils fournissent un service important à nos membres et au secteur maritime. Les

transporteurs, les ports et les pilotes collaborent avec pour objectifs de protéger l'environnement marin et d'assurer la fluidité du commerce maritime.

Compte tenu de cela et des défis de longue date que pose le système de pilotage, nous sommes satisfaits des modifications apportées à la Loi sur le pilotage et nous les voyons comme un pas dans la bonne direction. Les modifications prévoient un cadre de modernisation du pilotage qui concilie la protection du milieu marin, l'utilisation de la technologie, la reddition de comptes, la rentabilité et la fiabilité du commerce maritime.

Tout d'abord, comme bon nombre de nos collègues du secteur maritime, nous sommes particulièrement satisfaits de l'inclusion d'un ensemble de principes qui guideront la prise de décisions et, espérons-le, leur mise en œuvre. Ces principes sont un exemple positif de l'effort conjugué des intervenants du secteur et du gouvernement et ils fourniront un cadre pour la modernisation du pilotage afin qu'il soit sûr, efficace, rentable, autonome et qu'il intègre des technologies éprouvées.

L'AAPC et ses membres sont également très satisfaits de la décision d'élaborer un programme de certification des pilotes normalisé à l'échelle nationale, qui s'appuierait sur le régime éprouvé qui existe actuellement pour les Grands Lacs. Cela permettrait aux équipages qui ont les mêmes connaissances et la même expérience que les pilotes mandatés par le gouvernement de piloter leurs propres navires. Bon nombre de ces marins deviennent déjà pilotes et connaissent très bien les eaux locales en raison de leur passage fréquent dans ces parages. Un tel régime pourrait grandement réduire le coût du transport maritime sans compromettre la sécurité et pourrait à terme stimuler le transport dans la Voie maritime.

Notre point de vue sur les amendements est dans l'ensemble positif, mais nous voulons aujourd'hui émettre quelques réserves tandis que la mise en œuvre du projet de loi suit son cours, ce que nous souhaitons.

L'un des principaux changements apportés au régime de pilotage est la centralisation des responsabilités réglementaires entre les mains de Transports Canada. Bien que nous appuyions le transfert des pouvoirs de réglementation dans le giron de Transports Canada, nos membres veulent avoir l'assurance que les décisions seront prises en tenant pleinement compte des connaissances locales et des conditions d'exploitation et qu'il demeure possible de modifier les régimes d'exploitation, ce qui correspond actuellement au statu quo, mais qui est essentiel à la sécurité et à l'efficacité des opérations.

À cette fin, Transports Canada devra impérativement se voir doté d'un financement suffisant pour payer le personnel supplémentaire requis et celui-ci devra être affecté de manière à assurer des liens solides avec les administrations portuaires locales. Un temps de formation adéquat doit également être prévu avant que Transports Canada n'assume pleinement ses nouvelles responsabilités.

Nos membres aimeraient qu'un mécanisme soit mis en place pour permettre aux administrations portuaires de participer à l'octroi de dérogations au pilotage obligatoire dans les eaux portuaires. Par le passé, il est arrivé que des dérogations soient accordées à des navires dont l'équipage n'avait pas une connaissance complète des règlements locaux, notamment ceux énoncés dans les guides d'information portuaire.

Compte tenu des solides relations locales existantes, les administrations portuaires peuvent communiquer avec l'administration locale de pilotage pour gérer ces navires afin d'assurer la sécurité des opérations dans les eaux portuaires. Au vu des modifications qui proposent de centraliser et de normaliser la délivrance des dérogations sous la responsabilité de Transports Canada, nos membres craignent de ne pas avoir d'interlocuteur au niveau local avec qui travailler pour gérer les difficultés qui pourraient survenir.

De même, nos membres demandent l'élaboration d'un mécanisme permettant aux ports de participer à l'enquête rapide sur un incident dans les eaux portuaires. Le système actuel confie au Bureau de la sécurité des transports du Canada, le BST, la responsabilité première d'enquêter sur les incidents. Ce dernier a le droit exclusif, en vertu de la réglementation, de recueillir tous les détails pertinents et toutes les données liées à un incident. Le BST considère que ces informations relèvent de sa propriété exclusive.

Étant donné la rigueur du processus d'enquête, il faut au moins un an au BST pour rendre son rapport. Toutefois, les comportements ou les conditions qui ont mené à l'incident peuvent persister pendant la durée de l'enquête.

Cette situation est actuellement tempérée par la participation aux enquêtes des administrations de pilotage locales et elles sont en mesure de travailler avec les administrations portuaires pour déterminer plus rapidement les causes et trouver des solutions provisoires.

La présidente: Madame Zatylny, pouvez-vous conclure?

Mme Wendy Zatylny: Absolument.

Pour l'essentiel, nous voulons nous assurer qu'à mesure que les choses sont centralisées à Transports Canada, que ce soit pour les enquêtes sur les accidents ou pour des questions comme le signalement des cas de non-conformité — c'est-à-dire l'indisponibilité des services de pilotage, ce qui a une incidence sur la gestion de la circulation des navires dans les eaux portuaires —, il y ait une bonne communication et que les administrations portuaires aient la possibilité de participer à ces processus afin que nous puissions assurer un lien avec les connaissances locales, établir des relations locales et garantir le maintien de celles-ci, afin de trouver sur place des solutions en temps réel.

• (1110)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à British Columbia Coast Pilots.

Monsieur Haakonson, voulez-vous commencer?

M. Roy Haakonson (capitaine, président, British Columbia Coast Pilots Ltd.): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, merci d'avoir invité British Columbia Coast Pilots à cette réunion.

Le capitaine Stewart et moi sommes tous deux des pilotes certifiés de la côte de la Colombie-Britannique. Nous représentons une compagnie d'experts locaux qui se consacrent à la protection de notre côte, depuis le milieu des années 1800, en fournissant une expertise

impartiale et indépendante à l'industrie du transport maritime, au nom du gouvernement et de la population.

La Colombie-Britannique abrite l'un des habitats marins les plus préservés et les plus sensibles sur le plan écologique en Amérique du Nord, mais c'est aussi l'une des plus importantes voies d'accès à l'économie du Canada. Alors que le Canada s'apprête à modifier la Loi sur le pilotage, les pilotes côtiers appuient fermement la nécessité d'une définition claire du préambule de la Loi afin de garantir que les attentes du public canadien seront satisfaites.

L'ajout proposé à la Loi sur le pilotage stipule que la sécurité de la navigation, de la population et de l'environnement doit toujours être la principale préoccupation et pas uniquement lorsqu'elle est pratique ou adéquate. Il ne sert à rien d'avoir une politique économique formulée en termes énergiques si le public et les Premières Nations n'appuient pas ou ne font pas confiance au gouvernement et à l'industrie pour protéger leur héritage, leur gagne-pain et un environnement sain. Ce sont là des principes fondamentaux que tous les Canadiens respectent.

Le libellé du préambule proposé indique clairement la volonté du gouvernement du Canada de reconnaître qu'un système national de pilotage doit garantir les normes les plus élevées de protection du public et de l'environnement. C'est essentiel pour assurer la propreté des voies navigables et un développement économique durable.

Toutefois, il faut faire preuve de prudence avant d'apporter quelque changement que ce soit à un système très performant comme le régime de pilotage canadien. C'est particulièrement le cas à une époque où la sécurité de la navigation et de l'environnement marin préoccupe beaucoup le public, surtout dans le contexte des propositions visant à accroître de façon exponentielle la circulation des pétroliers sur la côte Ouest. Comme M. Grégoire l'a souligné dans son examen de la Loi sur le pilotage, « le public craint de plus en plus les risques et l'accessibilité sociale du transport maritime est en déclin ».

Lorsque British Columbia Coast Pilots a recommandé pour la première fois d'ajouter un préambule à la Loi, notre suggestion a suscité des objections chez de nombreux participants. Les pilotes côtiers étaient convaincus que les objectifs de modernisation de cette révision, ainsi que le Plan de protection des océans, faisaient de ce préambule un ajout naturel et nécessaire. Bien que certains continuent de suggérer qu'il faudrait affaiblir cet engagement envers la sécurité publique et environnementale, British Columbia Coast Pilots a toute confiance en la sagesse du libellé actuel et dans les avantages qu'il apportera à la Loi sur le pilotage.

Il n'y a peut-être pas un seul enjeu qui souligne autant la sensibilisation accrue du public à l'égard de la côte Ouest de la Colombie-Britannique que le sort des épaulards. La vulnérabilité de cette espèce a trouvé écho auprès du public partout au Canada.

La relation de longue date que nous entretenons avec les collectivités côtières grâce au modèle de pilotage régional a permis de développer une compréhension mutuelle des préoccupations au fil des ans. British Columbia Coast Pilots a participé de près à l'initiative d'amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés dans le port et a également travaillé en étroite collaboration avec le MPO et Transports Canada.

La Loi sur le pilotage a fait l'objet d'un examen approfondi qui a mené aux changements proposés. Cependant, certains groupes d'intérêt continuent de réclamer plus de contrôle et une réduction des coûts, dans des déclarations qui ne sont pas toujours fondées sur des faits.

Par exemple, nous avons insisté à maintes reprises sur la nécessité de se reporter à l'étude indépendante que Transports Canada a commandée à AIM Group. Celle-ci indique qu'en 2016, l'ensemble des coûts de pilotage pour le plus grand port du Canada, Vancouver, représentait 0,018 % de la valeur totale du commerce maritime. AIM Group a conclu clairement que le pilotage ne nuisait pas à la compétitivité du Canada.

British Columbia Coast Pilots appuie les modifications, car elles respectent les principes du pilotage — la sécurité et l'indépendance — et nous attendons un engagement significatif et continu au cours des prochains mois.

Merci.

• (1115)

La présidente: Monsieur Arseneault, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Alain Arseneault (capitaine, président, Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central inc.): Bonjour, madame la présidente et honorables membres du Comité.

La Corporation des pilotes du Saint-Laurent central regroupe les pilotes du Saint-Laurent entre Québec et Montréal, ce qui comprend le port de Montréal. Avec ses 112 pilotes et ses 14 apprentis pilotes qui suivent actuellement son programme rigoureux de formation de 24 mois, la Corporation est parmi les groupes qui comptent le plus grand nombre de membres au pays. Je suis moi-même pilote entre Trois-Rivières et Montréal, et vice-président de l'Association des pilotes maritimes du Canada pour la région laurentienne. Je préside également son comité sur la recherche, l'innovation et les techniques de pilotage. Je vous invite donc à poser des questions sur ces sujets.

Durant la révision de la Loi sur le pilotage, on a beaucoup parlé de coûts et de la nécessité du système de pilotage, qui contribue à la compétitivité économique du Canada. Regardons donc les faits.

Au cours des cinq dernières années, l'indice des prix à la consommation a augmenté de 11,7 %. Pendant ce temps, sur le Saint-Laurent, les tarifs de pilotage n'ont augmenté que de 8,1 %. Au cours de la même période, le volume de marchandises au port de Montréal a, pour sa part, augmenté de 28 % pour atteindre 39 millions de tonnes en 2018. C'est une cinquième année record consécutive. Pendant ces cinq ans, il y a eu quelque 110 000 affectations de pilotage sur le fleuve Saint-Laurent sans aucun incident notable, et 99,8 % de ces affectations se sont déroulées sans retard attribuable aux pilotes. En même temps, en toile de fond, la taille moyenne des navires ne cesse de croître. Entre 2007 et 2017, la dimension des navires entre Québec et Montréal a augmenté de 45 %.

Pour le Canada, le pilotage est un investissement judicieux et essentiel. Étant donné que les coûts d'exploitation des armateurs sont réfilés aux consommateurs, le pilotage coûte environ 6 \$ par année par consommateur canadien. Une analyse coûts-bénéfices du pilotage a démontré que le retour sur cet investissement est d'environ 120 \$ par année, par Canadien.

Les pilotes du Saint-Laurent accueillent favorablement les modifications à la Loi. Le régime de conformité proposé offre la promesse d'une plus grande impartialité dans les décisions prises et d'une application plus systématique de la Loi. L'accent mis sur la technologie joue également sur ce qui est déjà une grande force du système. En effet, les pilotes canadiens sont reconnus à l'échelle internationale pour leur leadership en navigation électronique et en technologies de pilotage innovantes.

Dans le cas du Saint-Laurent, nous avons joué un rôle clé dans la mise en place d'initiatives permettant le transit sécuritaire de navires toujours plus volumineux dans des situations qui n'étaient pas envisageables il y a quelques années à peine, par exemple le trafic bidirectionnel vers Montréal pendant la nuit, en hiver. Ces réussites sont attribuables à notre expertise en matière d'études de risque rigoureuses, d'analyses comparatives et d'essais en simulateur, de même qu'à des consultations avec les instances gouvernementales et les usagers.

Nous accueillons aussi favorablement le fait que la Loi sur le pilotage de 2019 reconnaît les préoccupations environnementales des Canadiens.

Sur le Saint-Laurent, la complexité des enjeux locaux liés à la navigation hivernale, aux grandes marées, aux hauts-fonds omniprésents, à l'étroitesse de certains secteurs en relation avec la taille des navires, à la densité du trafic et à la proximité des propriétés riveraines requiert un niveau très élevé de connaissance des eaux locales.

La Loi maintient une approche rigoureuse pour que les personnes qui conduisent des navires commerciaux démontrent une grande compétence. Cela est vrai non seulement pour les pilotes, mais aussi pour les capitaines de navires canadiens qui veulent obtenir un certificat leur permettant de piloter leur propre navire.

Sur ce point, contrairement à ce que certains intervenants laissent entendre, un programme de certification existe déjà pour les pilotes du Saint-Laurent. Ce programme a fait l'objet de modifications au fil des ans afin de le rendre plus accessible. Il est toutefois important de se rappeler que ce programme, qui comprend une exigence de maîtriser le français puisque les communications sur le fleuve se font principalement en français, existe pour servir l'intérêt du public, et non celui des pilotes et de l'industrie. C'est là notre raison d'être. Nous sommes des experts indépendants chargés par le gouvernement de nous assurer que prédomine l'intérêt public sur les eaux de notre fleuve. La Loi réaffirme cette responsabilité, et nous l'acceptons avec modestie.

