



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 020 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 15 juin 2016

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mercredi 15 juin 2016

• (1530)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la 20^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je suis heureuse que nous approchions de la période d'ajournement. Nous ne savons donc pas s'il y aura une 21^e et une 22^e séance. Nous allons devoir attendre pour voir ce qu'il en sera.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous procédons à l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Notre témoin aujourd'hui est Duncan Dee, l'ancien conseiller du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, qui est une chose sur laquelle nous nous sommes penchés de façon intermittente, et que nous avons l'intention d'étudier de manière plus approfondie à l'automne.

Merci beaucoup. Je donne la parole à M. Dee pour qu'il nous fasse part de ses observations.

M. Duncan Dee (ancien conseiller, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, à titre personnel): Madame la présidente, je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant vous aujourd'hui.

Je sais que vous aviez invité l'ancien président du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, M. David Emerson, mais il lui était malheureusement impossible de participer à la séance. Je ferai certainement de mon mieux pour le représenter ainsi que les autres membres du comité.

À titre d'information, comme vous le savez probablement, l'examen de la Loi sur les transports au Canada se fait à peu près une fois tous les 10 ans. À l'époque, la ministre des Transports a mis sur pied en 2014 un comité formé de six membres et présidé par M. Emerson. Le comité a commencé ses travaux en 2014 et les a poursuivis jusqu'à la présentation de son rapport à M. Marc Garneau en 2015.

Au cours de la période d'environ 18 mois que nous avons consacrée à la préparation du rapport, nous avons consulté quelque 500 intervenants, groupes, experts et universitaires. Dès le début du processus, notre président, M. Emerson, a souligné quatre principes de base qui allaient orienter notre travail.

Premièrement, que le Canada a été, est et continuera fort probablement d'être une économie dont la prospérité nationale et la richesse dépendent beaucoup du commerce international, et que le Canada, selon les normes internationales, a une petite population répartie sur une énorme masse continentale.

Deuxièmement, que le transport est le principal pivot non seulement de l'économie du pays, mais aussi de sa société, de ses collectivités et de ses habitants — il n'est d'ailleurs pas étonnant que les réseaux de transport du pays soient souvent considérés comme le fondement du Canada et que la construction d'un chemin de fer

transcontinental qui permet de traverser ce vaste territoire de façon efficace et sécuritaire fait partie intégrante de notre identité nationale.

Troisièmement, que la compétitivité du Canada, en tant qu'économie, est largement tributaire des systèmes de transport et de logistique, qui permettent de transporter efficacement, rapidement et à un prix compétitif des biens et des personnes.

Quatrièmement, que le Canada fait partie d'un système commercial nord-américain intégré. Notre participation dans le voisinage continental et notre capacité de coordonner nos politiques avec celles de nos deux voisins nord-américains seront essentielles à l'élaboration de politiques de transport, maintenant et à l'avenir.

Pendant notre examen des défis et des possibilités du Canada en matière de transport, nous avons tenu compte de ces principes et essayé de déterminer quelle était la meilleure façon pour nous de recommander des modifications pour que le Canada soit fin prêt, toujours en matière de transport, à participer efficacement à l'économie mondiale, ainsi que des modifications pour desservir la population, qui est répartie sur un énorme territoire, au nord, au sud, à l'est et à l'ouest.

Pendant que nous recueillions les commentaires des intervenants, nous avons pris connaissance d'un très grand nombre de points de vue sur les défis auxquels font face l'industrie, les expéditeurs, les voyageurs et les collectivités. Je suis certain, madame la présidente, que les membres du Comité et vous conviendront qu'il semble que tout le monde au pays ait une opinion sur la meilleure façon de résoudre les problèmes de transport auxquels le Canada est confronté.

Le rapport qui a été présenté au ministre porte sur tous les moyens de transport de compétence fédérale, y compris les transports aérien, maritime et ferroviaire. Il aborde également des questions sur lesquelles la ministre de l'époque voulait particulièrement obtenir nos commentaires en matière de gouvernance, à savoir le Nord, que nous avons défini comme la partie du Canada se trouvant au nord du 60^e parallèle, ainsi que le transport du grain.

Le président, M. Emerson, a confié la responsabilité d'un moyen de transport ou d'un sujet précis à chaque conseiller. Le ministre Emerson m'a demandé de me concentrer sur le transport aérien et sur le Nord. Pour ce qui est du secteur aérien, le comité a rencontré près de 100 intervenants, experts et universitaires, qui nous ont fait part de leurs points de vue sur les différentes politiques gouvernementales ayant une incidence sur leur secteur. Comme vous pouvez l'imaginer, compte tenu du nombre très élevé d'intervenants, tout le monde nous a fait part de sa propre opinion, de points de vue et de conseils parfois contradictoires.

Au moment de formuler ses recommandations, le comité a tenté de trouver un équilibre entre des intérêts opposés dans le but d'obtenir le cadre stratégique le plus solide possible pour les prochaines 10, 20 ou même 30 années. Les intervenants du secteur aérien ont toutefois été presque unanimes au sujet d'une question, à savoir le contrôle de sécurité des passagers préalable à l'embarquement et l'ACSTA.

Tous les intervenants que nous avons rencontrés ont donné des exemples d'inefficacités et de frustrations attribuables à l'ACSTA et à la façon dont elle était rapidement en train de créer un goulot d'étranglement qui les empêchait de prendre de l'expansion, d'offrir de nouveaux services ou même de maintenir les services actuels sans causer d'inconvénients majeurs aux voyageurs et sans entraîner d'importants coûts financiers.

Même si l'horizon prévisionnel du comité était davantage axé sur le long terme —10, 20 et 30 ans—, nous avons estimé que les commentaires que nous avons reçus justifiaient un examen plus approfondi de l'ACSTA et nous avons donc donné au ministre des conseils sur la façon de résoudre ces problèmes à court terme.

• (1535)

Nous avons constaté que même si nous avions un système qui remplissait le mandat de base d'assurer la sécurité des passagers du transport aérien, c'était largement au détriment de l'efficacité et du service offert aux consommateurs. Tout au long de notre étude, nous avons constaté que même si d'autres organismes comme l'Agence des services frontaliers du Canada s'étaient effectivement servi de la technologie et de leurs ressources pour accroître la sécurité à la frontière tout en améliorant grandement l'expérience des voyageurs, l'ACSTA n'en avait pas fait autant et ne semblait pas vouloir donner suite aux idées visant à améliorer les choses.

À propos du Nord, les membres du comité se sont concentrés sur la partie du Canada se trouvant au-delà du 60° parallèle, comme je l'ai dit plus tôt, et ils ont visité les trois territoires pour rencontrer des intervenants. Le principal message que nous avons entendu pendant nos déplacements était que les Canadiens du Nord veulent être certains qu'ils demeureront un élément essentiel et vital du système national de transport. Malgré les efforts importants déployés à l'échelle nationale pour relier le pays d'est en ouest, une grande partie des intervenants que nous avons rencontrés pensent que des améliorations pourraient être apportées au corridor nord-sud afin d'inclure les habitants du Nord.

Nous avons discuté et débattu d'un certain nombre d'idées avec eux, car, en fait, plusieurs pays se sont attaqués à la question de l'inclusion des collectivités éloignées dans leurs systèmes nationaux de transport. Des idées comme le programme Essential Air Service des États-Unis, par exemple, ont été examinées. Cependant, au bout du compte, en nous appuyant sur les commentaires formulés par les représentants des gouvernements territoriaux, les membres des collectivités, les représentants autochtones et d'autres intervenants, nous avons axé beaucoup de nos recommandations sur l'amélioration des infrastructures, ce qui permettrait de donner suite à de nombreuses préoccupations et à de nombreux problèmes dont on nous a fait part dans le Nord.

Sur ce, madame la présidente, je serai heureux de répondre à vos questions sur le rapport.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Dee. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir abordé directement les points qui nous intéressent le plus.

Madame Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Dee. Nous sommes heureux de vous avoir parmi nous. C'est avec plaisir que nous commençons les discussions sur ce travail très important, que nous voulons poursuivre à l'automne, en accueillant quelqu'un qui a siégé au comité.

J'ai remarqué que vous avez dit que cette loi est revue tous les 10 ans. Compte tenu des progrès technologiques incessants et des changements apportés au sein de nos systèmes de transport, pensez-vous qu'il conviendrait d'augmenter la fréquence de cet examen?

• (1540)

M. Duncan Dee: Cette question a sans aucun doute été soulevée lorsque nous avons consulté les différents intervenants, et ils ont été nombreux à mentionner que la dernière fois qu'ils ou que leurs organisations ont participé à ce genre de consultation remontait en fait à plus de 10 ans — c'était il y a environ 13 ans —, et les choses ont beaucoup changé depuis.

Lorsqu'on regarde le travail mené par le Comité dans ce domaine, on constate que le secteur du transport est en constante évolution compte tenu de l'incidence de la technologie. De nombreux problèmes ont surgi au cours des 10 dernières années et quelques-uns depuis le dernier examen. Dans le Nord, des choses comme les changements climatiques ont changé un grand nombre des priorités en matière de transport pendant cette courte période de temps. Dans ce domaine, il faut également tenir compte de facteurs externes comme la sécurité, qui gagnent tout simplement en importance et qui ont soudainement des conséquences profondes sur la politique. Je dirais donc que la période de 10 ans est probablement un peu longue. Je ne pense pas qu'un examen annuel s'imposerait, mais il conviendrait probablement davantage de viser un point entre les deux.