Merci, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Arseneault.

Monsieur McGarry.

M. Michael McGarry (vice-président principal, Affaires gouvernementales internationales, Cruise Lines International Association): Merci, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité. Au nom des 14 croisiéristes membres de la Cruise Lines International Association-NorthWest & Canada, je tiens à remercier le Comité de me donner l'occasion de commenter les modifications proposées à la Loi sur le pilotage contenues dans le projet de loi C-97.

La Cruise Lines International Association, la CLIA, représente les croisiéristes qui sillonnent les côtes du Canada depuis l'Atlantique et la Voie maritime du Saint-Laurent jusqu'aux eaux côtières de l'Arctique et du Pacifique. Notre industrie a un impact positif majeur sur l'économie canadienne et soutient les entreprises et les collectivités le long de ces côtes.

Les membres d'équipage et les passagers dépensent de l'argent pour les déplacements, l'hébergement et les fournitures lorsqu'ils se rendent à bord de nos navires et lorsqu'ils en reviennent. De plus ils soutiennent les entreprises locales lorsqu'ils achètent des excursions, de la nourriture, des fournitures et des souvenirs dans nos nombreux ports d'escale. Les croisiéristes stimulent les entreprises locales, car ils achètent de la nourriture et des boissons, du carburant et d'autres fournitures pour leurs navires et ils investissent dans les services portuaires locaux et dans les réparations, l'entretien et l'équipement des navires.

Dans l'ensemble, notre secteur contribue à hauteur de 3,2 milliards de dollars par année à l'économie du Canada et je crois que le greffier a distribué la documentation que j'ai fournie et qui décrit nos contributions économiques.

La Loi sur le pilotage et le cadre général du pilotage au Canada n'ont pratiquement pas été modifiés depuis près de 50 ans, période au cours de laquelle notre industrie a beaucoup évolué. Les membres de la CLIA accueillent favorablement les modifications législatives proposées par le gouvernement, particulièrement celles qui visent à normaliser les règles de sécurité, à rationaliser les coûts, à renforcer la gouvernance, à soutenir l'innovation et à améliorer la transparence publique.

L'industrie des croisières appuie le pilotage au Canada comme une amélioration précieuse de la sécurité des passagers et des navires. Nous savons que les pilotes continueront de jouer un rôle important au sein du réseau de sécurité maritime du Canada.

Pour les croisiéristes membres de la CLIA, la sécurité des opérations maritimes, la sécurité de nos invités et la sécurité des ports que fréquentent les navires de croisière sont une priorité absolue. Les croisiéristes membres de la CLIA ont un bilan exceptionnel en matière de sécurité et notre secteur continue de relever la barre grâce à une amélioration continue des pratiques exemplaires et des politiques de l'industrie.

Nous nous joignons aux pilotes dans leur engagement indéfectible envers la sécurité. Bien que le bilan en matière de sécurité des administrations de pilotage soit solide, des améliorations s'imposent en ce qui concerne l'efficacité des services de pilotage. Nous croyons que le régime de pilotage modernisé du Canada doit mettre l'accent sur l'amélioration de la productivité et de l'adaptabilité ainsi que sur le soutien à l'adoption de nouvelles technologies pour aider à assurer la compétitivité continue des croisiéristes au Canada.

Nous avons été heureux de voir qu'une grande partie de ces questions ont été abordées dès le début de ces modifications dans le préambule proposé. Tout au long de l'examen de la loi, la CLIA a soulevé des préoccupations au sujet de la structure monopolistique des services de pilotage et de la montée en flèche des coûts de pilotage à un rythme qui dépasse de loin le taux d'inflation. Nos membres accueillent favorablement les changements qui apporteront de la transparence et un processus décisionnel impartial vis-à-vis des contrats qui déterminent les coûts de ces services obligatoires.

L'évaluation et l'atténuation des risques dans les eaux canadiennes peuvent être très inégales d'une région à l'autre. La CLIA est en faveur de la suppression des fonctions de réglementation des administrations de pilotage, afin de les mettre en conformité avec d'autres organismes fédéraux et de les soulager de cette tâche pour qu'elles puissent se concentrer sur la sécurité, l'efficacité et l'administration des services de pilotage. Nous avons bon espoir que ces changements favoriseront une plus grande normalisation et une plus grande uniformité dans la gestion des risques.

La CLIA reconnaît que les voix de nos membres ont été entendues dans l'examen tant attendu de la Loi sur le pilotage, ainsi que dans l'examen par votre comité des modifications législatives proposées. Dans l'ensemble, nous accueillons favorablement ces changements. Nous tenons également à souligner qu'il y aura encore du travail à faire en ce qui concerne l'élaboration d'un cadre réglementaire de pilotage modernisé pour donner effet à cette nouvelle Loi et veiller à ce que les résultats escomptés soient atteints.

La CLIA se réjouit d'avoir l'occasion de collaborer avec le gouvernement tout au long de ce processus.

Merci.

• (1120)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur McGarry. Nous passons à Mme Block pour six minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Je vous souhaite à tous la bienvenue ce matin et je vous remercie de votre témoignage.

Nous savons que la Loi sur le pilotage n'a pas été révisée depuis plusieurs décennies. Il était certainement temps de revoir cette Loi. Des témoins nous ont dit qu'ils estimaient qu'il s'agissait d'un examen exhaustif et qu'il y avait eu de longues consultations au sujet des changements prescrits dans la Loi d'exécution du budget.

Bien que nous comprenions tout cela, nous trouvons intéressant que ces recommandations soient présentées dans la Loi d'exécution du budget. Certains témoins nous ont dit que cela se traduirait par une adoption rapide. Nous avons été encouragés à le faire parce qu'il semble y avoir un appui pour les changements proposés dans la Loi d'exécution du budget.

Pour être très clair, pour nous, le temps disponible pour cet examen est très restreint. Nos recommandations, si jamais nous réussissions à les faire adopter par ce comité, seraient transmises au Comité des finances, qui prendrait la décision — et non pas au ministre des Transports. Je pense qu'il est important de noter qu'il appartiendra aux membres du parti ministériel qui siègent à ce comité d'accepter de présenter des recommandations au Comité des finances. Toutefois, nous nous efforcerons de faire en sorte que certaines de vos préoccupations et recommandations soient au moins proposées ici au Comité.

Encore une fois, je crois comprendre que le libellé de la Loi et les changements qui y ont été apportés réaffirment notre engagement à l'égard de la sécurité dans ce secteur.

Ma première question s'adresse à vous, madame Zatylny. Ces modifications à la Loi sur le pilotage rendront-elles les ports canadiens encore plus sécuritaires?

• (1125)

Mme Wendy Zatylny: J'aimerais dire que nous croyons que les ports canadiens sont déjà très, très sécuritaires, mais nous croyons certainement que les changements qui seraient apportés, les modifications proposées dans le projet de loi, continueront d'accompagner le mouvement actuel vers une sécurité toujours plus grande.

La réalité, c'est que le milieu marin change constamment. Les navires sont de plus en plus gros. Comme mes collègues l'ont souligné, il y a beaucoup plus de passages. C'est un paysage en constante évolution, mais oui, nous croyons que ces changements permettront de continuer à améliorer la sécurité dans les ports du Canada.

Mme Kelly Block: Deuxièmement, un moratoire général comme le projet de loi C-48, qui interdit la circulation des pétroliers sur la côte Nord de la Colombie-Britannique, serait-il bon pour la réputation et l'économie du Canada?

Mme Wendy Zatylny: Eh bien, le projet de loi C-48, l'interdiction, a été difficile à traiter. Il est certain que la superficie était limitée, de sorte que deux des administrations portuaires n'y ont pas été incluses. Elles ne sont pas visées par cette interdiction, sauf dans les domaines que nous avons signalés du côté de la réglementation, c'est-à-dire qu'il faut faire attention à ne pas y inclure certains aspects comme le mazoutage ou le transport de diesel.

Je crois que, sur le plan pratique, il est encore possible de continuer à transporter du pétrole. Le signal envoyé à l'échelle internationale est sans grand effet, je crois, parce qu'il s'agit de préserver des espaces importants sur la côte Ouest. Mais toute décision affectant la réputation est à considérer dans un contexte beaucoup plus large. Ce qui nous préoccupe, c'est que cette interdiction ajoutée aux discussions actuelles sur les divers pipelines et à toutes les autres interdictions ou contestations du développement, pourrait finir par miner la réputation positive du Canada à l'étranger.

Mme Kelly Block: Je comprends cela et je reconnais que l'Association des administrations portuaires canadiennes représente tous les ports du Canada.

Au-delà du moratoire qui est imposé sur la côte Nord-Ouest de la Colombie-Britannique et des éventuelles répercussions sur la réputation du Canada, lorsque le Comité a étudié le projet de loi C-48, des témoins ont recommandé que nous imposions un moratoire sur l'ensemble de la côte de la Colombie-Britannique. Ensuite, il y a ceux qui ont demandé: « S'il y a un moratoire pour la côte de la Colombie-Britannique, qu'en est-il des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, ou de la côte Est? » Vous voyez comment cela commence à avoir une incidence négative sur notre réputation — je pense que cela aurait certainement une incidence sur la scène internationale.

Je vais présenter les choses autrement. Dans quelle mesure les autorités portuaires font-elles confiance à la réputation de notre industrie du transport maritime d'après laquelle les produits peuvent être transportés en toute sécurité dans ses ports?

La présidente: Le temps de Mme Block est écoulé.

Lorsque vous répondrez à d'autres questions, vous pourriez peut-être essayer de répondre à la question de Mme Block par la même occasion.

Nous allons passer à M. Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être ici, ce matin.

Monsieur Arseneault, la modernisation de la Loi sur le pilotage est nécessaire afin d'assurer les services de pilotage efficaces, responsables et sécuritaires et, ainsi, de garantir la compétitivité commerciale du Canada.

Dans un communiqué de presse du 10 avril dernier, vous avez accueilli avec optimisme les mesures de la réforme de la Loi sur le pilotage. Ainsi, vous avez fait mention de l'indépendance du jugement professionnel.

Pouvez-vous nous dire de quelle façon la modernisation de la Loi sur le pilotage garantira cette indépendance?

• (1130)

M. Alain Arseneault: Je vous remercie de la question, monsieur Iacono.

Effectivement, le projet de loi tel que proposé viendrait prolonger la Loi existante qui garantit l'indépendance décisionnelle des pilotes, en ce sens que le pilote est au service du public canadien. Il n'est pas au service d'un armateur, comparativement à un détenteur de certificat qui travaillerait pour un armateur, par exemple.

Lorsque le pilote effectue ses tâches de pilotage, il est libre de toute pression commerciale dans ses décisions. Les décisions que prend un pilote tous les jours sur la passerelle d'un navire canadien, telles que garanties par la Loi actuelle et la loi telle que proposée et amendée, sont indépendantes. La loi garantirait cette indépendance décisionnelle, puisque le pilote n'a de comptes à rendre ni au capitaine du navire ni à l'armateur ou à quelconque partie prenante. Il a des comptes à rendre au public canadien.

M. Angelo Iacono: Selon vous, est-ce que cette modernisation va encore faire augmenter le trafic et le transport de marchandises?

Comment cette innovation va-t-elle évoluer dans le cadre de la modernisation?

M. Alain Arseneault: Le cadre actuel et celui qui est proposé devraient pratiquement assurer aux Canadiens que le trafic maritime continue de croître au Canada, mais de façon sécuritaire et responsable. On peut lire les amendements proposés. Dans le préambule, on parle d'utiliser la technologie à bon escient pour améliorer la sécurité et l'efficacité des transports.

Comme je le disais d'entrée de jeu, c'est une chose que nous faisons déjà depuis plusieurs années au Canada. Les pilotes ont toujours été à la fine pointe des avancées technologiques. Nous utilisons les technologies les plus raffinées non seulement pour maintenir les niveaux de sécurité jugés acceptables par le public canadien, mais également pour améliorer l'efficacité et la fluidité des transports au Canada en général et particulièrement sur le Saint-Laurent, comme je le disais, où la fluidité du trafic a été améliorée de 45 % dans les 10 dernières années grâce aux avancées technologiques utilisées par les pilotes canadiens.

M. Angelo Iacono: Justement, la sécurité est de mise, c'est-à-dire que la sécurité maritime est au cœur des changements proposés. En effet, nous ne pouvons pas assurer la croissance et la compétitivité du Canada au détriment de la sécurité des transports.

Comment ces changements proposés vont-ils assurer la sécurité maritime ainsi que la protection de l'environnement sur le Saint-Laurent?

M. Alain Arseneault: Je crois que le régime de conformité proposé dans le projet de loi C-97 est un processus extrêmement rigoureux dans lequel Transport Canada et le ministre s'octroient des pouvoirs de conformité très bien encadrés, qui sont de nature à garantir les niveaux de sécurité attendus des Canadiens. On peut voir cela dans tout le nouveau régime de conformité.

Également, en protégeant la nature même des services de pilotage tels qu'ils sont prévus dans la Loi actuelle, entre autres par l'indépendance décisionnelle des pilotes, on peut s'assurer que le transport maritime canadien continuera de se faire de façon sécuritaire et dans le respect de l'environnement, qui est une préoccupation de plus en plus présente chez les Canadiens, avec raison.

M. Angelo Iacono: Selon vous, de quelle manière cela transformera-t-il votre profession?

M. Alain Arseneault: C'est une excellente question, monsieur Iacono.

Je crois que la loi permettra aux pilotes canadiens de continuer à évoluer dans un milieu professionnel en effervescence. En ce qui concerne les pilotes canadiens, cette nouvelle loi nous permettra de continuer de donner un élan à cette industrie comme nous le faisons depuis plusieurs années non seulement à l'échelle nationale, mais à l'échelle internationale. Les pilotes canadiens y étant reconnus pour leur créativité et leur crédibilité en navigation maritime.

Cette nouvelle loi va nous donner les outils pour continuer à nous développer relativement à cet aspect.

• (1135)

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Aubin, vous avez six minutes.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les invités d'être avec nous ce matin.

J'ai beaucoup plus de questions que de temps qui m'est imparti. Je vous demande de me répondre brièvement, si possible.

Deux grandes orientations chapeautent toutes mes questions: le maintien du bilan de sécurité, qui fait l'unanimité au Canada, et la protection de la biodiversité, d'autant plus que vous avez probablement vu le rapport assez catastrophique qui a été publié hier.

La modernisation, c'est un beau terme. C'est comme l'époque de la réingénierie au gouvernement. Cela signifie toujours en faire plus, faire plus vite et faire pour moins cher tout en maintenant la sécurité et la protection de la biodiversité.

Brièvement, messieurs Arseneault et Haakonson, cela vous paraît-il possible d'en faire plus, plus vite et pour moins cher, tout en maintenant à la fois notre bilan de sécurité et la protection de la biodiversité? Ce n'est pas que l'environnement.

M. Alain Arseneault: Je vous remercie de la question, monsieur Aubin.

Il n'y a pas de réponse courte, mais je vais quand même essayer de vous répondre rapidement.

Les technologies, non seulement en navigation et en transport, mais dans la société en général — on le voit avec les téléphones intelligents et les systèmes d'intelligence artificielle dans les moyens de transport, entre autres —, sont appelées à évoluer rapidement.

Est-ce qu'on doit conclure que l'évolution technologique engendre nécessairement plus d'efficacité, de rapidité et d'efficience? Je n'en suis toujours pas convaincu.

Selon moi, c'est le rôle des pilotes canadiens de s'assurer que ce développement continuera de se faire, tout en respectant l'environnement.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

[Traduction]

Monsieur Haakonson, voudriez-vous ajouter quelque chose?

M. Roy Haakonson: Oui. Pour assurer le déplacement efficace et rapide des navires, les pilotes élaboraient déjà des processus et des technologies pour nous donner de meilleurs outils de prise de

décisions. Nous travaillons en étroite collaboration avec le port dans notre propre district à First Narrows, où nous faisons maintenant entrer de très gros navires de croisière dans le port, ce qui ferme le passage de First Narrows à la navigation. Les pilotes travailleront probablement plus étroitement avec le port en ce qui concerne la planification, les stratégies et la gestion des navires.

M. Robert Aubin: Merci.

[Français]

Je reviens à vous, monsieur Arseneault.

Dans vos propos préliminaires, vous avez dit avoir 14 apprentis pilotes. J'imagine qu'ils rêvent de faire carrière dans votre organisation.

Parmi ces 14 apprentis pilotes, y a-t-il des capitaines indépendants qui viennent chercher la formation pour obtenir une certification?

M. Alain Arseneault: Non. Nos apprentis pilotes sont appelés à être de futurs pilotes brevetés et, donc, dans le régime des brevets. Ils seront mes collègues et des pilotes de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central.

M. Robert Aubin: D'accord.

Dans cette étude trop courte que nous faisons, on nous a beaucoup parlé du modèle des Grands Lacs. Vous avez confirmé que, sur le Saint-Laurent, entre autres, les navires ont grossi d'environ 40 %. Je ne suis pas un spécialiste de la question, mais mon côté géographe me dit que, sur les Grands Lacs, on doit être au maximum. On ne peut pas avoir des navires plus grands que ce que les écluses peuvent accueillir. La croissance est forcément limitée.

Avons-nous raison de prendre le modèle des Grands Lacs, en matière de certification, pour l'étendre à l'ensemble des plans navigables du Canada?

M. Alain Arseneault: Je pense que vous faites une excellente analyse en ce qui concerne la taille des navires qui peuvent transiter sur les Grands Lacs. Par contre, bien entendu, il peut y avoir plus de trafic, mais la taille des navires est équivalente.

Vous posez une question à laquelle il est difficile de répondre en quelques secondes.

En réalité, le régime de certification des Grands Lacs est issu d'une anomalie selon laquelle, sur les Grands Lacs, les officiers canadiens sur les navires canadiens étaient exemptés de pilotage en vertu d'un ancien régime.

En 2010, ce système a été jugé illégal. Il ne respectait pas la Loi sur le pilotage et on a transformé le régime en un régime de certification où les détenteurs d'exemption ont profité d'une clause de droits acquis, on leur a octroyé des certificats de pilotage. Depuis que le nouveau régime des Grands Lacs est en place, seulement une dizaine ou une quinzaine d'officiers canadiens ont obtenu un certificat de pilotage.

J'ai donc certaines réserves quant à la suggestion d'exporter le modèle des Grands Lacs partout au Canada et d'en faire un dénominateur commun au régime de certification.

• (1140)

M. Robert Aubin: Merci.

Madame Zatylny, c'est probablement en référence à cela que vous disiez, dans votre présentation, que des navires qui avaient été certifiés n'avaient pas les compétences requises.

Est-ce que j'ai bien entendu cela? Si oui, pouvez-vous nous donner un exemple de ce que vous avancez?

[Traduction]

Mme Wendy Zatylny: Les dérogations sont accordées à une personne et non à un bateau. Dans le cas dont je parlais, il s'agissait d'une personne qui avait reçu la dérogation et qui était à bord du navire, mais qui n'était pas de quart à ce moment-là. Le navire continuait de naviguer dans les eaux portuaires et était réputé détenir une dérogation. Il fonctionnait comme s'il avait la dérogation, bien que la personne qui en bénéficiait n'était pas en situation de responsabilité. Elle n'était pas de quart. Un incident s'est produit. Ce n'est qu'un exemple qui a été porté à notre attention par l'un de nos directeurs de port, mais cela témoigne d'une préoccupation générale.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je reviens à vous, monsieur Arseneault, pour parler de technologie.

Les nouvelles technologies ont-elles pour but de remplacer le pilote ou de donner une assistance au pilote qui favorise la rapidité des décisions?

M. Alain Arseneault: La réponse est « oui » à la deuxième partie de votre question.

En tant que citoyen canadien, j'espère que le but n'est pas pour remplacer la présence d'un pilote.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci à tous d'être ici. Ayant souvent franchi nos portes, certains deviennent de vieux amis.

Faites-vous payer plus cher pour les gros navires? Y a-t-il une grille tarifaire selon la taille ou le tonnage du navire?

M. Roy Haakonson: Oui, c'est le cas.

M. Ken Hardie: Lorsque nous avons commencé à entendre parler de l'examen de la Loi sur le pilotage, le mot « concurrence » revenait sans cesse dans la bouche de ceux qui paient les factures. La structure actuelle est essentiellement un monopole à l'intérieur d'un monopole.

La question de la concurrence est une façon détournée de dire: « Nous voulons une certaine forme de contrôle des coûts. » Je suppose que ce qui rassurerait les gens qui paient les factures, c'est de leur dire que la concurrence n'est pas nécessairement la seule façon de contrôler les coûts. Ensuite, les regards se tournent vers les pilotes. Je ne sais pas combien vous gagnez, mais je crois comprendre que c'est assez confortable et c'est la raison pour laquelle de nombreux capitaines des Grands Lacs préféreraient être pilotes.

Que faites-vous pour appliquer certaines économies ou certains contrôles des coûts en l'absence de concurrence dans votre travail?

M. Roy Haakonson: C'est une bonne question, monsieur Hardie.

En 1998-1999, dans le cadre de négociations avec Transports Canada, nous avons renoncé à notre droit d'interruption des services. Nous avons maintenant un processus de règlement des offres finales dans le cadre duquel les augmentations tarifaires peuvent être contestées à n'importe quelle étape. Nous négocions de façon transparente avec l'industrie et les autorités.

Le revenu dont vous parlez est... Vous avez parlé de la taille des navires. L'augmentation de la taille entraîne une augmentation des

risques. La durée pendant laquelle un pilote reste à bord d'un navire joue un rôle dans la rémunération, tout comme le volume bien évidemment.

Sur la côte Ouest, nous assistons à des économies d'échelle. Nous voyons de plus gros navires qui transportent plus de marchandises. Le volume reste le même, mais la taille a augmenté de façon exponentielle. Cela suppose une formation continue supplémentaire, des mesures d'atténuation supplémentaires, plus d'évaluations des risques, plus de temps pendant lequel les pilotes cherchent constamment à atténuer les risques pour répondre aux demandes de l'industrie.

M. Ken Hardie: La technologie est-elle une façon d'améliorer l'efficacité, ce qui, encore une fois, est un nom d'emprunt pour, disons, gagner plus d'argent?

M. Roy Haakonson: C'est vrai. La technologie a permis aux pilotes d'être plus efficaces dans leur domaine de spécialité: la connaissance de la situation, c'est-à-dire regarder par la fenêtre.

La technologie a amélioré l'efficacité. La principale préoccupation exprimée dans le rapport Bernier en particulier, je crois, était qu'il n'y ait pas de navires qui tournent en rond à l'extérieur d'un port en attendant d'y entrer. La technologie a joué un rôle important dans l'efficacité de la circulation, surtout à Prince Rupert et à Vancouver.

• (1145)

M. Ken Hardie: Je vais devoir vous interrompre parce que le temps presse.

L'un des changements les plus intéressants proposés dans ce projet de loi permettrait aux équipages canadiens qui ont des connaissances et une expérience semblables à celles des pilotes de diriger leurs propres navires dans des zones de pilotage obligatoire.

Cela me semble être une approche faite sur mesure pour les Grands Lacs. Pouvez-vous imaginer un scénario dans lequel le capitaine et l'équipage d'un navire qui arrive dans le port de Vancouver seraient assez qualifiés pour ne pas avoir besoin d'un pilote à bord?

M. Roy Haakonson: Encore une fois, nous nous attendons à ce que ce processus ou les discussions au cours des prochaines années soient longs et approfondis.

En Colombie-Britannique, nous nous occupons presque exclusivement de navires étrangers. Il serait difficile pour un second de navire étranger ou pour un capitaine étranger d'acquiescer le service en mer requis ou les connaissances locales requises. Par conséquent, le plus gros problème, je crois, avec le système de dispense de certificat pour l'industrie, c'est qu'un pilote doit faire preuve de connaissances locales de très haut niveau. Il faut des années pour bien s'y connaître, mais si nous décidons que les mêmes connaissances et compétences locales doivent maintenant être acquises par un capitaine de compagnie, alors il sera difficile pour l'industrie d'afficher une équivalence ou des connaissances semblables pour ce capitaine par rapport au pilotage.

M. Ken Hardie: D'accord. La question de la certification et de la durée de validité de la certification d'un pilote ont évidemment été abordées dans ce projet de loi. Êtes-vous satisfait des mécanismes en place?

Monsieur McGarry, êtes-vous certain que lorsqu'un navire de l'un de vos membres arrive dans un port, le pilote est certifié, que cette certification est à jour et qu'elle a été renouvelée ou examinée de façon appropriée?

M. Michael McGarry: Nos membres sont satisfaits de la certification des pilotes. Ils accordent une grande confiance aux pilotes et à leur expertise dans leur travail. Nous estimons toutefois que la normalisation des permis et des certificats par l'entremise de Transports Canada serait utile pour qu'il n'y ait pas de différence entre les régions.

La présidente: Nous passons maintenant à M. Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Lors de notre dernière réunion, nous avons entendu des témoins dire eux aussi que les modifications proposées à la Loi reçoivent beaucoup d'appui et sont assez positives dans l'ensemble.

Madame Zatylny, vous avez parlé de l'établissement de liens au niveau local et d'une bonne communication pour gérer les défis qui peuvent survenir. Quels types de défis avez-vous à l'esprit et comment utiliserez-vous ces liens pour rendre ce processus plus efficace?

Mme Wendy Zatylny: Nous avons trois cas en tête. Le premier portait sur les problèmes de signalement des cas de non-conformité. Par exemple, si un expéditeur signale qu'un pilote n'est pas disponible, ce rapport est transmis à l'administration de pilotage. L'administration de pilotage est en mesure de boucler la boucle et d'informer l'administration portuaire qu'il pourrait y avoir un ralentissement ou un retard dans l'arrivée d'un navire, afin qu'elles puissent travailler ensemble pour mieux gérer le trafic maritime dans les eaux portuaires, les exigences d'accostage, les exigences relatives aux remorqueurs et ce genre de choses. Si cette boucle de signalement est supprimée avec la centralisation proposée entre les mains de Transports Canada — nous l'appuyons —, mais nous voulons tout de même nous assurer qu'il est possible d'avoir une connexion ou une boucle d'information en temps réel qui revienne vers l'autorité pour l'avertir, dans ce cas-ci, qu'un rapport de non-conformité a été publié et qu'il aura une incidence sur la gestion du trafic et sur ses opérations. C'est un exemple.

Le deuxième exemple concerne l'émission de dérogations. Dans le cas que j'ai mentionné plus tôt, l'administration portuaire et l'administration de pilotage peuvent travailler ensemble pour gérer le navire de façon un peu plus étroite si elles sont au courant de l'état de l'ensemble des dérogations qui s'appliquent à ce navire.

Le troisième domaine que j'allais mentionner concerne les enquêtes sur les accidents ou les incidents. À l'heure actuelle, comme je l'ai dit plus tôt, tout cela relève du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Ses équipes arrivent, prennent les données — elles se comportent de façon très exclusive avec les données — et font leur enquête. Il faut plus d'un an pour recevoir le rapport — ce qui témoigne de la rigueur de l'enquête —, mais entretemps, les administrations portuaires et les directeurs de port doivent prendre des décisions opérationnelles assez rapides quant à ce qui va se passer le lendemain ou pour déterminer quelles conditions doivent être changées, du moins en attendant le rapport, pour éviter qu'un tel incident ne se reproduise.

L'administration de pilotage et Transports Canada ont un rôle important à jouer pour que l'information revienne à l'administration portuaire.