Mme Kelly Block: Vous avez également mentionné que nous faisons partie d'un système nord-américain. J'ai cherché vite fait une liste de personnes qui auraient présenté au comité un exposé sur la question du transport. Y avaient-ils des gens des États-Unis, par exemple, et du Mexique?

M. Duncan Dee: Oui. Nos consultations étaient plutôt vastes. Tant au Canada qu'aux États-Unis, et dans une moindre mesure au Mexique, nous avons cherché des pratiques exemplaires; nous avons cherché à déterminer comment s'est faite l'intégration du continent et comment positionner de la meilleure façon possible le Canada dans ce contexte.

À titre d'exemple, l'une des choses fascinantes dont nous avons pris connaissance se rapporte à la circulation des biens. Un grand nombre de Canadiens, de vos concitoyens, font des achats en ligne, par exemple, et ils s'intéressent au passage efficace de leurs achats aux frontières. C'est le genre de choses dont nous ont parlé des experts et des universitaires que nous avons consultés de part et d'autre de la frontière, ainsi qu'ailleurs dans le monde.

Mme Kelly Block: Je sais que vous étiez membre du groupe qui a dirigé les travaux concernant le chapitre sur le Nord. Dans votre exposé, vous avez également mentionné que vos recommandations pour le Nord portaient surtout sur l'infrastructure. Je me demande si vous pouvez nous dire ce que le comité entendait par « infrastructure ».

M. Duncan Dee: Tout à fait.

Je tiens tout d'abord à dire que nous pensions au départ qu'il n'allait pas être beaucoup question d'infrastructure, que cela dépasserait la portée de la question à l'étude, c'est-à-dire le transport. Cependant, alors que nous examinions la question plus en profondeur et que nous regardions ce que d'autres pays ont fait pour gérer leur politique en matière de transports, nous avons constaté que l'infrastructure faisait partie intégrante de la façon dont ils s'étaient positionnés.

Dans le Nord, nous avons essentiellement défini les infrastructures comme les pierres d'assise qui permettent de transporter les gens et les biens, ce qui comprend les ports, les aéroports, les routes et les voies ferrées. De toute évidence, il n'y a toutefoix pas autant de voies ferrées et de routes dans le Nord, et il est donc plus question de ports et d'aéroports, mais surtout d'aéroports.

Dans le cas du Nord du Canada et de ses aéroports, contrairement à ce qu'on voit dans d'autres pays septentrionaux, nous avons constaté que, en raison de notre modèle d'utilisateur-payeur, nous avons de nombreuses collectivités qui ont encore des pistes d'atterrissage en gravier. Ces pistes sont la seule voie d'entrée et de sortie de ces collectivités. La raison pour laquelle nous avons convenu que l'infrastructure devait être un élément clé de tout examen du transport dans le Nord est que, dans beaucoup de ces collectivités, ces pistes de gravier ont un cycle de vie très limité parce que les avions qui s'y posent commencent à être très vieux. Nous arrivons au point où il n'y a plus d'avions de remplacement de taille similaire qui peuvent se poser sur ces pistes. Nous étions d'avis qu'aucune étude sur le transport ne pourrait être complète sans tenir compte des problèmes fondamentaux en matière d'infrastructure que l'on observe, notamment dans le Nord.

• (1545)

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Il vous reste une minute et demie.

Mme Kelly Block: Bien. Si nous pouvons prolonger le témoignage du témoin, je vais attendre et poser des questions plus tard.

La présidente: Oui, c'est bien.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Avant de commencer, je signale que je partagerai mon temps de parole avec ma collègue.

Le rapport recommande que le gouvernement fédéral hausse le plafond de la propriété étrangère en le faisant passer à 49 % pour ce qui est des transporteurs de passagers et à 100 % dans le cas de ceux qui offrent des services spécialisés. À votre avis, quel sera l'effet sur l'économie canadienne d'un accès accru aux capitaux étrangers pour les lignes aériennes canadiennes, qui seraient en revanche vulnérables à l'accroissement de la concurrence livrée par les lignes aériennes étrangères?

M. Duncan Dee: C'est une excellente question qui a donné du fil à retordre au comité.

L'une des choses que je devrais mentionner à ce sujet est qu'une hausse à 49 % du plafond de propriété étrangère ne signifie pas nécessairement qu'il y aura un accroissement de la concurrence livré par les lignes aériennes étrangères au Canada. Cela permet simplement aux transporteurs, aux lignes aériennes ou aux fournisseurs de services aériens d'avoir accès à une plus grande source de capitaux, qui, malheureusement, dans un pays de la taille du nôtre, n'est pas aussi grande que le souhaiteraient de nombreuses entreprises en démarrage.

Cette question nous a donné du fil à retordre, mais dans le contexte actuel, où nous avons vu des améliorations importantes de la performance financière des transporteurs aériens canadiens, la hausse à 49 % ne changerait pas radicalement les règles du jeu. Nous avons indiqué que certains transporteurs ont à un moment ou un autre préconisé la hausse à 49 % du plafond de propriété étrangère, mais ils ont ensuite changé de position. En fait, l'accord de type ciel ouvert conclu entre le Canada et l'Union européenne comprend déjà des dispositions pour faire passer le plafond de propriété étrangère à 49 %. Nous nous sommes sans aucun doute penchés sur l'idée voulant que la hausse du plafond à 49 % ait des conséquences directes sur les recettes et les positions concurrentielles des transporteurs, mais nous avons conclu qu'une telle hausse n'aurait pas d'effets dévastateurs.

À propos de la hausse à 100 % du plafond de propriété étrangère des transporteurs offrant des services spécialisés, nous nous sommes surtout penchés sur le fret aérien. Dans un pays vaste comme le nôtre, les transporteurs canadiens n'ont pas réussi à mener beaucoup d'activités dans le domaine du fret aérien. Nous avons des exploitants canadiens de fret aérien dont les activités sont principalement menées au pays, mais pour ce qui est des marchandises expédiées du Canada au reste du monde, selon ce que nous ont dit les expéditeurs, une grande partie de ces marchandises sont transportées par camion jusqu'aux États-Unis et expédiées à partir d'aéroports américains.

Nous avons estimé qu'en raison des activités limitées du Canada dans ce domaine, les répercussions d'une hausse du plafond à 100 % ne devraient pas être énormes, même si on peut soutenir que c'est beaucoup plus radical qu'une hausse à 49 %. Cette mesure aiderait à stimuler l'investissement dans un secteur auquel le Canada ne participe pas de façon considérable.

M. Gagan Sikand: Combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Il vous reste trois minutes.

M. Gagan Sikand: Je veux revenir à certains points que vous avez abordés plus tôt.

À propos des changements climatiques et de l'amélioration de l'accès routier et ferroviaire dans les collectivités du Nord, quel rôle l'industrie de l'aviation pourrait-elle jouer au Canada, à la suite, par exemple, d'une hausse à 100 % du plafond de propriété étrangère du fret aérien?

M. Duncan Dee: Pour ce qui est du Nord?

M. Gagan Sikand: Dans le Nord, pour les collectivités du Nord.

M. Duncan Dee: Dans le Nord du Canada, vous avez actuellement deux grands transporteurs qui desservent l'ensemble du territoire, et de petits transporteurs régionaux qui assurent les déplacements à destination et en provenance des petites collectivités. Ces transporteurs jouent un rôle essentiel dans cette région. Les routes et les voies ferrées au nord du 60^e parallèle, et dans la majeure partie de ce territoire, ne sont pas des solutions de rechange viables compte tenu des coûts et de la distance.

Le transport aérien est essentiellement ce qui permet d'assurer à longueur d'année un lien indispensable avec beaucoup de ces collectivités. Dans certaines de ces collectivités, des routes de glace durant l'hiver offrent un accès routier, mais le transport aérien est le principal moyen de s'y rendre à longueur d'année.

À propos d'éventuels changements que la hausse du plafond de propriété étrangère pourrait avoir sur ces activités, nous avons estimé qu'il n'y en aurait pas. Dans le cas des transporteurs de passagers, c'est-à-dire la majorité des transporteurs dans le Nord du Canada, comme Canadian North et First Air, nous sommes d'avis que la hausse du plafond à 49 % ne changerait pas le climat concurrentiel...

• (1550)

M. Gagan Sikand: Je suis désolé de vous interrompre, mais je partage mon temps de parole avec ma collègue.

Merci beaucoup.

M. Duncan Dee: Je vous en prie.

La présidente: Il ne vous reste plus beaucoup de temps. Vous avez 30 secondes.

Mme Kate Young (London-Ouest, Lib.): Je vais m'en tenir à cela et peut-être revenir avec une autre question plus tard, si vous me le permettez.

La présidente: Monsieur Nantel.

[Français]

M. Pierre Nantel (Longueuil—Saint-Hubert, NPD): Merci, monsieur le président

Monsieur Dee, avez-vous besoin d'utiliser l'oreillette pour entendre l'interprétation simultanée?

M. Duncan Dee: Non, ça va. Je comprends le français.

M. Pierre Nantel: D'accord.

En ce qui a trait à la région du Nord, je suis plutôt familier avec les enjeux de télécommunications et de patrimoine. Par contre, une nouvelle approche et de nouvelles solutions apparaissent. On pense, par exemple, aux nouveaux orbites de satellites qui pourront améliorer les communications et l'accès au service Internet à large bande *upward* et *downward*.

Pour quelqu'un qui n'est pas extrêmement familier avec l'aviation dans le Nord, qu'est-ce qui explique que ce soit si cher et que ce soit si difficile sur le plan de la rentabilité? Je présume que c'est le faible volume qui est en cause.