• (1150)

M. Churence Rogers: Merci d'avoir apporté cette précision.

Monsieur Haakonson, s'agissant de la Colombie-Britannique, vous avez dit que la Loi doit faire confiance au public et aux Premières Nations. Je crois que vous avez déclaré appuyer ce projet

de loi, les changements proposés et ainsi de suite. C'est une question très générale. Dans l'ensemble, le projet de loi répond-il à vos besoins et à vos attentes dans la région de la Colombie-Britannique?

M. Roy Haakonson: Nous étions satisfaits lorsque nous avons vu le préambule de la Loi. Nous avons passé beaucoup de temps dans les collectivités côtières et il y avait une zone grise ou une lacune quant à savoir pour qui travaillent les pilotes. Les collectivités avaient l'impression que les pilotes travaillaient exclusivement pour l'industrie, alors que le pilotage sert les Canadiens, l'environnement et la sécurité publique, de même que nous travaillons tous au bien-être économique du Canada. Je pense que le préambule renforce la Loi en ce qu'il trace la voie à suivre pour l'évolution de l'industrie dans son ensemble, du transport maritime dans son ensemble et du pilotage dans son ensemble, au cours des 20 ou 30 prochaines années. Oui, nous en sommes satisfaits.

M. Churence Rogers: Monsieur McGarry, je pense que la Cruise Lines International Association est assez favorable à ce projet de loi et aux changements proposés. Il va dans le sens d'une plus grande normalisation sur le plan national.

Certains représentants de l'industrie du transport maritime ont laissé entendre que cela augmenterait les coûts. Avez-vous des préoccupations au sujet d'une hausse éventuelle des coûts pour l'industrie des croisières?

M. Michael McGarry: L'industrie des croisières, comme toute autre industrie, tient toujours compte des coûts. Les coûts que nous devons assumer sont assez uniques, car nous sommes des entreprises qui travaillent sur les océans. Nos concurrents ne sont pas tant les autres compagnies de croisières que les possibilités de vacances sur la terre ferme. Par conséquent, nous gardons toujours à l'esprit les coûts — les règlements et les frais gouvernementaux — qui seront répercutés sur nos passagers, car pour une famille de quatre ou six personnes, ces frais supplémentaires pourraient motiver le choix entre une croisière et des vacances à terre. Nous en sommes toujours conscients.

Ce que nous voulons vraiment, c'est de la transparence en ce qui concerne les coûts et un dialogue et une justification commerciale pour toute augmentation qui pourrait survenir. Nous estimons que ce projet de loi contient des principes importants qui devraient nous aider à atteindre ces objectifs.

La présidente: Nous allons passer à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci à tous d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer aujourd'hui.

Capitaine Haakonson et capitaine Stewart, ai-je raison de croire que votre industrie est exempte d'incidents à 99,9 %, pour ce qui est des affectations avec la British Columbia Coast Pilots Limited?

M. Roy Haakonson: C'est exact.

M. Matt Jeneroux: Vous transportez des produits pétroliers.

M. Roy Haakonson: Oui.

M. Matt Jeneroux: Ces mesures rendent-elles les choses plus sécuritaires pour vous et vos pilotes?

M. Roy Haakonson: Avec les modifications apportées à la Loi sur le pilotage, je pense que la meilleure chose qui soit arrivée au cours des deux années de ce processus très éprouvant, est que les principes du pilotage — c'est-à-dire l'indépendance et l'impartialité — ont été confirmés. Pour nous, c'était une question vitale.

Pour ce qui est des mesures d'atténuation, compte tenu de l'engagement qui a été pris de remanier l'évaluation des risques pour en faire un processus simplifié, je sais que l'industrie s'inquiète des coûts, ce qui est moins le cas des pilotes. Le processus d'évaluation des risques, le processus TERMPOLE et la méthodologie de gestion du risque pour le pilotage, le PRMM, sont des procédures longues et très approfondies.

Pour ce qui est de l'énergie, nous avons confiance dans les mesures d'atténuation que nous utilisons actuellement. Les mesures d'atténuation sont rigides, mais nous sommes toujours ouverts à de meilleurs processus lorsqu'il s'agit de sécurité.

Je pense que les amendements se portent nettement vers l'avenir. La technologie y joue un grand rôle. Les pilotes adoptent la technologie, mais là encore, c'est un nouvel élément dans le processus d'évaluation des risques. Les pilotes n'ont pas de problème à l'inclure, monsieur.

• (1155)

M. Matt Jeneroux: Y a-t-il déjà eu, à votre connaissance, un déversement majeur de pétrole lié à un navire sous le commandement de pilotes?

M. Roy Haakonson: Non, monsieur. Pas en Colombie-Britannique.

M. Matt Jeneroux: Y en a-t-il eu ailleurs au Canada?

M. Rob Stewart (capitaine, vice-président, British Columbia Coast Pilots Ltd.): Non.

M. Matt Jeneroux: Le projet de loi C-48 interdit tout chargement et déchargement de plus de 12 500 tonnes de pétrole brut sur la côte Nord de la Colombie-Britannique. Les navires canadiens de cette taille requièrent-ils des services de pilotage?

M. Roy Haakonson: À l'heure actuelle, non. Ils sont soumis à une norme d'entretien, mais 12 500 tonnes correspondent à une quantité principalement destinée au mazout de chauffage. Il s'agit du trafic intérieur.

M. Matt Jeneroux: Ils n'ont pas besoin de pilotage.

La semaine dernière, nous avons demandé à vos collègues de l'association nationale, ainsi qu'à l'Administration de pilotage de l'Atlantique, quel était l'impact du projet de loi C-48. J'aimerais vous interroger sur les conséquences réelles et théoriques du projet de loi C-48, la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers. Comment ce concept de moratoire s'applique-t-il à votre organisation?

M. Roy Haakonson: Comme pilote côtier de la Colombie-Britannique ma position est la suivante: quelle que soit la décision du gouvernement au sujet du moratoire ou du projet de loi C-48, les pilotes ne transporteront le produit que si cela peut se faire en toute sécurité. Ce n'est pas notre rôle d'avoir des opinions personnelles sur de telles questions. On peut nous faire confiance pour nous acquitter de tous nos engagements de façon responsable et dans le plus grand respect de la sécurité.

Je vais revenir un peu en arrière. Si le gouvernement décide d'aller de l'avant avec le projet de loi C-48 — c'est-à-dire qu'il aimerait que nous envisagions de transporter le pétrole sur la côte Nord —, cette responsabilité revient aux pilotes de la côte de la Colombie-Britannique et nous devenons une autorité indépendante et impartiale qui ne peut être influencée par des pressions politiques, économiques ou communautaires. Nous prenons nos décisions uniquement en fonction de la sécurité.

Avec les modifications apportées à la Loi sur le pilotage, cette indépendance sera confirmée, alors nous n'avons pas de préférence

pour ou contre le moratoire. Nous attendons la décision du gouvernement.

La présidente: Merci beaucoup à nos témoins. C'était très instructif.

Je vais suspendre la séance pendant quelques instants, le temps que les témoins quittent la salle et que les témoins suivants s'installent.

Merci beaucoup.

• (1155)

(Pause)

• (1205)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Merci de votre patience.

Veillez excuser les membres du Comité. C'est le moment où ils doivent réussir à manger avant de devoir retourner à la Chambre. Il n'y a pas beaucoup de temps pour le déjeuner, alors c'est le moment.

Nous accueillons aujourd'hui, du ministère des Transports, Sara Wiebe, directrice générale, Politique aérienne; Colin Stacey, directeur général intérimaire, Examen de la Loi sur le pilotage; Julie Bédard, directrice, Programmes de pilotage maritime; et Dave Dawson, directeur, Politique des aéroports et des services de navigation aérienne.

Nous avons de nombreux invités aujourd'hui. Nous accueillons également Nancy Fitchett, vice-présidente et dirigeante principale des finances de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; et Lisa Hamilton, vice-présidente, Services généraux, avocate générale et secrétaire générale.

John McKenna, président et chef de la direction de l'Association du transport aérien du Canada; et Neil Wilson, président-directeur général de NAV Canada.

Beaucoup d'entre vous sont déjà venus ici au cours des dernières années. Bienvenue. Merci beaucoup d'être ici. Nous allons commencer par les représentants du ministère des Transports.

Monsieur Stacey.

M. Colin Stacey (directeur général par intérim, Examen de la Loi sur le pilotage, ministère des Transports): Merci beaucoup.

[Français]

Je vous remercie beaucoup de me donner l'occasion de vous parler des modifications proposées à la Loi sur le pilotage, qui font partie du projet de loi C-97.

[Traduction]

Le pilotage maritime est essentiel à la sécurité de la navigation et à la prévention des incidents maritimes, et donc à la protection des milieux côtiers. La Loi sur le pilotage est restée pratiquement inchangée depuis son adoption en 1972. Un examen indépendant réalisé au printemps 2018 dans le cadre du Plan de protection des océans a mis en évidence la nécessité de l'actualiser.

Les modifications proposées dans le projet de loi C-97 sur la base des recommandations de l'examen tendent à renforcer la sécurité, l'efficacité et la transparence du système de pilotage du Canada.

Prenons pour commencer les modifications tendant à améliorer le régime de sécurité. Dans le système actuel, chaque administration de pilotage est responsable aussi bien de la prestation des services que de la réglementation des exigences en matière de pilotage et de l'application de la loi.

Avec le transfert, des administrations de pilotage au ministre des Transports, de la responsabilité de l'élaboration des règlements, on sépare les rôles de réglementation et de prestation de services et on rationalise le système de pilotage à l'échelle nationale, en l'harmonisant avec le régime canadien de sécurité et de sûreté maritimes.

Le ministre devient également responsable de la délivrance des permis et des certificats ainsi que de la surveillance et de l'application du système de pilotage. Le régime d'application de la loi est amélioré, et aligné sur le reste de la législation en matière de sécurité maritime.

Le système de conformité renforcé prévoit des sanctions administratives pécuniaires, devant permettre aux fonctionnaires de Transports Canada d'effectuer une surveillance régulière et de travailler avec les parties prenantes pour assurer la conformité, et prévoit le relèvement du plafond des amendes pour les déclarations de culpabilité par procédure sommaire au titre des infractions graves, ainsi que d'éventuelles peines d'emprisonnement.

De plus, le ministre obtient le pouvoir d'émettre des arrêtés d'urgence et d'exemption et des directives aux pilotes pour faire face à des circonstances exceptionnelles et promouvoir l'innovation.

En ce qui concerne l'efficacité, la loi exige actuellement que les frais des administrations de pilotage soient fixés par règlement, ce qui entraîne un fardeau administratif et des retards inutiles. Les modifications permettent aux administrations de pilotage d'établir directement des tarifs sans réglementation, sous réserve de la tenue de consultations et d'un processus permettant aux intervenants de présenter des objections à l'Office des transports du Canada.

Pour accroître la transparence, la loi interdit aux pilotes, aux utilisateurs ou aux fournisseurs de services de pilotage de siéger aux conseils d'administration des administrations de pilotage.

De plus, les contrats de service entre les administrations de pilotage et les sociétés de pilotes doivent être rendus publics, car ils ont des répercussions sur d'autres intervenants.

Les modifications empêchent que les questions de réglementation soient abordées dans ces contrats de service, afin de s'assurer que les règlements sont établis en fonction d'une évaluation approfondie des risques et d'une consultation.

Un nouvel article sur l'objet et les principes de la loi accroît la cohérence nationale et clarifie le mandat de pilotage. De plus, les arbitres sont tenus de tenir compte de ces principes dans le processus de sélection des propositions finales entre les administrations de pilotage et les sociétés de pilotes.

En conclusion, les modifications proposées portent sur les questions les plus importantes soulevées dans l'examen de la Loi sur le pilotage. Les modifications prévoient un système de pilotage plus solide et modernisé, plus uniforme à l'échelle nationale, plus efficace et plus responsable.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé et je serai heureux de répondre à vos questions sur les modifications législatives proposées.

• (1210)

La présidente: Madame Wiebe, voulez-vous prendre la parole?

Mme Sara Wiebe (directrice générale, Politique aérienne, ministre des Transports): Madame la présidente, nous vous remercions de nous donner l'occasion de parler aujourd'hui aux membres du Comité de la Loi sur la commercialisation des services

de contrôle de sûreté et de souligner certaines des considérations importantes qui ont été prises en compte dans son élaboration.

[Français]

Bien que le personnel de l'ACSTA travaille sans relâche et avec un grand professionnalisme, nous estimons que le changement proposé créerait une nouvelle entité dotée d'une structure organisationnelle qui lui permettrait d'être mieux positionnée pour effectuer le contrôle de sûreté actuel fourni par l'ACSTA dans les aéroports.

En tant que société d'État, l'ACSTA doit relever d'importants défis en optimisant sa capacité à atteindre le niveau d'innovation et de souplesse lui permettant d'améliorer l'expérience des voyageurs aériens et de réagir plus efficacement aux fluctuations du nombre de passagers et aux besoins en constante évolution.

La loi proposée sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté est conçue pour résoudre ces problèmes en permettant à l'ACSTA de vendre ses actifs à une société privée sans but lucratif qui serait tenue de réaliser le contrôle de sûreté actuellement fourni par l'ACSTA dans les aéroports.

Le gouvernement a choisi ce modèle en se fondant sur une analyse approfondie des différents modèles utilisés dans le monde, sur des consultations avec l'industrie en 2017 et sur la commercialisation réussie de la prestation des services de navigation aérienne du Canada par la création de NAV CANADA en 1996.

Je tiens à souligner que la vente des actifs de l'ACSTA à cette société privée sans but lucratif ne compromettrait en aucune manière la sûreté. Le ministre des Transports conserverait ses pouvoirs en ce qui concerne les règlements sur la sûreté de l'aviation, et Transports Canada continuerait de jouer un rôle exclusif en matière de réglementation et de surveillance des services de contrôle de sûreté dans les aéroports canadiens.

• (1215)

[Traduction]

La LCSCS atteint quatre grands objectifs.

Premièrement, elle permet la vente de l'actif et du passif de l'ACSTA à une société privée sans but lucratif. Cette société est désignée par le gouverneur en conseil en vertu de la loi. On l'appelle dans la loi l'Administration de contrôle désignée (ACD).

Deuxièmement, la loi prévoit que l'ACD sera le seul fournisseur de services de contrôle de sûreté dans les aéroports, à moins que l'ACD n'autorise expressément un entrepreneur en contrôle à fournir de tels services. Cela garantit qu'aucune autre personne ou entité ne peut fournir des services de contrôle de sûreté dans les aéroports, à l'exception de l'ACD ou d'un entrepreneur en contrôle autorisé.

Troisièmement, la loi définit également le régime économique applicable aux redevances de l'ACD, régime conçu de manière à assurer la transparence et la reddition de comptes dans la détermination des redevances. À l'instar de la loi de Nav Canada, la LCSCS exige que l'ACD fixe les redevances en fonction d'un ensemble de principes législatifs de tarification et donne aux parties intéressées un droit de recours contre ses décisions devant l'Office des transports du Canada.

Enfin, la loi permet la liquidation des affaires de l'ACSTA. Une fois les actifs et les passifs de l'ACSTA vendus, l'ACSTA, en tant que société d'État, est dissoute.

Ce projet de loi ne crée pas l'ACD. Industrie Canada est chargé de constituer la société qui sera désignée comme ACD en vertu de la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif. Le gouvernement et l'industrie négocient les dispositions clés qui sont énoncées dans les documents constitutifs, c'est-à-dire les statuts et le règlement de la société.

J'aimerais prendre quelques minutes pour revenir sur les commentaires des représentants du secteur qui ont comparu devant le Comité le 30 avril 2019.

On s'inquiétait des délais déraisonnables. S'il a fallu au gouvernement deux ans de discussions avec l'industrie pour aboutir à la création de Nav Canada, la commercialisation du contrôle de sûreté dans les aéroports devrait prendre moins de temps, du fait que le gouvernement a déjà parcouru ce processus avec Nav Canada et peut appliquer les leçons tirées de cette initiative.

La vente des actifs de Nav Canada était une transaction complexe. Elle portait, notamment, sur la vente de nombreuses parcelles de terrain et de biens importants, et des milliers de fonctionnaires étaient concernés.

Je rappelle également au Comité que l'industrie a maintes fois signalé que le renforcement des services de l'ACSTA figure parmi ses principales priorités depuis des années.

On craignait que le gouvernement n'ait pas suffisamment consulté. Nous avons mené des consultations approfondies auprès de l'industrie sur différents modèles en 2017, en particulier immédiatement après l'annonce du budget et l'on a passé ensemble en revue le projet de loi immédiatement après la présentation du projet de loi d'exécution du budget.

D'aucuns craignaient que la loi ne contienne pas de détails comme les dates de mise en oeuvre. Dans nos séances d'information avec l'industrie, nous avons précisé que ce genre d'information ferait partie des négociations. La loi permet cette initiative. Elle ne précise pas les modalités de la vente, qui doivent faire l'objet de longues négociations avec l'industrie.

Le Conseil des aéroports du Canada a également formulé deux observations précises au sujet du projet de loi. Elles font référence au principe de l'imputation dont il est question à l'alinéa 26(1)d), qui prévoit que « les redevances peuvent seulement servir à recouvrer le coût des services de contrôle de sûreté ».

Selon notre interprétation, cette disposition permet à la nouvelle société de recueillir des fonds pour appuyer l'innovation dans le cadre de l'établissement des redevances. Elle renvoie au paragraphe 24.1 qui prévoit que l'ACD peut imposer des redevances aux passagers ou aux personnes autres que les passagers qui sont tenus de se soumettre à un contrôle de sûreté en vertu de la Loi sur l'aéronautique. La loi n'impose pas d'obligation à l'ACD à cet égard, mais lui laisse toute latitude de facturer les services fournis aux passagers et aux non-passagers.

[Français]

À l'heure actuelle, le gouvernement a proposé que la vente des actifs ait lieu le 31 mars 2020, date à laquelle l'administration de contrôle désignée, ou ACD, serait chargée de fournir des services de sécurité aéroportuaire.

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, mais vous devrez compléter votre déposition par la suite.

Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Mes excuses, on m'a dit qu'il y avait...

La présidente: D'accord, monsieur Liepert. Laissez-moi vous donner...

M. Ron Liepert: On m'a dit qu'il y avait cinq exposés.

La présidente: C'est exact. J'essaie simplement de m'assurer que l'on donne du temps à chacun.

Nous allons passer à Mme Fitchett. Je scrute la pendule.

Ne prenez pas plus de cinq minutes, je vous prie.

• (1220)

Mme Nancy Fitchett (vice-présidente et dirigeante principale des finances, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Je serai brève, merci.

[Français]

Bonjour, honorables députés, mesdames et messieurs.

[Traduction]

Je m'appelle Nancy Fitchett, et je suis vice-présidente intérimaire des affaires corporatives et dirigeante principale des finances à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, aussi connue sous le nom d'ACSTA. Je suis heureuse d'être ici avec ma collègue Lisa Hamilton, vice-présidente des Services corporatifs, avocate générale et secrétaire corporative.

L'ACSTA est une société d'État mandataire financée par des crédits parlementaires et qui rend des comptes au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. À titre d'autorité nationale désignée pour le contrôle de sûreté, l'ACSTA a reçu du gouvernement du Canada le mandat de protéger le public en sécurisant les éléments essentiels du système de transport aérien.

L'ACSTA appuie le projet de loi C-97 sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté. Nous continuerons d'appuyer Transports Canada dans la transition vers une autorité de contrôle désignée sans but lucratif, tout en maintenant des opérations transparentes et en mettant l'accent sur la communication avec nos employés.

Mme Hamilton et moi-même nous ferons un plaisir de répondre aux questions qui relèvent de notre compétence.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Wilson, de Nav Canada.

[Français]

M. Neil Wilson (président-directeur général, NAV CANADA): Merci, madame la présidente.

Bonjour à tous.

[Traduction]

Je vous remercie de m'avoir invité à vous parler de ce que je considère comme une réussite à Nav Canada, qui a réussi à sortir du gouvernement une fonction opérationnelle essentielle — un modèle pour ce qui est des articles 270 à 279 de ce projet de loi.

Je suis heureux de partager avec le Comité l'expérience de quelqu'un qui travaille avec Nav Canada depuis sa création afin de situer le modèle et ses possibilités dans leur contexte, mais je note, et c'est important pour le compte rendu, que Nav Canada ne prend pas position sur la privatisation de l'ACSTA.

Le 1^{er} novembre 1996, Nav Canada est devenue propriétaire et a pris en main l'exploitation du système canadien de navigation aérienne civile, ou SNA, en achetant le système au gouvernement de l'époque pour 1,5 milliard de dollars. Aujourd'hui, Nav Canada demeure l'une des seules entreprises entièrement privées à s'occuper des services de contrôle de la circulation aérienne typiques d'un tel fournisseur. Le modèle de Nav Canada sert de fondement organisationnel et corporatif à la gestion sûre et efficace de ce qui est le deuxième SNA au monde en ce qui concerne le volume du trafic aérien. Bien sûr, dans le cadre de ce modèle, nous cherchons continuellement à améliorer nos relations avec toutes les personnes touchées par nos activités.

Pour les besoins d'aujourd'hui, en rétrospective, la question est de savoir d'où vient ce modèle. Tout simplement du fait que, dans les années 1980, le système de navigation aérienne du Canada ne fonctionnait pas aussi bien qu'il aurait fallu. Il y avait bien des domaines d'excellence, comme le personnel d'exploitation, mais l'infrastructure devait être renouvelée et les grands projets de système accusaient du retard en raison de l'escalade des coûts. Les retards dus au système augmentaient et l'efficacité diminuait. Tout le monde était mécontent, des compagnies aériennes aux employés en passant par le gouvernement lui-même, et un changement s'imposait.

Une analyse de la situation dressait le tableau d'un ministère doté d'employés hautement qualifiés et motivés cherchant à offrir un service essentiel en temps réel à un secteur vital et hyperconcurrentiel de l'économie tout en étant soumis à une réglementation et des contraintes gouvernementales de type traditionnel. Tout simplement, il ne pouvait pas suivre — et, en toute justice, le gouvernement ne pouvait guère l'y aider à ce moment-là. Celui-ci ayant en outre des priorités budgétaires plus urgentes, le SNA en vint au fil du temps à souffrir d'un sous-financement chronique, ce qui devait se traduire par l'incapacité du système de se montrer à la hauteur des besoins.

Les parties prenantes aboutirent aux conclusions suivantes. Premièrement, des solutions de fortune ne donneraient rien et un changement de paradigme s'imposait. Deuxièmement, le SNA était en fait un fournisseur de services aux clients dont l'exploitation et l'orientation devaient obéir aux principes du commerce. Troisièmement, il n'y avait aucune raison pour que le système de navigation aérienne ne puisse pas fonctionner en toute sécurité conformément à une réglementation indépendante du gouvernement en matière de sécurité, tout comme le faisaient et le font les compagnies aériennes. En fait, en séparant l'exploitant du système de l'organisme de réglementation, on éliminait un conflit d'intérêts inhérent entre ces fonctions distinctes. Enfin, le SNA devait avoir la certitude d'un financement adéquat et la capacité de contrôler ses coûts.

Tous souscrivaient à ces conclusions, car il y avait vraiment un consensus sur la nécessité d'un changement. Étaient concernés non seulement les transporteurs commerciaux et l'aviation d'affaires et l'aviation générale, mais aussi les contrôleurs de la circulation aérienne, les pilotes de ligne, les agents négociateurs d'autres

employés des SNA et, bien sûr, le gouvernement lui-même en tant que représentant de l'intérêt public.

En fin de compte, tous décidaient d'un commun accord des grandes orientations que voici: premièrement, le SNA devenait une entreprise commerciale; deuxièmement, les principaux intervenants devaient veiller à ce que les questions relatives à l'aviation soient comprises par la nouvelle entreprise; et enfin, chacun devait collaborer à la réalisation de l'objectif commun et respecter en tout temps les intérêts légitimes, mais parfois divergents des autres. C'est là le fondement de notre structure de gouvernance d'entreprise à Nav Canada.

Celle-ci fonctionne de concert avec deux autres éléments. Il y a d'abord la législation, la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile du Canada, ou la CANSCA, entrée en vigueur en même temps. Elle a facilité le transfert du système et établi nos mécanismes de service et de tarification. Le projet de loi dont vous êtes saisis aujourd'hui est très semblable à la loi CANSCA. Le dernier élément essentiel qui complète la gouvernance d'entreprise dans le cadre législatif est le cadre réglementaire — un cadre axé sur le rendement et les résultats, et non sur l'imposition d'un mode particulier de gestion du système et de l'entreprise.

Aujourd'hui, Nav Canada demeure unique et l'on admire sa structure partout au monde. Nous sommes une société privée sans capital-actions dont la gouvernance reflète les besoins de ceux que nous servons. Nous mettons l'accent sur la sécurité et veillons aux intérêts de toutes nos parties prenantes, et Transports Canada réglemente adéquatement nos normes de sécurité en fonction du rendement. Notre modèle financier sûr et stable nous donne la souplesse nécessaire pour mobiliser des fonds et saisir des occasions en temps réel. Nous vendons notre technologie et nos données, nous investissons dans des initiatives révolutionnaires comme l'ADS-B spatiale et nous investissons continuellement pour maintenir l'infrastructure des SNA du Canada à la fine pointe de la technologie. Nous avons la réputation d'être un chef de file mondial en matière de sécurité et de technologie.

Nous sommes également reconnus comme l'un des meilleurs employeurs au Canada. La structure que nous avons construite nous donne un but, une orientation et un système de freins et de contrepoids qui nous permettent de réussir. Toutefois, je ne saurais trop insister sur le fait qu'au bout du compte, ce sont nos gens et leur rendement au sein de cette structure qui ont produit ces résultats.

Merci, madame la présidente. Je me ferai un plaisir de répondre aux questions des membres du Comité.

• (1225)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Wilson.

La parole est à M. McKenna.

M. John McKenna (président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada): Bonjour.

Je m'appelle John McKenna. Je suis président de l'Association du transport aérien du Canada.

[Français]

L'ATAC représente l'industrie canadienne du transport aérien commercial depuis 1934. Nous comptons environ 180 membres actifs à tous les niveaux de l'aviation commerciale, et ce, dans toutes les régions du Canada.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de présenter nos observations sur le projet de loi C-97, car la privatisation du contrôle des passagers au Canada est un élément clé de l'expérience passager.

[Traduction]

Permettez-moi de dire d'entrée de jeu que nous appuyons la transformation de l'ACSTA, ou dans ce cas-ci la création d'une nouvelle ACD, si l'on veut lui donner les outils nécessaires pour maximiser les efficacités à court terme et pour être en mesure de soutenir la croissance de notre industrie. Nous appuyons sans réserve les commentaires formulés devant le Comité par le Conseil national des lignes aériennes du Canada, le 30 avril.

Il y a deux ans, Transports Canada nous a invités à faire des commentaires sur les modèles de gouvernance et de financement qu'il envisageait pour ce qu'on appelait alors l'ACSTA 2.0. La consultation a permis de cerner quatre modèles, allant d'un modèle amélioré et modernisé selon lequel l'ACSTA demeurerait une société d'État investie d'une responsabilité spéciale pour la sûreté des transporteurs aériens; une société d'État non dotée de crédits parlementaires, mais dotée de nouveaux pouvoirs l'autorisant à établir et percevoir des redevances afin de financer directement ses activités et à les moduler en fonction des aéroports; et une entité dirigée par l'industrie, sur le modèle de Nav Canada, qui assurerait la transition de l'ACSTA vers une entité indépendante sans capital-actions et sans but lucratif qui établirait ses propres redevances et plans d'affaires. Dans ce dernier modèle, le gouvernement continue d'établir des normes de sécurité et d'inspecter les opérations. Enfin, il y avait un modèle dit de prestation par les aéroports dans lequel les administrations aéroportuaires se chargeaient du contrôle de sûreté et du recouvrement des coûts des utilisateurs des aéroports pour financer leurs activités dans leurs aéroports respectifs.