Je vous parle de cela parce que, dans ma circonscription, un des principaux usagers de l'aéroport de Saint-Hubert, Pascan inc., a déployé beaucoup d'énergie dans ce domaine. Cette compagnie a acheté de l'équipement pour faire face à la demande éventuelle du Plan Nord, aux changements de gouvernement et aux déroutés qui affectent les marchés des ressources naturelles. Aujourd'hui, cette entreprise est aux prises avec une situation financière très difficile.

Où se situe le principal défi pour ces transporteurs?

M. Duncan Dee: Le défi principal pour les transporteurs qui desservent le Grand Nord est, comme vous l'avez indiqué, le nombre de passagers et le chiffre d'affaires.

Certains pays, comme les États-Unis, la Russie et certains autres, ont surmonté ce problème grâce aux programmes qui sont spécifiquement...

M. Pierre Nantel: Vous voulez dire conçus

M. Duncan Dee: Oui. Ils sont conçus pour les besoins des régions éloignées. Par exemple, les États-Unis ont des régions beaucoup moins éloignées que les nôtres.

M. Pierre Nantel: Outre l'Alaska.

M. Duncan Dee: C'est exact.

Il y a une communauté qui est près de la frontière avec l'Ontario et qui est désignée comme étant une communauté éloignée. Elle reçoit donc des subventions. Le prix du transport aérien est tellement élevé dans certaines communautés que le gouvernement américain a décidé de verser des subventions pour que les tarifs soient moins élevés.

Le Canada a étudié ces différents programmes et a conclu qu'ils ne répondent pas à ses besoins. Présentement, dans le Grand Nord du Canada — pas le Grand Nord du Québec —, mais au nord du 60° parallèle, nous avons déjà deux transporteurs aériens assez importants qui desservent ces collectivités sans obtenir de subventions du gouvernement. Au lieu de subventionner les activités commerciales de ces transporteurs, nous avons recommandé d'augmenter les subventions aux infrastructures dans le secteur de l'aviation dans le Nord. Il s'agissait de subventions à la construction...

• (1555)

M. Pierre Nantel: De pistes d'atterrissage et d'aéroports.

M. Duncan Dee: En effet, il s'agit de pistes d'atterrissage et des choses du genre.

M. Pierre Nantel: On parlait de l'Alaska. C'est probablement l'une des seules régions très éloignées pour les Américains.

M. Duncan Dee: Oui.

M. Pierre Nantel: Êtes-vous en mesure de me dire quel est l'écart de prix entre un vol à partir de Seattle vers une communauté au Nord de l'Alaska et celui d'un vol à partir de Vancouver vers une communauté au Nord de l'Alberta. Y a-t-il de grands écarts de prix?

M. Duncan Dee: Nous n'avons pas étudié les prix de façon très détaillée. En plus du problème des prix, le Canada a comme défi d'avoir un système payé par les usagers. Aux États-Unis, le système est carrément subventionné à tous égards. Il est donc difficile de faire des comparaisons. Voyager entre Vancouver et le Grand Nord du Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest est en effet beaucoup plus coûteux qu'entre Seattle et l'Alaska.

En même temps, le gouvernement du Canada récolte des sommes importantes de ses passagers quand ils voyagent entre Vancouver et le Grand Nord afin de pouvoir contribuer au financement des aéroports, de la sécurité et d'autres choses du genre.

M. Pierre Nantel: Vous faites allusion à des choix administratifs. Nous avons entendu dire, hier ou lundi, que l'aéroport de la ville de Québec va changer son mode de financement. Actuellement, l'aéroport touche un montant relatif à sa valeur foncière alors qu'à présent, il va se tourner vers autre chose. Ce genre de choix peut-il faire une grande différence?

M. Duncan Dee: En fait, nous avons déjà constaté que ces choix font une grande différence entre les prix payés par les consommateurs canadiens et américains. Les sommes demandées par les transporteurs aériens...

M. Pierre Nantel: Vous parlez des taxes aéroportuaires.

M. Duncan Dee: Les taxes aéroportuaires, les surcharges et les tarifs de ce genre peuvent contribuer à l'augmentation du prix d'un billet d'avion de l'ordre de 20, 30 ou 40 %. Ce sont des questions très importantes.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Nantel.

[Français]

M. Pierre Nantel: Merci, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Madame la présidente, j'aimerais partager mon temps avec Mme Young, qui avait une question à poser.

La présidente: Madame Young.

Mme Kate Young: Je tenais à dire que le ministre des Transports, le ministre Garneau, voit évidemment la valeur économique du portefeuille des transports. Je crois que rater le tir aurait de vastes répercussions.

Je sais que vous avez parlé précisément du transport aérien dans le Nord, mais j'aimerais avoir une meilleure idée de ce que cet important rapport implique en général. J'aimerais aussi savoir ce que vous attendez du gouvernement à cet égard et quelles devraient être ses priorités à votre avis.

M. Duncan Dee: Évidemment, le transport aérien et le Nord sont deux grandes priorités. Peu importe l'idée qu'on se fait des recommandations formulées, je crois que le rapport constitue un bon point de départ pour le gouvernement et qu'il devrait lui donner un aperçu des défis identifiés par les parties concernées.

Forts de l'expérience de notre président, M. Emerson, dans la compilation de rapports et de recommandations semblables, nous avons voulu nous assurer que les consultations n'étaient pas seulement axées sur les intervenants ou les joueurs de l'industrie. Nous voulions aussi consulter des universitaires, des experts, et faire des comparaisons avec des administrations étrangères.

Même si le gouvernement ne se sent pas interpellé par nos recommandations, nous espérons qu'elles lui donneront au moins un aperçu des défis auxquels l'industrie est confrontée. Comme Mme Block l'a mentionné plus tôt, c'est un examen qui a lieu tous les 10 ans, et lorsque nous avons procédé aux consultations, des répondants nous sont arrivés avec une liste interminable, car cela faisait plus d'une dizaine d'années qu'un tel examen n'avait pas été effectué.

Vous l'avez dit, mais je crois que le ministre a tout à fait raison de croire que cela a de nombreuses implications économiques, et que nous ne pouvons pas nous permettre de rater le tir. Espérons que le rapport lui fournira à tout le moins un cadre de travail pour aborder les enjeux soulevés par les intervenants de l'industrie, ceux qu'il faudrait régler dans les 10, 20 ou 30 prochaines années et auxquels le rapport est censé répondre.

• (1600)

Mme Kate Young: Je voulais parler précisément de l'ACSTA et du contrôle des passagers. Vous avez indiqué qu'on ne semblait pas vouloir apporter des améliorations de ce côté.

Est-ce un problème qui pourrait être réglé par l'embauche de plus de personnel, ou s'agit-il plutôt d'un problème technologique?

M. Duncan Dee: Les membres du comité ont été estomaqués — je pense que c'est la meilleure façon de le décrire — d'apprendre qu'il s'agissait du problème le plus pressant pour les intervenants du secteur de l'aviation. Lorsque nous avons rencontré les représentants des aéroports, des compagnies aériennes, des groupes d'utilisateurs et des groupes de consommateurs, nous avons été franchement surpris de voir qu'ils étaient presque unanimes à ce sujet, car c'est un secteur qui ne s'entend généralement sur pas grand-chose. Cela congestionne leurs activités.

Nous avons examiné la question de très près. Nous avons étudié différents modèles issus des quatre coins du monde, et bien que le

financement soit une des principales préoccupations — l'ACSTA vous dira certainement que son financement n'a pas augmenté malgré la hausse du nombre de passagers —, il y a des problèmes plus graves que le financement. C'est du moins ce que nous avons pu observer.

Avec la structure actuelle, Transports Canada étant l'organisme de réglementation, le modèle — l'ACSTA est le fournisseur de services et l'intermédiaire, et les entrepreneurs sont ceux qui en font la prestation dans les divers aéroports — a ses limites. Nous avons fait quelques suggestions dans le rapport pour améliorer le modèle afin de mieux aborder les problèmes soulevés par l'industrie, les parties prenantes et les aéroports.

La présidente: Ils vous reste 45 secondes si vous voulez les utiliser.

Mme Kate Young: Je crois que c'est une question qui touche tous les voyageurs qui transitent par les aéroports. Y a-t-il une solution rapide, d'après vous, ou faudra-t-il être patient?

M. Duncan Dee: La solution la plus rapide consiste à injecter des fonds, mais je ne crois pas que ce soit une bonne solution à long terme. C'est ce qui pose problème. Avec le système actuel, plus le trafic de passagers augmente, plus il faut injecter de l'argent.

Je dirais que la façon la plus rapide de remédier à la situation serait d'assurer une mise en oeuvre plus efficace du programme pour les voyageurs dignes de confiance que l'Agence des services frontaliers du Canada utilise pour le contrôle des voyageurs qui arrivent au Canada. Il s'agirait de recourir à cette base de données, à ces renseignements, et à la technologie pour faire le contrôle des voyageurs dignes de confiance au contrôle de sécurité préalable à l'embarquement dans les aéroports.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Iacono.

[Français]

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

Afin d'améliorer la viabilité, la responsabilisation et la compétitivité du Réseau national d'aéroports du Canada, l'examen a recommandé qu'on privatise les plus grands aéroports, comme ce fut le cas aux États-Unis et en Australie. Le rapport suggère aussi que les aéroports rendent davantage compte de leurs décisions en ce qui concerne les investissements ainsi que les frais et les droits demandés et, également, que certains aspects de leurs activités soient supervisés par l'Office des transports du Canada.

J'ai trois questions à poser. Premièrement, quels intervenants ont plaidé en faveur de la privatisation des plus grands aéroports et quels aspects de leur prise de position sont les plus convaincants? Deuxièmement, dans quels délais pensez-vous que Transports Canada pourrait mettre en oeuvre cette recommandation, qui demanderait l'élaboration de politiques, des modifications législatives et des offres d'actions multiples? Troisièmement, quels étaient, s'il y a lieu, les intervenants du secteur du transport aérien opposés à l'idée de privatiser les aéroports et quelles raisons ont-ils invoquées?

• (1605)

M. Duncan Dee: Si vous me le permettez, je vais vous répondre en anglais.

M. Angelo Iacono: Bien sûr.

[Traduction]

M. Duncan Dee: Pour ce qui est de la privatisation des aéroports, vous vouliez savoir quels intervenants étaient en faveur de cela. Ce n'est pas tellement que les intervenants sont arrivés avec un modèle précis en tête. Lorsque nous avons consulté les experts et les universitaires et que nous avons examiné les modèles avec eux, il était on ne peut plus clair que dans les aéroports des États-Unis et de l'Australie, et ailleurs où ce modèle est appliqué, les plus grands investisseurs sont des fonds de pension canadiens, et c'est assez ironique d'ailleurs. Des fonds de pension canadiens investissent dans l'infrastructure, que ce soit aux États-Unis, en Australie ou en Europe, alors que les aéroports canadiens ne bénéficient pas d'investissements privés de la même ampleur.

Et si nous en sommes venus à cette recommandation, c'est que notre président, David Emerson, a été le premier directeur d'administration portuaire à être nommé lorsque le gouvernement au pouvoir a décidé de dégager Transports Canada de la responsabilité de la gestion des aéroports et de la confier à des administrations aéroportuaires. Il a compris, et nous aussi, que le modèle actuel ne devait pas constituer la dernière étape de l'évolution de la gouvernance des aéroports. Après la dévolution des responsabilités relatives aux aéroports de Transports Canada, même si la structure actuelle des administrations aéroportuaires pouvait fonctionner pendant un certain temps, il fallait qu'on envisage la privatisation, du moins pour les plus grands aéroports. Des intervenants, surtout des utilisateurs — compagnies aériennes, clients et voyageurs —, nous ont dit qu'avec le modèle actuel, les administrations aéroportuaires n'étaient pas soumises à un niveau de responsabilisation adéquat.

Ayant reçu ce genre de commentaires, et après avoir examiné de nombreux modèles internationaux, nous avons décidé de recommander un modèle axé sur la privatisation. Cette recommandation s'appuie sur ce qui est en place au Royaume-Uni, en Australie et aux États-Unis, et sur le fait que des fonds de pension canadiens investissent beaucoup de ce côté. Cela permettrait non seulement d'accroître la responsabilisation des administrations aéroportuaires, mais aussi d'assurer la discipline et le capital dont ces aéroports auront besoin à l'avenir.

M. Angelo Iacono: Merci.

Peter, je peux partager mon temps avec vous.

La présidente: Bienvenue au Comité.

M. Peter Fragiskatos (London-Centre-Nord, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Deux minutes.

M. Peter Fragiskatos: Nous avons tous des concitoyens qui ont eu des problèmes à l'aéroport, et parfois de graves problèmes. Ils ont perdu des bagages. On leur a refusé l'embarquement sur des vols trop pleins. Il y a d'importants retards sur l'aire de trafic. Je veux en venir par là à la déclaration des droits des passagers. Cela existe en Union européenne et aux États-Unis. Les compagnies aériennes canadiennes sont assujetties à ces lois lorsqu'elles sont dans ces territoires.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez. On a imposé des sanctions considérables à des compagnies américaines, dont Southwest Airlines, pour des retards sur l'aire de trafic. Et il y a bien d'autres exemples. Pourriez-vous nous faire part de vos commentaires là-dessus? Pensez-vous qu'il s'agisse d'une mesure raisonnable que le Canada devrait envisager d'adopter?

M. Duncan Dee: C'est une excellente question, et nous y avons songé pendant la préparation du rapport. Il faut cependant se rappeler que le Canada, malgré toutes les difficultés qu'on peut éprouver, offre généralement de hauts standards de service à la clientèle dans le secteur du transport aérien. Nous n'avons pas vu les mêmes histoires d'horreur qu'aux États-Unis, par exemple, qui nous ont servi les exemples les plus flagrants de bévues ou de problèmes en matière de service à la clientèle.

Un des points soulevés, et vous l'avez aussi mentionné, c'est que les consommateurs canadiens qui voyagent vers une destination où une déclaration des droits des passagers est en vigueur bénéficient de ces droits, tandis que les voyageurs qui se déplacent entre deux villes canadiennes n'ont pas ce privilège. Bon nombre de témoins qui ont comparu devant notre comité d'examen ont fait valoir cet argument. En fait, une des recommandations que nous avons formulées veut que le Canada envisage d'harmoniser ses règles avec celles des États-Unis et de l'Union européenne, les deux principales administrations avec lesquelles nous faisons des échanges commerciaux et par lesquelles transitent beaucoup de passagers et de marchandises.

●(1610)

La présidente: Monsieur Dee, je dois vous interrompre, je suis désolée. Ce sont des renseignements très pertinents, mais je dois céder la parole à M. Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je vous remercie, monsieur Dee, d'être parmi nous aujourd'hui et de nous livrer votre témoignage.

Mes questions vont d'abord porter sur le Nord.

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt la partie de votre rapport qui porte sur le Nord. Les chiffres que vous nous présentez sont assez impressionnants pour ce qui est des investissements nécessaires pour accéder aux ressources du Nord.

Dans le tableau intitulé « Coûts-avantages estimés pour des investissements dans le Nord », vous proposez des investissements de 9 milliards de dollars pour développer les infrastructures. On parle d'un potentiel pour les dépenses d'exploitation de 276 milliards de dollars. À première vue, ces chiffres sont assez impressionnants.

Pourriez-vous me dire, au sujet des dépenses d'exploitation, sur quoi vous vous êtes basés pour justifier des investissements de 9 milliards de dollars? À l'intérieur de ces 276 milliards de dollars, certaines dépenses ont déjà été réalisées, même si les investissements pour créer ces corridors ne sont pas en vigueur présentement.

M. Duncan Dee: Les chiffres que nous avons utilisés dans le rapport proviennent des industries qui desservent le Nord, qui y exploitent déjà des projets et qui songent à améliorer l'exploitation des ressources dans le Grand Nord.

Dans le cadre de l'étude de ce dossier, nous avons fait des comparaisons, notamment avec le Plan Nord, au Québec, qui est actuellement en cours dans cette province. Il est important pour le Canada, en tant que pays nordique,

[Traduction]

d'examiner de plus près la question du développement dans le Nord et de la façon dont nous pourrions tirer profit du potentiel des ressources qui s'y trouvent dans l'intérêt de l'économie nationale.

[Français]

M. Luc Berthold: Permettez-moi de vous interrompre puisque nous ne disposons pas de beaucoup de temps.

Les chiffres que vous ont fournis les industries représentent-ils des dépenses possibles d'investissement qui s'ajoutent à ce qui a déjà été fait ou s'agit-il des projets en cours, avec ou sans les investissements en matière d'infrastructures?

M. Duncan Dee: Ce sont uniquement des dépenses additionnelles.

M. Luc Berthold: D'accord.

Selon vous, s'agit-il d'une prévision optimiste qui peut servir à convaincre un gouvernement de faire des investissements?

M. Duncan Dee: Oui, il s'agit d'une prévision optimiste, surtout en ce qui a trait au Grand Nord. Ce que nous avons est tout de même limité par les activités actuelles. Or, en tant que pays nordique, nous devons songer à investir de façon importante dans l'exploitation des ressources naturelles du Grand Nord.

M. Luc Berthold: C'est un peu comme une abeille qui verrait un grand champ de fleurs, mais qui serait dans un pot. L'abeille est en effet dans un pot présentement et ne peut pas en sortir. Il faut donc trouver un moyen de l'en faire sortir.

M. Duncan Dee: Sans ces investissements, l'abeille sera toujours limitée.

M. Luc Berthold: Malheureusement, les ressources naturelles sont un peu comme les saisons: il y a des fleurs en été, mais il n'y en a pas en automne. Ces prévisions peuvent donc fluctuer.

Au sein du gouvernement, a-t-on dressé une liste de projets et de priorités en vue de développer le Nord? Savez-vous s'il y a des projets concrets, assortis d'échéances?

M. Duncan Dee: Il y a certainement des listes de projets, surtout au sein de l'Agence canadienne de développement économique du Nord. Nous avons mentionné certains projets dans notre rapport. Ils avaient été désignés par les gouvernements des territoires du Nord ainsi que par les communautés. Je crois que la liste des projets que nous avons désignés est plus ou moins la même que celle du gouvernement fédéral.

•(1615)

M. Luc Berthold: Dans ces listes, vous n'avez pas vu d'intentions de réalisation ou d'échéances concrètes?

M. Duncan Dee: Pas à ma connaissance.

M. Luc Berthold: Vous n'en avez pas vu.

M. Duncan Dee: Non, je n'en ai pas vu.

M. Luc Berthold: D'accord.

Me reste-t-il encore un peu de temps, madame la présidente?

[Traduction]

La présidente: Vous avez une minute et demie.

M. Luc Berthold: Une minute et demie.

La présidente: Et même un peu moins.