[Français]

Dès la toute première réunion avec les représentants de Transports Canada et de Finances Canada, il était évident que le modèle de NAV CANADA était le préféré, à un point tel que, peu de temps après, l'ACSTA a retenu les services de M. John Crichton, qui avait dirigé l'équipe de négociation de NAV CANADA tout au long des 18 mois requis pour finaliser la transaction.

[Traduction]

Aujourd'hui, le processus suivi avec succès pour Nav Canada apparaît renversé. Alors que le projet de loi créant Nav Canada a été rédigé à la fin du processus de négociation et recueillait les recommandations des parties prenantes, le processus suivi aujourd'hui est tout à fait le contraire. Un maçon dirait que l'on cherche à poser le toit avant les fondations.

Étant donné le peu de temps dont je dispose, je me contenterai de parler des répercussions financières sur les passagers et notre industrie. Une facture de 500 millions de dollars est honteusement rattachée à cette privatisation parce que le gouvernement tente de récupérer la valeur comptable de l'ACSTA. Cette fois, pour reprendre l'analogie avec la construction, le maçon pourrait dire que le gouvernement cherche à vendre aux passagers la maison qu'ils ont déjà payée deux fois. Deux fois, parce que l'ACSTA a accumulé des excédents de bien plus de 500 millions de dollars par rapport aux affectations budgétaires de l'ACSTA au cours des 5 dernières années.

Transports Canada nous dit que le prix de la valeur comptable n'est pas négociable. Nous sommes d'avis que seul est acceptable le prix nominal d'un dollar, sans quoi le processus pourrait être compromis. Un précédent solide a été établi lorsque le gouvernement

s'est départi de centaines d'aéroports au Canada sous un gouvernement libéral précédent.

[Français]

Un autre sujet de préoccupation est que, pour payer ce prix honteux, la nouvelle administration de contrôle désignée devra inclure le paiement de la dette dans le calcul de la nouvelle redevance de contrôle des passagers. Dois-je rappeler aux membres de ce comité que les frais de sécurité du transport aérien au Canada sont déjà parmi les plus élevés au monde?

Enfin, lorsqu'on lui pose la question, le gouvernement ne nie pas qu'il demandera probablement une indemnisation pour le manque à gagner que représentent les centaines de millions de dollars générés annuellement par les excédents de DSPTA. C'est probablement pour cette raison que le projet de loi C-97 n'abolit pas les droits actuels. Si la perte de ces recettes ne peut pas être compensée ou remboursée au moyen du DSPTA, ajouté aux nouveaux frais facturés par l'ACD, comment pourra-t-elle l'être autrement que par des frais supplémentaires imposés à nos passagers et à nos transporteurs?

● (1230)

[Traduction]

Je n'ai soulevé que quelques-unes des graves préoccupations financières de l'industrie dans cette affaire, mais cela ne veut pas dire que nous n'ayons pas de préoccupations opérationnelles et de gouvernance à régler. Il est essentiel de limiter les coûts imposés au public par l'ACD pour maintenir la compétitivité du Canada dans l'économie nord-américaine et pour remédier aux fuites vers le marché américain des voyageurs à la recherche de tarifs moins élevés. Il incombe au gouvernement de veiller à ce que ses politiques appuient plutôt qu'entravent la compétitivité des services de transport aérien au Canada, tout comme il continue de le faire pour le transport ferroviaire des passagers.

Une fois établie, la nouvelle ACD sera en place pour les 10 à 20 prochaines années. Les Canadiens méritent que ce processus ne soit pas régi par des considérations électoralistes et que tous les intéressés prennent le temps nécessaire pour élaborer un modèle solide, efficace, autonome, transparent et bien gouverné. Pour l'instant, nous ne sommes pas convaincus que ce soit le cas.

Merci.

La présidente: Merci, monsieur McKenna.

Nous passons maintenant à M. Liepert, pour cinq minutes.

M. Ron Liepert: Merci, madame la présidente. Vous m'avez fait peur au début. Mes excuses pour tout ce qui s'est dit ici.

Madame Wiebe, je ne suis pas ici pour défendre les compagnies aériennes canadiennes, mais elles ont soulevé un certain nombre de questions la semaine dernière auxquelles M. McKenna vient d'ajouter un complément. Je sais que vous avez tenté de réfuter certains de ces arguments.

Toutefois, je dois dire qu'étant donné le bilan récent de Transports Canada, au vu de certaines mesures qu'il a prises — je pense à des choses comme la déclaration des droits des passagers, l'imposition d'une taxe sur le carbone, que celle-ci vienne de vous ou pas, et l'interdiction de vol des MAX 8 —, on peut se demander comment les compagnies aériennes peuvent faire confiance à Transports Canada pour bien faire les choses en si peu de temps? Pourquoi est-il si urgent d'intégrer cela au projet de loi d'exécution du budget plutôt que d'en discuter de façon appropriée?

Au bout du compte, ce sont les Canadiens de la classe moyenne — ceux que le gouvernement semble toujours considérer comme étant les seuls pour lesquels il souhaite améliorer le niveau de vie — qui vont subir l'augmentation des coûts.

Comment les compagnies aériennes et les Canadiens peuvent-ils faire confiance à Transports Canada à ce stade-ci, compte tenu du bilan du ministère?

Mme Sara Wiebe: La question que vous posez comporte de nombreuses facettes. Je ne sais pas par où commencer.

Permettez-moi d'abord d'apporter un complément à ce que j'ai dit.

M. Ron Liepert: Je vous demanderais d'être très concis, car j'ai plusieurs autres questions à poser.

Mme Sara Wiebe: Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, je crois qu'étant donné le délai qu'il a fallu pour créer de Nav Canada, il ne faudrait pas s'étonner que les discussions avec l'industrie, tant avec les aéroports qu'avec les compagnies aériennes, prennent du temps.

M. Ron Liepert: La question est de savoir comment les compagnies aériennes peuvent faire confiance à Transports Canada, une fois que le projet de loi aura été adopté, pour être en mesure d'écouter leurs préoccupations.

Mme Sara Wiebe: Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, il s'agit d'une loi habilitante. Elle ne crée pas l'administration de contrôle désignée, l'ACD. C'est dans le cadre des négociations que la plupart des détails soulevés par les compagnies aériennes seront discutés, y compris le prix de vente, le transfert de personnel et la date de mise en oeuvre.

Nous réagissons aux commentaires que l'industrie nous répète depuis des années, à savoir que c'est ce qu'elle souhaite. Elle veut que la question des services de l'ACSTA soit traitée en priorité. Nous en faisons une priorité.

Nous avons communiqué des échéanciers à l'industrie. Pour ce qui est de la planification, évidemment, si les négociations exigent des délais plus longs, nous devons rajuster le tir. Toutefois, d'ici là, nous nous efforçons d'établir un échéancier que nous avons communiqué à l'industrie pour essayer de faire créer l'ACD d'ici le 1^{er} avril 2020. Nous pensons que c'est faisable.

M. Ron Liepert: Je vais vous arrêter ici.

J'aimerais vous poser une question au sujet de ce transfert d'actifs. Encore une fois, il me semble que les Canadiens de la classe moyenne qui voyagent vont payer deux fois. Pourquoi le gouvernement... Je suppose que l'argent qui va provenir de la vente à un organisme sans but lucratif va retourner dans les recettes générales.

Pourquoi, comme on l'a suggéré, ne s'agirait-il pas d'un transfert d'un dollar symbolique, puisque ces actifs ont déjà été payés?

•(1235)

Mme Sara Wiebe: Permettez-moi de vous rappeler que la question du prix de vente va faire partie des négociations. Je ne peux pas vous en parler précisément, mais je peux vous dire qu'aucune décision ne sera prise tant que nous n'aurons pas entamé les négociations avec l'industrie sur cette question et sur les autres questions que j'ai mentionnées. Cela fera partie des négociations.

M. Ron Liepert: Si c'est un engagement envers les compagnies aériennes, alors je pense que c'est probablement quelque chose qu'elles seraient heureuses d'entendre.

Je voudrais poser une petite question à M. Wilson.

Si j'ai bien compris, vous avez joué un rôle très important avant le déménagement de Nav Canada. Pensez-vous que cela ressemble à Nav Canada? Il est certain que les négociations avec Nav Canada ont duré beaucoup plus longtemps que ce qui est proposé ici aujourd'hui. Donnez-moi vos impressions quant à savoir si c'est une comparaison qu'on peut faire ou non.

M. Neil Wilson: En ce qui concerne le projet de loi dont vous êtes saisis, il est très semblable, voire identique, aux principales dispositions de la loi qui ont permis le transfert des actifs à Nav Canada. Il y a quelques petites différences entre les principes de tarification et ce genre de choses, mais dans l'ensemble, c'est très semblable.

Certaines des préoccupations qui existaient au moment de la privatisation de Nav Canada — l'insuffisance du financement, la capacité de répondre de façon souple aux besoins de ceux qui ont besoin des services, dans ce cas-ci, le contrôle de sécurité ou, dans un autre cas, les services de navigation — sont certainement les mêmes et trouvent écho à ce niveau, oui.

M. Ron Liepert: Permettez-moi de demander...

La présidente: Je suis désolé, monsieur Liepert, mais votre temps est écoulé.

Nous allons passer à M. Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je vais laisser M. Wilson finir sa réponse à la question de mon cher collègue M. Liepert.

[Traduction]

M. Neil Wilson: J'avais pratiquement terminé.

Il y a certainement des similitudes. Comme M. McKenna vous l'a dit, je crois que l'industrie appuie cette mesure. Je sais que les aéroports l'appuient. Il y a évidemment beaucoup de choses à négocier, si j'ai bien compris.

Nous n'avons pas de cheval d'engagé dans cette course; nous sommes extérieurs à tout cela. Mais oui, il y a certainement beaucoup de similitudes avec la situation et le modèle de Nav Canada.

[Français]

M. Angelo Iacono: C'est une excellente remarque. Quels conseils pouvez-vous nous donner?

[Traduction]

Quelles sont les pratiques exemplaires, les choses à faire et à ne pas faire que nous devrions examiner?

[Français]

Que faudrait-il faire pour que ce processus se déroule le mieux possible?

[Traduction]

M. Neil Wilson: Encore une fois, ce n'est pas à moi d'intervenir dans les négociations entre les parties. Il ne m'appartient pas de commenter les intérêts ou les préoccupations de chaque partie.

[Français]

M. Angelo Iacono: Avez-vous des recommandations à faire?

[Traduction]

M. Neil Wilson: Je peux vous dire que la loi qui a permis le transfert à Nav Canada a résisté à l'épreuve du temps. Elle n'a pas été modifiée depuis 1995.

Pour ce qui est du processus de négociation, c'est un programme ambitieux qui est en train d'être établi. L'entretien éprouve certaines préoccupations à ce sujet. Je pense que les parties doivent progresser rapidement, mais les négociations seront ce qu'elles seront.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Madame Fitchett, quelle importance l'ACSTA accorde-t-elle à l'innovation? Quels sont les obstacles qui l'empêchent d'être plus innovatrice?

[Traduction]

Mme Nancy Fitchett: L'innovation est extrêmement importante pour l'ACSTA. S'agissant de technologie et d'efficacité, nous disposons d'un budget fixe sous la forme de crédits parlementaires. Nous essayons de faire tout ce que nous pouvons en fonction de ce budget pour innover et offrir les meilleurs services possible sur le plan des temps d'attente.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Madame Wiebe, vous avez parlé d'innovation. De quelle façon le nouveau modèle va-t-il améliorer les services aux passagers et permettre de faire des gains d'efficience?

Mme Sara Wiebe: Merci de la question.

M. Angelo Iacono: Vous pouvez répondre en anglais, si vous êtes plus à l'aise dans cette langue.

Mme Sara Wiebe: Merci.

[Traduction]

En ce qui concerne le modèle qui a mené à la création de Nav Canada, nous avons que cette nouvelle société est parvenue à obtenir un financement stable, qu'elle a pu faire de la planification à long terme. Elle a fait preuve d'une plus grande souplesse et d'une plus grande agilité dans l'analyse des nouvelles technologies. Quand nous avons examiné la façon dont nous pourrions appliquer tous ces éléments de la même façon à une nouvelle société chargée des contrôles de sécurité dans les aéroports, nous avons pensé qu'il fallait appliquer la même recette à cette entité devant fournir cet important service aux Canadiens.

• (1240)

[Français]

M. Angelo Iacono: Est-il juste de penser qu'une amélioration de l'efficience pourrait avoir des répercussions négatives sur la sécurité des passagers?

Mme Sara Wiebe: Merci de la question.

[Traduction]

Absolument pas. C'est un point sur lequel nous insistons chaque fois que nous donnons une séance d'information sur cette proposition. La sécurité ne changera pas. Le ministre des Transports continuera d'assumer ses responsabilités à l'égard du Règlement sur la sûreté aérienne. Transports Canada continuera d'avoir des obligations et des responsabilités en ce qui concerne la surveillance des activités de l'ACSTA ou de la nouvelle société en ce qui concerne ces règlements.

La sécurité ne changera pas.

[Français]

M. Angelo Iacono: Une fois que le nouveau modèle sera mis en place...

[Traduction]

La présidente: Il vous reste 20 secondes.

[Français]

M. Angelo Iacono: ... quelle sera l'expérience du voyageur?

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: Encore une fois, je suis désolée pour M. Wilson, car je vais continuer à parler du modèle de Nav Canada.

Quand on songe à ce que Nav Canada a réussi à faire pour être plus agile et plus souple, on voit qu'avec le temps, elle est parvenue à réduire ses frais de service. Elle a pu utiliser de nouvelles technologies pour fournir ces services, des éléments essentiels à la sécurité des services de navigation aérienne du Canada.

C'est ce que nous voulons pour la nouvelle société qui assurera les contrôles de sécurité dans les aéroports.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

[Traduction]

La présidente: Nous allons passer à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie chacun et chacune des invités d'être avec nous.