[Français]

M. Luc Berthold: Dans le rapport sur le transport aérien, j'ai beaucoup lu au sujet du Réseau national d'aéroports. Il existe aussi un ensemble de petits aéroports qui viennent alimenter les aéroports nationaux. On en a parlé un peu moins mais, en région, cet enjeu est très important. Je pense à la région de la Gaspésie et à plusieurs petites régions du Québec qui possèdent un aéroport. Personnellement,

je les considère comme sous-utilisés dans un grand pays comme le Canada. Y a-t-il une raison particulière pour laquelle ce volet du dossier n'a pas été précisément étudié dans le rapport?

M. Duncan Dee: Nous avons étudié le service aérien des régions, mais la plupart de ces aéroports ne font pas partie du Réseau national d'aéroports.

M. Luc Berthold: Ils n'en font pas partie.

M. Duncan Dee: Nous avons concentré nos efforts sur l'étude des aéroports qui font partie du Réseau.

M. Luc Berthold: Ne croyez-vous pas qu'il y aurait un avantage à analyser éventuellement plus en profondeur la contribution de ces petits aéroports au Réseau national?

M. Duncan Dee: Absolument.

En raison des échéanciers qui nous ont été donnés, nous n'avons pas pu étudier tous les aéroports et tous les dossiers que nous aurions aimé approfondir.

M. Luc Berthold: C'est une suggestion pour une prochaine étude. Si jamais on vous demande encore vos services, pourriez-vous retenir cette suggestion?

M. Duncan Dee: Absolument.

[Traduction]

La présidente: Bon point.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente. Je vais partager mon temps avec M. Badawey.

Monsieur Dee, bienvenue. J'aimerais parler des compagnies aériennes à rabais. Nous avons reçu les représentants d'une compagnie qui veut s'établir au Canada. Ils ont indiqué qu'ils souhaitaient obtenir une exemption ministérielle afin d'avoir un ratio de propriété étrangère de 49 %. Ils nous ont également dit que même si de telles exemptions existaient depuis un bon moment, jamais une entreprise n'en avait bénéficié. Êtes-vous au courant de cette dynamique?

M. Duncan Dee: Je ne sais pas si nous avons reçu les mêmes témoins, mais nous avons entendu des arguments semblables de la part d'autres parties intéressées qui souhaitent lancer des services aériens à petit prix au Canada.

M. Ken Hardie: Je vais tâcher d'être bref pour que mon collègue ait lui aussi la chance de poser une question.

J'ai cru comprendre de la part de ces représentants qu'ils avaient besoin de ce ratio de propriété étrangère afin d'exploiter une compagnie aérienne à rabais. Ils ont indiqué que c'était parce qu'il n'y avait pas le capital voulu au Canada, mais j'ai eu l'impression que même si le capital y était, ils réclameraient ce ratio de propriété étrangère. Quelle est la dynamique en jeu, ici?

M. Duncan Dee: Encore là, je ne sais pas si nous avons entendu les mêmes personnes, parce que cela me paraît assez identique à ce qu'on nous a dit. Des promoteurs de compagnies aériennes à petit prix nous ont effectivement dit que le marché était limité au Canada pour ce genre d'entreprise et qu'il y avait peu d'intérêt à cet égard, mais qu'ailleurs dans le monde, des investisseurs étrangers, pas des investisseurs canadiens, étaient prêts à fournir le capital voulu. On nous a pressés, en fait, d'envisager la possibilité de faire passer la limite à plus de 49 %, mais nous nous sommes restreints à 49 %, compte tenu des règles en place ailleurs dans le monde, notamment aux États-Unis, où la propriété étrangère de compagnies aériennes n'est pas permise.

• (1620)

M. Ken Hardie: Parlons donc des compagnies aériennes ultra économiques. Les représentants que j'ai entendus étaient très intéressés à desservir des aéroports secondaires qui n'offrent pas vraiment de liaisons régulières. À mon avis, cela permettrait de valoriser le marché, mais on craint que ces compagnies ne soient tentées d'entrer en concurrence directe avec les compagnies aériennes existantes. D'autres craignent aussi qu'il y aurait un nivellement par le bas en ce qui a trait au service à la clientèle et même à la sécurité. Vous savez, lorsqu'on ne cesse de réduire les coûts, à un moment donné, le marché n'est plus nécessairement le meilleur baromètre pour déterminer les besoins du pays en matière de services aériens. Est-ce que vous vous êtes penchés sur la question des compagnies aériennes ultra économiques et la façon de gérer leur présence sur le marché canadien?

M. Duncan Dee: Nous n'avons pas examiné la question sous cet angle précisément. Nous avons cependant jeté un coup d'oeil à l'ensemble des compagnies aériennes ultra économiques. Je crois pouvoir affirmer qu'il n'y a pas d'exemples démontrant que les transporteurs ultra économiques pourraient être perçus comme étant moins sécuritaires que les autres. En fait, dans bien des villes de l'Union européenne et des États-Unis, les transporteurs ultra économiques sont nez à nez avec les transporteurs traditionnels et les transporteurs à faibles coûts. Sur le plan de la sécurité, je ne pense pas que nous avons été en mesure de cerner quelque indication que ce soit qui pourrait nous permettre de conclure à des lacunes en matière de sécurité. Évidemment, le régime réglementaire y est pour beaucoup, et celui du Canada est hors pair.

M. Ken Hardie: Merci.

Vance.

La présidente: Vous avez deux minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur Hardie, et merci, madame la présidente.

Monsieur Dee, d'après votre participation et votre contribution à l'examen de la Loi sur les transports, pensez-vous qu'il serait approprié d'effectuer une étude exhaustive sur la création et l'élaboration d'une stratégie de transport du Canada qui met l'accent sur des corridors stratégiques, et que cela devrait être une priorité à poursuivre incessamment, puisque le processus suit son cours?

M. Duncan Dee: Oui, oui et oui, absolument. Je crois que vous avez répondu à la question de Mme Young mieux que je n'aurais pu le faire, car c'est exactement ce que souhaiterait notre comité d'examen. Pour un pays qui dépend autant des transports que le Canada, de par son profil géographique et la distribution de sa population, ce qui lui fait entre autres défaut, c'est une stratégie de transport nationale qui tient compte de tous les éléments qui maximiseraient l'efficacité de notre réseau de transport pour les années à venir. Comme Mme Block le disait tout à l'heure, l'examen

que nous avons mené a lieu aux dix ans, alors que dans bien des pays, c'est une stratégie évolutive qui fait partie intégrante du processus décisionnel. Alors oui, absolument, tout à fait.

M. Vance Badawey: Merci de votre réponse.

La présidente: Désolée, monsieur Badawey, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Arnold, bienvenue.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Je chausse les souliers de Dianne Watts aujourd'hui, et je dois dire que mes pieds me font mourir, comme Ken Hardie l'a fait remarquer. Mais sérieusement, j'aimerais préciser que son frère est décédé du cancer hier, alors c'est pour cela qu'elle est absente aujourd'hui. C'est un honneur pour moi de la remplacer.

Merci, monsieur Dee, d'être ici. Vous avez dit plus tôt que les pistes en gravier du Nord ne sont pas tellement compatibles avec les nouveaux aéronefs commerciaux, et que les appareils à venir ne conviendront pas plus à ce genre de piste. Dans le rapport, je vois qu'on avance des chiffres par rapport à ce qu'il en coûterait pour prolonger et paver les pistes. Avez-vous envisagé la possibilité qu'un fabricant puisse construire ou reconstruire un aéronef de façon à ce qu'il soit compatible avec ces pistes? Je pose la question non pas parce que je suis féru des aéronefs, mais parce que je sais qu'on installe des turbopropulseurs sur des aéronefs Beaver, je crois, et cela a donné un nouveau souffle à cet appareil.

• (1625)

M. Duncan Dee: Très juste, et nous avons appris que, dans le Nord, un certain nombre de transporteurs rééquipent, comme vous l'avez dit, leurs avions et prolongent vraiment la durée de vie d'appareils qui volent depuis bon nombre d'années, pour répondre au problème des pistes de gravier de beaucoup de ces localités.

Les nouveaux appareils, et même des appareils pas si nouveaux qu'on exploite depuis quelques années, sont incapables d'atterrir sur ces pistes. L'équipement pour pistes non revêtues, qui était disponible pour certains des appareils qui desservent encore ces localités, devient de plus en plus difficile à trouver. Pour accéder à beaucoup de ces localités, mais aussi dans un souci de sécurité à long terme, le Canada, je pense, devrait s'attaquer à ce problème. En effet, si ces localités doivent continuer de faire partie de notre réseau national de transport, et que leurs habitants sont traités comme les autres Canadiens qui peuvent aller dans le reste du pays en sécurité, rapidement et à bon prix, nous devons envisager de revêtir ces pistes en dur. Évidemment, le budget limite le nombre de travaux et le montant à leur consacrer, mais si on ne commence pas à régler le problème, il continuera d'être repoussé de plus en plus loin dans la liste des priorités.

M. Mel Arnold: Je ne suis certainement pas un spécialiste, mais je m'interroge sur la construction de pistes en béton et en dur sur le pergélisol...

M. Duncan Dee: Absolument.

M. Mel Arnold: ... avec les problèmes de gel qui règnent là-bas. C'est pourquoi je m'interroge. Le problème des pistes de gravier est typiquement canadien. Nous avons donc, peut-être, une solution typiquement canadienne, avec des avions compatibles.

Ensuite, à quel point l'accroissement des mesures de sécurité pour les déplacements aériens a-t-il touché le Nord? A-t-on pu répondre à toutes les difficultés? Subsiste-t-il des difficultés particulières, là-bas, et faut-il, alors, des investissements?