Encore une fois, j'ai plus de questions en tête que je n'ai de temps pour les poser. Je vous demande alors de me donner des réponses concises.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur Wilson, puisque NAV CANADA est toujours le modèle qu'on nous propose. Pour être capable de faire une comparaison juste, j'aimerais que vous me disiez, si vous en avez le souvenir, quelles étaient la valeur financière et la taille de l'infrastructure que le gouvernement vous a transférée. Rappelez-moi l'année que cela s'est fait, pour qu'on saisisse bien le passage du temps.

[Traduction]

M. Neil Wilson: Le transfert a eu lieu en 1996. Les biens transférés étaient répartis sur l'ensemble du territoire, d'un océan à l'autre. Nous avons plus de 2 000 propriétés un peu partout dans notre grand pays qui... Je ne sais même pas où elles se trouvent. Nous avons quelque chose comme 16 pieds linéaires de documents portant sur tous ces biens et toutes ces propriétés.

Le prix d'achat payé par Nav Canada n'a pas été calculé sur la valeur des actifs, mais selon une approche différente, celle de la valorisation de l'entreprise. C'était sur la base d'un flux de trésorerie actualisé. Cela n'a pas vraiment eu de rapport avec les actifs en jeu, avec l'état de ces actifs à l'époque.

[Français]

M. Robert Aubin: Peut-on avoir un ordre de grandeur de cette transaction ou était-ce fait sous le couvert du secret?

[Traduction]

M. Neil Wilson: Les négociations se sont bien sûr déroulées dans la confidentialité, mais depuis, en vertu des dispositions de la Loi sur l'accès à l'information, qui met beaucoup d'information à la disposition du gouvernement, et après nos propres divulgations publiques sous le coup de la réglementation des valeurs mobilières et de ce genre de choses, la population a accès à la plupart, sinon à la totalité des détails de notre transaction.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je reviens à vous, madame Fitchett ou madame Hamilton. Vous choisirez qui répondra.

Vous revenez ici année après année pour faire approuver les crédits. Pour tout le monde dans l'industrie, il semble évident que les sommes perçues pour les frais de sécurité et ce qui est versé à l'ACSTA pour offrir les services annuellement ne correspondent pas. Cela veut donc dire qu'on perçoit plus d'argent pour les mesures de sécurité que ce qu'on investit dans le système.

Si on vous donnait la totalité des sommes perçues, seriez-vous capables d'atteindre les standards que l'industrie souhaite obtenir?

[Traduction]

Mme Nancy Fitchett: Bien sûr. Le DSPTA est perçu par le gouvernement du Canada et il n'est pas versé à l'ACSTA. Comme vous l'avez mentionné, l'ACSTA reçoit des crédits parlementaires. Le montant total du DSPTA, s'il était transféré à l'ACSTA, nous permettrait évidemment d'avoir un budget plus élevé et de réduire les temps d'attente, entre autres choses. Je ne dirais pas que cela augmenterait nécessairement la souplesse de... nous sommes une société d'État.

• (1245)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

J'ai une question pour M. McKenna maintenant.

Tantôt, vous avez dit qu'avec cette nouvelle approche, même les droits de sécurité pourraient varier d'un aéroport à l'autre. Je comprends l'idée et je vous avoue que cela m'inquiète un peu. Peut-être n'avez-vous pas cette expertise, mais je vous pose quand même la question.

Si chaque aéroport commence à déterminer ses propres coûts de sécurité, pourra-t-on développer des aéroports régionaux comme ceux de Trois-Rivières, de Sherbrooke ou d'autres, qui ont comme vocation de permettre aux gens d'affaires de rayonner sur de grands aéroports nationaux ou d'accueillir des compagnies à bas prix? Il deviendra pratiquement impossible pour de petits aéroports régionaux de se développer.

Est-ce que ma vision est la bonne ou est-ce que je fais fausse route?

M. John McKenna: Je pense que vous faites fausse route. J'ai dit qu'un des modèles considérés permettrait aux aéroports d'avoir des prix différents. Il n'y a pas eu de discussions quant à la possibilité d'avoir des prix différents selon les aéroports. Cela fera peut-être partie des négociations, je ne le sais pas, mais ce n'est pas le cas en ce moment.

Ce que la loi permettrait à l'ACSTA de faire, ce serait d'offrir des services sur demande dans certains petits aéroports régionaux. Si tel était le cas, ces services seraient facturés selon une méthode à déterminer. De toute façon, cela pourrait coûter trop cher pour les petits aéroports, compte tenu du volume de leur clientèle.

À moins que je me trompe.

M. Robert Aubin: D'accord. C'est effectivement la situation...

[Traduction]

La présidente: Il ne vous reste que 10 secondes.

M. Robert Aubin: D'accord. Désolé.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Bon sang, j'aurais dû boire un Red Bull ou quelque chose du genre pour arriver à poser toutes mes questions.

Monsieur Wilson, il semble très clair que votre expérience sert de modèle pour faire avancer ce dossier. Parlez-nous du système de règlement des différends. Il y aura inévitablement des frictions entre les utilisateurs et l'organisation, surtout en ce qui concerne les coûts, mais peut-être aussi à cause des niveaux de service, etc. Les contrôles de sécurité sont souvent source d'angoisse pour les clients payeurs. Le système de règlement des différends que vous avez appliqué fonctionne-t-il bien? Peut-on le considérer comme un modèle possible pour l'ACSTA?

M. Neil Wilson: C'est une très bonne question.

Il y a deux volets pour lesquels vous devez disposer d'un régime de règlement des différends. Le premier est celui des redevances ou des frais et le second, comme vous l'avez dit, concerne le niveau de service.

Pour imposer ou modifier ses redevances et ses frais, Nav Canada doit appliquer certains principes de redevance énoncés dans la loi, dans la LCSNAC. C'est très semblable aux principes de tarification qui figurent dans le projet de loi dont vous êtes saisis. Comme je l'ai dit, il y a quelques différences, mais elles sont très faibles.

Le mécanisme de règlement des différends est enclenché suivant un appel interjeté auprès de l'Office des transports du Canada, par les clients ou par toute personne concernée. Au cours de notre histoire, depuis 1996, il y a eu deux appels. Nous avons réussi dans ce domaine. Nous avons très bien réussi, comme Mme Wiebe l'a dit également, à ne pas porter d'accusations. En fait, nous n'avons pas porté d'accusations depuis 2004. Comme nous avons abaissé ces redevances à quatre ou cinq reprises depuis, il n'y a pas eu beaucoup de raisons de faire appel.

En ce qui concerne les changements de niveau de service, il y a des règlements à ce sujet. Nous annonçons les changements de niveau de service. Il y a des règlements sur la sécurité. Transports Canada s'assure que tout ce que nous proposons de faire l'est en toute sécurité. Si c'est fait de cette façon, c'est à l'entreprise de décider de la meilleure façon d'offrir le service à nos différents clients et intervenants.

M. Ken Hardie: Excellent. Merci.

Je veux parler des changements en matière de pilotage. J'ai été soulagé de constater que la recommandation de l'étude qui aurait consisté à regrouper toutes les administrations de pilotage en un seul organisme n'a pas été suivie. On tente de fusionner les activités dans le Saint-Laurent et dans les Grands Lacs, mais il est très clair que les conditions d'exploitation et les besoins en matière de sécurité varient selon l'endroit où l'on se trouve au pays.

D'un autre côté, les pouvoirs de réglementation sont centralisés. Je me demande simplement dans quelle mesure on parviendra à un régime de réglementation unique et dans quelle mesure cela va refléter les différentes conditions que nous avons d'un océan à l'autre.

• (1250)

M. Colin Stacey: Il s'agit également d'une loi habilitante. À la suite de ce projet de loi, il faudra s'attaquer à l'élaboration d'un cadre réglementaire qui regroupera un ensemble cohérent de règlements. Ce faisant, nous reconnaissons l'importance absolue des facteurs régionaux et locaux dans le pilotage. Nous nous attendons à ce que les intervenants locaux et les administrations de pilotage elles-mêmes jouent un rôle très important dans l'élaboration de cette approche réglementaire.

Nous reconnaissons bien sûr l'importance des conditions locales, l'importance des spécificités régionales dans le système de pilotage. Nous veillerons à ce que cela soit pris en considération.

M. Ken Hardie: On craint toutefois que, dans les contrats entre une administration de pilotage et, disons, une corporation de pilotes, des conditions puissent être imposées à ces contrats qui pourraient aller à l'encontre de la réglementation nationale. Comment allez-vous gérer cela?

M. Colin Stacey: Une disposition du projet de loi vise à faire en sorte que les questions qui devraient être traitées dans le règlement ne soient pas incluses dans les contrats de service entre les administrations de pilotage et les corporations de pilotes, qui sont privées.

M. Ken Hardie: D'accord.

Je vais céder le reste de mon temps à M. Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur Hardie.

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

M. Ken Hardie: Vous allez devoir être parcimonieux, Vance.

M. Vance Badawey: Vous savez quoi? Je vous les laisse mes 30 secondes.

Merci beaucoup, Ken.

La présidente: D'accord. Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Je vais vous céder une grande partie de mon temps, Vance.

Madame Wiebe, dans votre déclaration liminaire, vous avez indiqué qu'à l'étape de la mise en oeuvre, vous avez étudié beaucoup de modèles en vigueur ailleurs dans le monde. Pouvez-vous nous décrire ou nous dire quels étaient ces modèles?

Mme Sara Wiebe: Tandis que nous nous préparions à consulter l'industrie, nous avons examiné les différents modèles dans le monde, comme je l'ai mentionné. Nous avons étudié, par exemple, l'office américain de la sécurité des transports. Dans ce cas, l'aspect réglementation et l'aspect exploitation font partie de la même organisation.

Nous ne pensons pas que cela pourrait fonctionner pour le Canada. Je crois que nous avons parlé un peu plus tôt de l'expérience de Nav Canada. Nous avons pensé qu'il serait préférable que l'organisme de réglementation ne s'occupe pas d'exploitation.

Nous avons également étudié ce qui se faisait au Royaume-Uni et en Australie, par exemple. Je vais me tourner vers Dave pour m'assurer que j'ai bien compris.

Au Royaume-Uni, ce sont les aéroports qui s'occupent des contrôles de sécurité; ils perçoivent les frais et les intègrent aux autres recettes, comme celles des frais d'atterrissage.

Nous avons également étudié le modèle australien. Là-bas, les aéroports administrent le système, mais c'est le gouvernement qui perçoit les droits.

Nous étions donc au courant des différents modèles appliqués dans le monde et nous avons étudié comment nous pourrions les appliquer au Canada. Vous nous avez entendus dire à maintes reprises que le Canada est unique. Le Canada est un vaste pays composé de régions différentes. La densité de population est très élevée le long de la frontière américaine, mais elle est très faible dans le Nord et dans d'autres régions. Nous avons des aéroports partout au pays. Nous avons craint qu'un système administré par les aéroports ne donne lieu à des incohérences dans la façon dont ces différents aéroports au Canada effectueraient les contrôles de sécurité.

Après avoir examiné les modèles d'autres pays, nous sommes revenus sur celui de Nav Canada et sur la recommandation contenue dans le projet de loi C-97, à savoir que l'on reprenne la recette de la création de Nav Canada.

M. Gagan Sikand: Ma prochaine question s'adresse à Mme Hamilton ou à Mme Fitchett. Quels sont vos indicateurs de réussite dans votre évaluation de l'ACSTA? Comment mesurez-vous la qualité du fonctionnement de l'Agence?

Mme Nancy Fitchett: Notre tableau de bord comporte un certain nombre de paramètres pour divers secteurs de l'ACSTA. Comme on l'a mentionné plus tôt, la priorité absolue est évidemment l'efficacité de la sécurité et le plus haut niveau de sécurité possible pour le public voyageur. Il y a aussi diverses mesures concernant les temps d'attente, le degré de satisfaction de la clientèle, la disponibilité de la technologie, etc.

• (1255)

La présidente: Merci beaucoup. Je crains que notre temps soit écoulé.

Nous devons utiliser les quelques minutes qui restent pour discuter des travaux du Comité avant que Mme Block ne doive nous quitter.

Je vais suspendre la séance quelques instants. Les témoins et les spectateurs pourraient-ils sortir rapidement?

Merci.

[La séance se poursuit à huis clos.]

• (1255)

_____ (Pause) _____

• (1300)

[La séance publique reprend.]

La présidente: Nous reprenons la séance publique.

Que veut faire le Comité à propos de la lettre au comité des finances?

Mme Kelly Block: Madame la présidente, comme nous avons entendu un plus grand nombre de témoins aujourd'hui, je crois que nous serions heureux de remettre la préparation ou le développement de nos recommandations à l'une de nos réunions de la semaine prochaine. Comme vous l'avez souligné, nous avons jusqu'au 17 pour envoyer une lettre au Comité permanent des finances. Nous pourrions ainsi jeter un second coup d'oeil à nos recommandations. Certains ont suggéré aujourd'hui quelques modifications à y apporter. Nous pourrions présenter les éléments que nous désirons inclure dans la lettre au comité d'ici à mardi prochain.

La présidente: C'est-à-dire le 14.

Mme Kelly Block: Oui.

La présidente: D'accord. Tout le monde est d'accord. Si vous avez des modifications ou des recommandations à nous suggérer, veuillez les envoyer par l'entremise de la greffière, je crois, et nous les examinerons le 14.

Allons-nous y consacrer 15 minutes pendant la dernière heure de la réunion?? Ou préférez-vous que nous le fassions à la suite de notre réunion de 13 heures?

Pour le moment, à l'ordre du jour, nous recevons le ministre pendant une heure, puis nous traitons les motions de nos collègues.

Mme Kelly Block: C'est l'ordre du jour de jeudi. Mardi prochain...

La présidente: Je parlais de mardi, le 14.

Mme Kelly Block: Oui, mais ce jour-là, nous examinons les stratégies logistiques...

La présidente: Je vais raccourcir cet examen de 15 minutes.

Mme Kelly Block: Je reconnais que nous n'aurons que deux réunions au lieu des quatre que nous avons demandées, alors je ne sais pas si M. Rogers sera très content que nous abrégions cet examen de 15 minutes. Est-ce qu'un quart d'heure nous suffira? Je ne m'oppose pas à l'idée de prolonger une réunion si nous en discutons pour être sûrs que tous les membres seront en mesure d'y participer.