M. Duncan Dee: Excellente question, certainement l'une de celles que nous ont posées un certain nombre d'habitants du Nord que nous avons consultés. Pour certaines des exigences imposées en matière de sécurité dans beaucoup de ces aéroports, on ne fait de distinction pour personne: ce qui vaut pour un aéroport comme Vancouver vaut aussi pour Iqaluit ou Yellowknife ou n'importe quel des aéroports du Nord. Il est sûr que nous avons notamment recommandé d'envisager une aide financière fédérale à ces localités, quand on leur imposera ces mesures.

Il est extrêmement difficile de calculer un modèle de l'utilisateur-payeur dans le Grand Nord, où la population de clients et la population générale sont si petites, mais il est très difficile aussi de le justifier, parce que, dans beaucoup de ces localités, on impose des règles universelles sans appui financier approprié pour aider à leur application. L'un de vous a parlé des coûts des déplacements dans le Nord. Le modèle de l'utilisateur-payeur impose ces règles de manière universelle. Le billet n'en est que plus cher. Il faut envisager l'aide fédérale.

M. Mel Arnold: Je laisse le reste de mon temps à Mme Block, si elle a des questions.

Mme Kelly Block: Absolument. Combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Comme chaque intervention dure cinq minutes et non six, il ne vous reste rien.

Des députés: Oh, oh!

La présidente: Madame Duncan, vous disposez de trois minutes.

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD): En fait, j'ai une seule question à poser, mais je tiens d'abord à vous féliciter pour votre rapport, particulièrement pour la partie portant sur le nord du Canada. C'est la partie sur laquelle je me suis jetée tout de suite, parce que j'ai déjà travaillé au Yukon...

M. Duncan Dee: Absolument. Oui.

Mme Linda Duncan: ... et je suis très au courant des problèmes qui existent là-bas.

L'un des gros problèmes des localités du Nord, y compris le nord de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba...

M. Duncan Dee: Bien sûr.

Mme Linda Duncan: ... jusqu'au Québec, les routes sont de glace. Je sais qu'il n'en est pas précisément question, bien que vous parliez de la fonte du pergélisol, mais pour des localités comme Fort Chipewyan, avec tous les incendies dans le nord de l'Alberta, c'est chaud. Les routes de glace disparaissent plus tôt, en raison du changement climatique et, à cause des incendies, on a interrompu les services aériens. Les localités se retrouvent complètement bloquées. Personne ne peut en sortir pour aller travailler, et les fournitures ne peuvent plus s'y rendre.

Pensez-vous qu'il est également important pour le gouvernement de veiller à ces localités isolées? Si ces localités du Nord doivent devenir des joueurs productifs de notre économie, elles ont besoin d'une infrastructure de base pour les transports.

• (1630)

M. Duncan Dee: Sans vouloir exagérer, ç'a certainement été l'un de nos regrets, à notre comité, de manquer de temps et de devoir nous limiter au nord du 60^e parallèle. En fait, le ministre de l'époque nous a demandé d'examiner particulièrement le transport dans le Nord, en raison des problèmes que vous avez mis en relief. Les défis qui s'y posent sont aggravés non seulement par les changements climatiques, mais aussi par les répercussions de facteurs comme...

Mme Linda Duncan: La « Bête ».

M. Duncan Dee: Oui, exactement.

C'est une région où il reste beaucoup à faire. Nous avons notamment constaté, et c'est tout à fait intéressant, que, dans beaucoup de ces régions du nord du Canada, l'État fédéral prend déjà l'initiative, seul ou avec la province ou le territoire, d'examiner notamment les répercussions de la dégradation du pergélisol sur le transport local. Cet aspect mériterait à lui seul un rapport, et on manquerait de place pour parler de... Mais, comme vous l'avez dit, pour faire jouer à ces localités un rôle actif dans l'économie canadienne, des investissements dans les infrastructures et le transport y sont indispensables.

Mme Linda Duncan: Merci beaucoup.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, je me demandais si nous pouvions retenir ce témoin quelques minutes de plus pour ceux qui auraient encore des questions.

La présidente: Monsieur Dee, votre horaire vous permet-il de rester encore une vingtaine de minutes?

M. Duncan Dee: Bien sûr.

La présidente: Nous sommes censés passer aux travaux du Comité.

Est-ce que le Comité a d'autres questions? Il y a vous deux.

Merci beaucoup de rester un peu plus longtemps.

La parole, alors, est à Mme Block.

Mme Kelly Block: J'ai quelques questions qui, peut-être, se réduiront à une.

Vous avez dit que votre comité avait été estomaqué d'entendre que la priorité des acteurs dans le transport aérien de personnes et celle du secteur du transport aérien était les droits imposés aux voyageurs et les frais pour la sécurité. Chacun d'eux avait insisté là-dessus. Je me demande si vous pouvez nous dire ce que vous pensez de l'éventuel effet, sur ces frais, d'une taxe nationale sur le carbone. Quel effet aurait-elle sur le secteur de l'aviation? Voyez-vous aussi que...?

M. Duncan Dee: Nous ne nous sommes pas arrêtés à une taxe sur le carbone. Le secteur du transport aérien et l'industrie nous ont parlé, comme, je pense l'un de vos collègues aussi, du coût des déplacements et de la comparaison du prix des billets pour un voyageur en partance, par exemple, de Seattle pour le nord de l'Alaska et un autre en partance de Vancouver pour le nord du Canada. J'ai répondu que la comparaison était difficile, parce que le modèle canadien de l'utilisateur-payeur gonfle automatiquement le prix payé par le voyageur canadien, qui doit payer pour tout. Aux États-Unis, un programme subventionné intervient pour soulager le voyageur d'une partie des frais. Nous n'avons jamais examiné la taxe sur le carbone et ses répercussions sur les coûts. Dans les structures actuelles, des sociétés aériennes autorisent l'application de crédits carbone pour compenser la production de carbone par un déplacement, ce qui accroît le coût, mais au moins est-ce volontaire.

Je ne crois pas être la personne la plus compétente pour répondre à cette question, puisque nous n'avons pas examiné, dans notre rapport, les taxes sur le carbone.

• (1635)

Mme Kelly Block: Ce qui m'amène à vous demander que si, dans votre rapport, vous notez le plus grand attrait exercé par la Colombie-Britannique sur les transporteurs étrangers grâce à la réduction de ses taxes sur le carburant aviation, a-t-on observé un effet négatif de l'augmentation, par l'Ontario, de ses taxes sur le même carburant?

M. Duncan Dee: Nous avons entendu haut et net que la réduction du droit d'accise sur le carburant aviation a favorisé une augmentation des services — notamment vers Vancouver — et que la décision inverse, en Ontario, a nui à la rentabilité et à la viabilité de beaucoup de ces services. Nous avons pu le vérifier auprès d'un certain nombre de chercheurs.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, grâce à des discussions que j'ai eues, dans le passé, avec les représentants de différents transporteurs — terre, fer, air, mer — il m'est revenu l'autre jour, une question sur les droits des voyageurs par avion. Nous savons tous que, parfois, nous nous faisons doubler, malgré une réservation. Dans ces situations malheureuses, quels sont nos droits quand nous sommes obligés de passer une autre nuit à l'aéroport ou ailleurs? Beaucoup de voyageurs ignorent leurs droits. Pensez-vous que les transporteurs aériens devraient se donner la priorité d'être moins ambigus et de rendre plus compréhensibles leurs droits aux voyageurs? Se prépare-t-il quelque chose d'imminent dans ce dossier?

M. Duncan Dee: Excellente question. À l'examen du problème, il nous a paru évident que, malgré le grand nombre de cas qui se produisent aujourd'hui dans les transports, les deux grands transporteurs nationaux du Canada ont certainement démontré un meilleur souci du service à la clientèle dans les pays où ils ont élaboré et codifié une charte des droits des passagers. Mais, en revanche, les consommateurs et les utilisateurs nous ont bien fait voir le déséquilibre du rapport des forces dans lequel ils se trouvent quand ces choses arrivent, alors qu'ils ignorent quels sont leurs droits et qu'ils sont presque à la merci du fournisseur de services.

Quelle serait l'imminence d'une solution? Je pense que le Parlement a déployé un certain nombre d'efforts pour codifier ces droits et nous avons certainement formulé des recommandations pour une codification, mais ce n'est qu'un élément du tout. En Europe, on a choisi d'être très prescriptif en prévoyant, par exemple, des amendes et des sanctions, tandis que, aux États-Unis, on applique un modèle très complexe qui confie à des agents du ministère des Transports des États-Unis le traitement des plaintes et des problèmes des passagers.

Je pense que notre comité a conclu de cet examen que nous devrions chercher, pour la protection des consommateurs, à harmoniser les rôles de manière à ne pas avoir le système européen prescriptif ni le système américain différent, mais un modèle canadien hybride.

La présidente: Mme Duncan m'a signalé qu'elle avait une question.

Mme Linda Duncan: Je voudrais simplement formuler une observation.

Je vous remercie d'avoir parlé des crédits carbone. Vous savez probablement déjà qu'Andrew Ference, l'ancien capitaine des Oilers,

en a fait obtenir pour toute la Ligue nationale. Si les joueurs de hockey sont assez intelligents pour savoir qu'ils devaient en acheter, nous devrions avoir honte de ne pas encore l'avoir fait, nous.

Mes questions découlent de la brillante rédaction de ce chapitre. Je suis convaincue que vous savez que l'examen du Nord renferme la possibilité d'un différend et une contradiction.

• (1640)

M. Duncan Dee: Absolument.

Mme Linda Duncan: C'est au tout début de votre rapport, où vous dites qu'il est très important... Eh bien, en premier lieu, vous dites que le développement du transport sera un élément déterminant du développement du Nord, mais qu'il est essentiel aussi que les décisions prises dans le Nord tiennent compte des réalités du Nord et soient prises en partenariat avec les habitants de cette région.

Le rapport parle des corridors qui, dans le Nord, peuvent de nombreuses façons et pour la plupart être déterminés par le secteur des ressources ou par des intérêts localisés dans le Sud...

M. Duncan Dee: Exact.

Mme Linda Duncan: ... pour transporter les produits soit du nord vers le sud, soit vers l'océan Arctique. Mais, d'autre part, ce transport peut ne pas être prioritaire pour les habitants de la région, qui peuvent simplement désirer visiter leur famille dans le Sud, fréquenter l'université ou aller à l'hôpital. Comment concilier les deux, d'après vous? Quel genre de processus recommanderiez-vous au gouvernement, si besoin est, pour privilégier ces priorités des habitants du Nord?

M. Duncan Dee: Cette seule question pourrait faire l'objet d'une séance complète, vu sa complexité.

Mme Linda Duncan: Nous aurons beaucoup de séances.

M. Duncan Dee: Je pense que vous avez entièrement saisi l'essence du problème, et nous nous sommes posé la question. Je ne suis pas spécialiste en la matière, mais le seul conseil que je donnerais, d'après notre examen, c'est qu'aucun de ces prétendus chantiers d'une nation ne donnera de résultats si, dès le stade très absolu de la conception, il ne font pas appel à la participation des collectivités locales. Dans le Nord, la plupart sont autochtones. Sans leur participation, depuis le tout début, ces projets n'aboutiront à aucun résultat valable.

Je ne suis certainement pas parvenu à élucider le code qui permet de concevoir un processus qui assurera la réussite de ces projets, mais le seul conseil que je donnerais est que le promoteur ou le gouvernement qui examine ces projets, ces corridors visant le développement économique et l'extraction des ressources, doit absolument se fonder sur le socle de la participation, de la consultation et de l'adhésion du public local. Sans ces trois éléments, je ne crois pas qu'un seul de ces projets parviendra à démarrer...

Mme Linda Duncan: Qu'en est-il si, au début, ces collectivités décident d'abord ce dans quoi devrait aller un investissement prioritaire des fonds fédéraux?

M. Duncan Dee: Absolument. Ces projets ont été choisis par suite de la consultation de représentants locaux, des communautés autochtones locales. La liste de ces projets n'est pas établie une fois pour toutes, des modifications sont possibles. Vous avez absolument raison: ce sont eux qui doivent désigner les projets qu'ils estiment valables.

La présidente: Merci, monsieur Dee.

Mme Linda Duncan: C'était un excellent rapport.

La présidente: Monsieur Sikand a signalé qu'il voulait poser des questions. Vous allez vous abstenir...?

M. Gagan Sikand: Je partagerai mon temps.

Vous pouvez y aller la première.

Mme Kate Young: L'une des recommandations du rapport est que le gouvernement s'engage à renforcer sa réputation de chef de file mondial de la réglementation et de la certification dans le secteur de l'aviation. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet et ce que ça signifierait, d'après vous?

M. Duncan Dee: Ça découle de l'expérience acquise par notre président dans l'examen de l'aérospatiale qu'il a dirigé il y a quelques années. L'histoire de la participation de notre pays au secteur de l'aérospatiale est longue et fière. Nous voulions simplement réaffirmer l'importance d'un cadre réglementaire et du socle budgétaire nécessaire pour que, en fin de compte, le sceau d'approbation délivré par notre système réglementaire national reste de calibre mondial et qu'il soit accepté dans le monde entier, que ce soit pour la certification d'un avion ou d'un appareil nouveau.

Mme Kate Young: Y incluriez-vous aussi la maintenance des appareils?

M. Duncan Dee: La certification inclut certainement la maintenance des appareils.

Mme Kate Young: Merci.

La présidente: Y a-t-il d'autres questions?

Monsieur Sikand.

• (1645)

M. Gagan Sikand: Très rapidement, en ce qui concerne l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, et le contrôle des passagers, j'ai appris, dans un autre comité, qu'il n'existait pas de norme internationale. Devrions-nous évaluer nos aéroports d'après la méthode employée par les États-Unis pour traiter les dossiers des voyageurs?

M. Duncan Dee: Encore une fois, c'est une question très pertinente, parce que nous ne possédons même pas au Canada de norme nationale, encore moins de norme internationale. D'autres pays, que ce soit le Royaume-Uni ou Hong Kong, peuvent vous dire s'ils respectent une norme nationale du nombre de passagers contrôlés pendant tant de minutes ou d'heures, peu importe.

Au Canada, absolument rien n'est précisé à cet égard. L'une de nos recommandations est de chercher à mettre en vigueur une norme applicable pour pouvoir obliger les fournisseurs de services à rendre des comptes autrement que par des déclarations approximatives comme c'est bien aujourd'hui, c'est mauvais demain, etc. Il n'existe pas de règle nationale.

La présidente: Monsieur Fragiskatos, vous avez la parole.

M. Peter Fragiskatos: Dans le passé, de petits aéroports canadiens n'ont pas eu accès au financement fédéral destiné aux infrastructures, et ce, pour des raisons très techniques. Pouvez-vous nous donner votre opinion à ce sujet?

M. Duncan Dee: Nous ne nous sommes pas particulièrement penchés sur les programmes d'infrastructures et les petits aéroports. Pour les aéroports du Nord du moins, nous avons réclamé l'octroi de fonds spécifiquement destinés à l'amélioration des aides à la navigation et des pistes, entre autres choses.

Plus tôt, quelqu'un a parlé des aéroports régionaux et de l'importance de leur rôle au sein du réseau national de transport aérien. Dans les limites de notre examen, nous nous sommes attardés

à cette question pour ce qui est des aéroports du Nord et nous avons remarqué que, dans bien des cas, ils se retrouvaient toujours plus bas dans la liste des priorités et ne recevaient jamais le financement approprié. Je pense donc que les petits aéroports ont droit à un certain financement réservé leur étant destiné et auquel ils pourraient avoir accès rapidement. Dans la mesure où l'on peut appliquer nos recommandations pour les aéroports du Nord aux petits aéroports situés au sud, nous n'y verrions aucune objection.

La présidente: Très bien.

M. Peter Fragiskatos: Je pense que M. Iacono est au courant.

La présidente: Je vous avais demandé 20 minutes et c'est exactement le temps que nous prendrons.

M. Duncan Dee: J'aurais dû apporter mon sac de couchage.

La présidente: J'ai l'impression que vous reviendrez, monsieur Dee.

Monsieur Iacono, avez-vous une question à poser?

M. Angelo Iacono: Non, ça va.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Dee. Nous vous sommes reconnaissants des précieux renseignements que vous nous avez communiqués aujourd'hui. Nous prévoyons consacrer beaucoup de temps à l'examen du rapport Emerson cet automne, je suis donc convaincue que vous reviendrez, ou du moins que vous suivrez le travail réalisé par le Comité.

M. Duncan Dee: Merci.

La présidente: Je suspens la séance pour donner à M. Dee le temps de quitter la salle.

Nous reprenons la séance.

Puisque nous allons discuter des travaux du Comité, souhaitez-vous passer à huis clos ou préférez-vous en parler en séance publique?

M. Vance Badawey: Madame la présidente, je préfère éviter de délibérer à huis clos. La séance peut simplement être publique.

La présidente: Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des députés: D'accord.

La présidente: Très bien, c'est entendu. La séance demeure donc publique.

Nous devons donc maintenant débattre de ce que nous allons faire à l'automne et essayer de mettre un certain nombre de choses en marche. Cela nous permettra de commencer nos réunions sans tarder et de gagner un temps précieux à notre retour en septembre.

Nous avons beaucoup de choses à discuter. Nous voulions parler des drones parce que nous savons que le ministre rendra publique la réglementation à cet égard. Nous devons aussi étudier le projet de loi S-2. Nous aurons énormément de travail à faire, c'est pourquoi nous allons consacrer la prochaine demi-heure environ à nous préparer un peu.

Monsieur Badawey.

• (1650)

M. Vance Badawey: Je pense que mes propos n'étonneront personne, compte tenu des commentaires et des souhaits que j'ai exprimés dans le passé, à l'instar de plusieurs membres du Comité de tous les partis. Pour l'essentiel, je pense que M. Dee a confirmé plus tôt quelle devrait être la prochaine priorité pour ce qui est de l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Cela dit, madame la présidente, nous savons tous que le Canada est le deuxième pays de la planète en superficie, qu'il s'étend sur six fuseaux horaires, que trois océans le bordent, que sa population est dispersée inégalement dans tout le pays dans des poches urbaines et rurales, et que sa géographie est caractérisée par des zones de pergélisol, des zones de croissance quasi tropicales, des montagnes, des prairies, des plans d'eau intérieurs ouverts et des banquises. Madame la présidente, la diversité du Canada constitue à la fois une force et une source de difficultés, et c'est dans les transports que cela est le plus évident, comme l'a aussi confirmé M. Dee.