Si les membres du Comité me disent aujourd'hui qu'ils sont d'accord d'ajouter une demi-heure à une réunion et d'avoir une semaine pour discuter de ce que nous inscrirons dans la lettre, nous réorganiserons le calendrier. Nous laisserons M. Rogers ou les autres membres du Comité décider s'ils préfèrent simplement abrégier l'étude qui nous occupe.

La présidente: Monsieur Rogers, à vous la parole.

• (1305)

M. Churence Rogers: Madame la présidente, une prolongation d'une demi-heure ne me dérangera pas, si mes collègues sont d'accord. À mon avis, nous aurons besoin de ces deux réunions pour discuter de la stratégie sur les transports et la logistique le long de la côte Est, alors je suggère que nous prolongions une réunion de 30 minutes.

La présidente: Nous maintiendrons notre séance de deux heures, puis nous y ajouterons une demi-heure pour discuter de la réponse au comité des finances.

Êtes-vous tous d'accord? Il s'agirait de la dernière demi-heure. Très bien.

Monsieur Jeneroux, vous avez quelque chose à ajouter.

M. Matt Jeneroux: Je voudrais intervenir sur un autre sujet, si vous me le permettez.

La présidente: Bien sûr, nous sommes encore en séance publique.

M. Matt Jeneroux: Je ne veux pas raccourcir notre discussion sur la Loi d'exécution du budget.

Je voudrais simplement suggérer un léger amendement à la motion que nous avons adoptée à l'unanimité pour inviter le ministre des Services aux Autochtones à témoigner devant le Comité. Apparemment, il sera trop occupé au cours des 177 jours qui viennent. Toutefois, nous entendrons des fonctionnaires de ce ministère le 28 mai.

Je voudrais demander qu'en l'absence du ministre, nous invitons son secrétaire parlementaire à comparaître à la place des fonctionnaires. Je vais citer le *Guide du Secrétaire parlementaire* qui se trouve au site Web du premier ministre. Au point 4 intitulé « Comités permanents », le deuxième alinéa précise « en l'absence du ministre, expliquer et défendre sa position devant le comité ». Autrement dit, les secrétaires parlementaires ont pour rôle d'expliquer et de défendre la position de leur ministre devant les comités.

Je demande que nous appliquions cette directive à la réunion dont il est question.

Merci.

La présidente: Vous demandez que nous invitons le secrétaire parlementaire avec les fonctionnaires, ou seulement le secrétaire parlementaire?

M. Matt Jeneroux: J'accepterais que nous invitons le secrétaire parlementaire avec les fonctionnaires.

La présidente: Parfait.

M. Vance Badawey: Selon le protocole, nous ne pouvons pas amender une motion déjà adoptée. Il faudrait déposer une nouvelle motion.

La présidente: Il faudrait l'annuler à la suite d'un préavis de 48 heures.

M. Matt Jeneroux: Si vous me permettez, madame la présidente, cette motion visait le ministre. Comme le ministre ne pouvait pas comparaître, la greffière a invité les fonctionnaires. Toutefois, à mon avis, nous avons sauté une étape du processus. Nous aurions dû inviter d'abord le secrétaire parlementaire qui, lui, aurait pu inviter des fonctionnaires à l'accompagner ou choisir de comparaître seul. À mon avis, il s'agit ici d'une procédure administrative et non d'une motion.

La présidente: Cependant, nous avons adopté notre plan de travail, qui comprend la comparution des fonctionnaires.

M. Matt Jeneroux: Il s'agit quand même d'une motion, madame la présidente. Cette motion est...

La présidente: Quoi qu'il en soit, la greffière me dit que vous devez annuler cette motion et en déposer une nouvelle. Vous avez assez de temps pour le faire.

M. Matt Jeneroux: D'accord, madame la présidente. Alors, je présente la motion suivante:

Que le Comité invite le secrétaire parlementaire du ministre des Services aux Autochtones à comparaître au nom du ministre, pour faire le point sur l'état de l'octroi de fonds d'infrastructures directement aux communautés autochtones, y compris par le doublement du Fonds de la taxe sur l'essence, annoncé dans le budget de 2019 et que la réunion du mardi 28 mai 2019 déjà prévue pour cette étude soit télévisée.

La présidente: C'est une nouvelle motion.

Mme Block va intervenir sur cette motion.

Mme Kelly Block: Bien entendu, je vais exprimer mon appui pour cette motion.

Je crois que ma question s'adresse soit à la greffière, soit à vous, madame la présidente.

Selon la directive que mon collègue a tirée du site Web du premier ministre, est-ce que vous ou la greffière seriez d'avis que lorsqu'un ministre ne peut pas comparaître, nous devrions inviter son secrétaire parlementaire à sa place? C'est son rôle.

La présidente: Non, sauf si nous avons une mention ou une requête précise à cet égard.

Mme Kelly Block: Cependant, nous n'avions pas de requête sur la comparaison des fonctionnaires.

La présidente: Oui, vous avez raison.

Mme Kelly Block: Vous et la greffière avez décidé que puisque le ministre ne pouvait pas venir, vous inviteriez des fonctionnaires.

Avez-vous consulté le Comité à ce sujet? J'ai peut-être manqué une réunion pendant laquelle vous avez annoncé au Comité que le ministre ne pourrait pas comparaître jusqu'à la fin de la session. Par conséquent, ne s'agirait-il pas d'un amendement amical... ou conviendrait-il d'inviter ses fonctionnaires?

Avez-vous consulté le Comité à ce sujet?

• (1310)

La présidente: Initialement, nous ne pensions qu'aux fonctionnaires et au ministre, et...

M. Vance Badawey: Madame la présidente, nous avions initialement [*Inaudible*] le ministre.

La présidente: ... en préparant notre plan de travail, nous nous sommes entendus pour inviter des fonctionnaires. Personne n'a suggéré à ce moment-là que nous invitions son secrétaire parlementaire à sa place. Personne ne l'a demandé ou suggéré.

Monsieur Badawey, à vous la parole.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, nous en avons discuté au Sous-comité...

Mme Kelly Block: Vous en avez discuté au Sous-comité?

M. Vance Badawey: ... nous avons parlé d'inviter des fonctionnaires. Nous nous sommes entendus là-dessus au Sous-comité.

Mme Kelly Block: Bon.

Alors, ma question est la suivante. Quand nous avons appris que le ministre ne pourrait pas comparaître — on nous l'a annoncé ici —, j'ai dit à mon collègue que nous invitions des fonctionnaires à sa place. Il m'a répondu que, comme il proposait la motion, il préférerait que nous invitions le secrétaire parlementaire. Il me semble que nous aurions dû automatiquement examiner cette possibilité, puisque cela fait partie du processus à suivre lorsqu'un ministre ne peut pas comparaître.

La présidente: Nous participons aux activités du Comité depuis trois ans et demi, et personne n'a jamais suggéré cela.

Pardon, la parole est à M. Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Il m'apparaît évident que, si l'on avait à établir une chaîne de commandement, le secrétaire parlementaire se trouve directement sous le ministre. Il me semble que cela va de soi.

Pour toutes les occasions où nous demandons à un ministre d'assister à une rencontre et que celui-ci ne peut s'y présenter, faudrait-il déposer une motion obligeant la présidente et la greffière à inviter systématiquement le secrétaire parlementaire du ministre à la place de ce dernier?

Entre le moment où nous, les membres du Comité, nous entendons pour recevoir un ministre, et le moment où nous recevons la réponse concernant sa disponibilité — ou sa non-disponibilité —, le temps s'écoule. Or le temps est ce dont nous disposons le moins, ici.

Dans ce cas, je pense déposer une motion pour jeudi prochain et demander que, au Comité permanent des transports, de l'infra-

structure et des collectivités, on convoque systématiquement le secrétaire parlementaire d'un ministre qui, pour une raison ou une autre, a refusé notre invitation.

[*Traduction*]

La présidente: C'est très bien. Nous serons heureux de la recevoir.

J'ai ici M. Badawey, puis M. Jeneroux.

M. Vance Badawey: Je serai bref, madame la présidente.

Je crois que nous ne devrions pas établir de présomptions. Il n'est pas juste envers les membres du Comité de tenir pour acquis qu'une personne sera invitée.

Si vous tenez vraiment à ce que nous invitions le secrétaire parlementaire, ou n'importe qui d'autre en fait, indiquez-le dans la motion. C'est tout simple. Les intentions de notre comité sont très claires, alors nous allons les suivre.

Tout cela, que j'appelle « de beaux discours », ne nous aide pas.

La présidente: La parole est à M. Jeneroux, puis à M. Aubin.

Mme Kelly Block: Ce ne sont pas que de beaux discours.

M. Vance Badawey: Ce sont des discussions inutiles.

M. Matt Jeneroux: Ignorez ce que mon collègue...

La présidente: Monsieur Jeneroux, à vous la parole.

M. Vance Badawey: [*Inaudible*] partie de la motion.

Mme Kelly Block: Arrêtez donc...

M. Matt Jeneroux: M. Badawey sait-il que j'ai la parole?

La présidente: Monsieur Jeneroux, vous avez la parole.

Voyons, mesdames et messieurs, reprenez-vous, sinon je vais lever la séance.

Monsieur Jeneroux, à vous la parole.

M. Vance Badawey: Cessez vos politiailleries.

M. Matt Jeneroux: M. Badawey n'en finit plus.

La présidente: Monsieur Badawey, M. Jeneroux a la parole.

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, par ses interruptions constantes, M. Badawey...

La présidente: Je vais lever la séance si nous ne pouvons pas... Calmons-nous. Vous savez tous ce que chacun de nous désire accomplir. Voyons donc...

Monsieur Jeneroux, vous avez la parole.

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, je tiens à expliquer clairement d'où me viennent ces renseignements pour que, quand nous vous présenterons des demandes, vous puissiez prendre les décisions qui conviennent.

Il ne me semble pas que nous devions mentionner le ministre, le secrétaire parlementaire et les fonctionnaires dans toutes les motions que nous présentons. Sur la copie de la page Web que nous avons ici, nous voyons précisément « Justin Trudeau, premier ministre du Canada » et *Guide du Secrétaire parlementaire*.

L'alinéa se trouve au point 4 intitulé « Comités permanents ». Je vais lire l'alinéa...

La présidente: Nous l'avons lu, monsieur Jeneroux, et nous le comprenons.

M. Matt Jeneroux: Je n'avais pas lu cette partie, madame la présidente.

Mme Kelly Block: Pourrait-il la lire?

• (1315)

La présidente: Il nous a déjà lu cela une fois. Nous comprenons où il veut en venir.

M. Matt Jeneroux: Je n'ai lu qu'un alinéa. Je veux être sûr que vous le trouverez dans le bon site Web.

La présidente: Merci.

M. Matt Jeneroux: Alors encore une fois, on y lit « Justin Trudeau, premier ministre du Canada » et « pm.gc.ca/fra », puis *Guide du Secrétaire parlementaire*. Au point 4, « Comités permanents », on lit:

Compte tenu de leurs responsabilités au sein du gouvernement, les secrétaires parlementaires ne président pas de comité permanent, en raison de leurs fonctions auprès du gouvernement. Afin de préciser, un secrétaire parlementaire ne peut représenter un membre votant ou exercer un vote au sein d'un comité qui relève de sa compétence en qualité de secrétaire parlementaire.

Le rôle fondamental du secrétaire parlementaire au sein d'un comité permanent chargé d'examiner le portefeuille de son ministre est le suivant:

fournir une orientation aux membres du comité en ce qui a trait aux enjeux gouvernementaux;

en l'absence du ministre, expliquer et défendre sa position devant le comité;

aider à fournir des renseignements sur les prévisions budgétaires des organisations faisant partie du portefeuille du ministre et sur toute autre question administrative; et

s'il y a lieu, faciliter la comparution de fonctionnaires devant le comité et intervenir si nécessaire afin de traiter des questions politiques qui pourraient être soulevées.

Il semble donc évident, madame la présidente, qu'il n'est pas nécessaire de mentionner le secrétaire parlementaire dans une

motion, quelle qu'elle soit. Nous pouvons donc présumer que le secrétaire parlementaire sera invité lorsque le ministre ne pourra pas comparaître.

La présidente: Aucun comité ne suit cette procédure. Jusqu'à la réunion d'aujourd'hui, aucun membre de notre comité n'a demandé que nous invitions les secrétaires parlementaires.

M. Aubin nous a dit qu'il allait déposer une motion. C'est très bien — vous le ferez à une autre occasion —, mais nous ne recevrons pas d'office un secrétaire parlementaire. Si vous désirez entendre le témoignage d'un secrétaire parlementaire, vous devrez le demander, comme vous venez de le faire dans votre motion, qui n'est pas rattachée à celle que vous aviez envisagé de déposer. Pour le moment, les fonctionnaires du ministère des Affaires autochtones vont comparaître. Vous avez déposé une motion demandant que le secrétaire parlementaire vienne. Nous voterons sur cette motion à notre prochaine réunion une fois que vous l'aurez déposée conformément au protocole. Nous nous en occuperons à ce moment-là.

Monsieur Aubin, à vous la parole.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je voulais rectifier un peu le tir, parce que j'ai l'impression qu'on m'accuse de faire de la politicaillerie. Pour ma part, j'ai l'impression de faire de la politique. Nous sommes tous en politique, ici. Nos orientations se rejoignent souvent et diffèrent parfois. Malgré l'immense respect que je voue aux fonctionnaires, je tiens à préciser qu'au Comité, lorsque nous demandons de rencontrer un ministre, c'est parce nous désirons rencontrer une autorité politique et dialoguer avec elle. Je pense qu'en l'absence de cette autorité, il est tout à fait souhaitable que son secrétaire parlementaire puisse la remplacer, étant donné que cela fait partie de ses fonctions. Ce sera l'objet de ma motion.

Si cela, c'est faire de la politique, alors oui, je fais de la politique. Je suis politicien.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Bien, alors la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>