Dans ce contexte, madame la présidente, j'estime que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités doit réaliser une étude approfondie sur l'élaboration d'une stratégie canadienne du transport. L'étude devrait s'intéresser plus particulièrement aux corridors de transport stratégiques au moyen d'une approche axée sur les portes d'entrée. Pour assurer la plus grande souplesse possible, je propose de miser sur une stratégie qui englobera les cinq portes d'entrée régionales suivantes — en ordre aléatoire —, le Nord canadien, l'Ouest canadien, les Prairies, l'Est canadien et, bien sûr, le centre du Canada, mais cette division peut faire l'objet de discussions. J'essaie seulement de dégager une orientation. Nous pourrions donc procéder de cette façon.

Enfin, madame la présidente, pour chaque porte d'entrée, l'examen stratégique proposé devrait porter, à mon avis, sur quatre secteurs et volets distincts: premièrement, les ports maritimes et le transport par voie d'eau; deuxièmement, le transport aérien; troisièmement, le transport ferroviaire; quatrièmement, bien sûr, le transport terrestre non ferroviaire comme les routes. Cette stratégie devrait avoir une portée multimodale et intermodale.

Je m'en tiendrai à cela parce que, dans l'ensemble, j'estime que M. Dee a très bien résumé la question quand je lui ai demandé si une telle stratégie était nécessaire.

Madame la présidente, je voudrais obtenir le consensus du Comité afin d'entreprendre une étude approfondie visant à établir une stratégie canadienne du transport qui mette l'accent sur les corridors de transport stratégiques au moyen d'une approche axée sur les portes d'entrée. Quant à vous, madame la présidente, vous seriez habilitée, en consultation avec tous les membres du Comité, à organiser et à coordonner toutes les ressources et les témoins nécessaires à cette étude, ainsi qu'à amorcer celle-ci dès que possible à la reprise des travaux de la Chambre à l'automne.

La présidente: M. Badawey doit-il relire ce qu'il propose? Est-ce que tout le monde comprend bien la motion que M. ...

M. Vance Badawey: Ce n'est pas une motion. J'essaie seulement d'obtenir un consensus.

La présidente: Ce n'est donc pas une motion, mais plutôt une suggestion qu'il présente.

Madame Block, vous avez la parole à des fins de discussion.

Mme Kelly Block: Je remercie mon collègue d'avoir songé à cette étude. Je pense qu'il a raison quant aux commentaires de Duncan Dee et à la façon dont il nous a présenté les choses. Je sais que nous voulons entreprendre l'examen du rapport Emerson et je pense que l'étude proposée en tient compte.

Je sais toutefois que des membres des deux côtés veulent étudier les infrastructures et en discuter. Je voudrais donc seulement savoir si cette étude porterait aussi sur les infrastructures relatives au transport.

• (1655)

M. Vance Badawey: Vous avez tout à fait raison, Kelly, parce que nous allons commencer à investir beaucoup d'argent dans les infrastructures.

Je tiens seulement à dire que, pour toute dépense envisagée, je maintiens depuis toujours qu'il faut tenir compte des résultats de ces investissements et des retombées qui en découlent. Pour le transport, surtout si nous entreprenons d'élaborer une stratégie en la matière, il est donc plus que probable — je pense que cela est évident — qu'il faudra investir dans certains secteurs, pour différents moyens de transport.

Normalement, on s'attendrait à ce qu'une stratégie soit établie avant de procéder à ces investissements, afin que les sommes consacrées à l'infrastructure de transport soient dépensées judicieusement et qu'elles entraînent les retombées prévues. Dans le cas contraire, on ne fait que jeter de l'argent par les fenêtres.

Je pense que nous avons le devoir, comme tout gouvernement, de veiller à ce que tout investissement dans un projet d'infrastructure suive une stratégie, et le transport n'échappe pas à cette règle.

Mme Kelly Block: J'ai une question complémentaire.

Nous avons aussi adopté plusieurs motions au début de la session. Vous avez dit qu'il fallait examiner l'affaire Jones. Ces projets sont-ils encore tous en vue et y viendrons-nous après cette étude et ce qui peut se présenter d'autre?

Mme Linda Duncan: Après cette étude qui pourrait durer cinq ans.

La présidente: Je pense que nous sommes capables de faire plusieurs choses à la fois.

Mme Linda Duncan: Et c'est reparti.

La présidente: Le problème, c'est que si un projet de loi nous est soumis, il faudra interrompre une chose pour en faire progresser une autre. En effet, nous avons toujours l'intention d'aborder ces sujets. Plusieurs sont liés au rapport Emerson et au travail que nous essayons d'entreprendre.

M. Vance Badawey: C'est une autre excellente observation, Kelly. Si je peux me permettre, madame la présidente, je pense que force est d'admettre que les choses se présentent souvent de façon telle que l'on se retrouve dépassé par les événements, je suis certain que vous comprenez de quoi je parle en votre qualité d'ancienne conseillère municipale.

Je pense toutefois que nous pouvons considérer cette étude comme un projet intergouvernemental qui s'étend d'un océan à l'autre. C'est pourquoi j'ai intentionnellement parlé de l'approche axée sur les portes d'entrée afin d'établir des priorités, d'examiner les forces des régions du pays et de se concentrer sur ces régions. Ainsi, si nous devons passer subitement à autre chose pendant l'étude, nous pourrions le faire facilement puis revenir aux portes d'entrée en fonction des priorités que nous aurons établies.

La présidente: Je donne la parole à Mme Duncan, puis ce sera au tour de M. Berthold.

Mme Linda Duncan: Je pense que ce que M. Badawey propose est très clair. Normalement, le comité directeur, qui ne s'est pas réuni depuis sa première rencontre, examinerait tous les sujets d'étude proposés, puis nous établirions un ordre de priorité. Ce qui me trouble, c'est que nous examinons seulement la proposition de M. Badawey, et pas toutes celles qui ont été déposées précédemment.

Je préférerais que l'étude proposée par M. Badawey soit considérée avec les autres. Il se peut fort bien que les gens la préfèrent aux autres études, mais je pense que le Comité devrait décider quelle étude il souhaite entreprendre.

La deuxième chose qui me préoccupe, c'est qu'encre une fois on ne parle que du rapport Emerson. Il tient en deux volumes et il faudra deux ou trois ans au Comité pour l'étudier. Par conséquent, j'ai besoin d'en savoir plus sur ce que le Comité envisage de faire et sur la façon dont nous allons limiter cet examen pour que celui-ci ait une valeur quelconque. Combien d'années M. Emerson a-t-il consacré à ce rapport? Il disposait d'une équipe complète et de chercheurs rémunérés à temps plein. Je n'arrive toujours pas à comprendre ce que peut faire le Comité avec les maigres ressources dont il dispose. Allons-nous utiliser le rapport Emerson comme cadre de travail ou nous servir des mêmes thèmes? Allons-nous étudier les sujets que le rapport Emerson n'a pas abordés?

J'associe le terme « plaque tournante » aux échanges commerciaux. Si on parle des routes commerciales, il faut veiller à répondre aux besoins en matière d'infrastructures et de transport. Nous pouvons probablement le faire. Nous pouvons nous adresser aux principaux secteurs commerciaux, aux principaux intervenants du secteur du transport et peut-être aux provinces. Or, c'est là qu'il y a une faille.

Le premier ministre affirme que les municipalités pourront nous dire directement à quoi elles vont consacrer l'argent qu'elles reçoivent. Les provinces, quant à elles, parlent de leurs propres priorités, qui sont bien souvent ces plaques tournantes.

J'ai besoin de plus de précisions pour proposer des témoins. Si l'étude sera limitée dans une certaine mesure et ne se poursuivra pas pendant des années, j'ai besoin d'avoir une idée précise de ce que nous examinerons en dehors de ce que le rapport Emerson a déjà réalisé. Si le Comité a l'intention de s'attarder principalement aux intérêts commerciaux, cela m'aide un peu, mais beaucoup d'autres choses sont alors exclues. J'ai seulement besoin de clarifier les choses si je dois commencer à proposer des témoins.

Quel est notre objectif ultime? Qui sont les gens dont nous servirions les intérêts qui pourraient s'adresser au Comité? Nous pourrions ensuite y réfléchir et probablement formuler quelques recommandations.

● (1700)

La présidente: Nous passons à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Je me disais à peu près la même chose que vous, Linda, et j'ai évidemment eu la chance d'en parler à Vance ou du moins de proposer quelques idées.

Je retiens que l'étude proposée est axée sur l'économie et sur la croissance économique. Quand on parle de corridors, de plaques tournantes et d'échanges commerciaux, c'est essentiellement de cela qu'il s'agit.

Le rapport Emerson a établi un cadre de travail, ou du moins les éléments auxquels nous devrions réfléchir. Parallèlement, cela coïncide avec la phase deux des investissements dans les infrastructures.

J'ai l'impression qu'en prenant les deux ensemble, cela nous donnera en quelque sorte un aperçu de certaines pratiques exemplaires. Cela peut aussi servir de base aux décisions que les municipalités, les gouvernements provinciaux ou le gouvernement fédéral prendront pour appliquer au mieux le programme d'infrastructure et en maximiser les retombées économiques. Je ne pense pas seulement à l'économie d'aujourd'hui, mais aussi à celle qui, nous

l'espérons, sera axée sur l'innovation, sur l'écologie et tous les autres aspects qui la relanceront, car les anciens emplois du secteur manufacturier ne réapparaîtront peut-être jamais.

C'est une belle occasion, mais comme vous l'avez dit au tout début du processus, Linda, il faut que nous ayons un objectif. Si l'étude est trop vaste, nous allons faire du sur place et nous n'irons nulle part.

C'est là que j'ai remarqué le thème principal de la proposition de Vance, qui porte précisément sur les retombées économiques d'une stratégie en matière de transport et d'infrastructure qui vise à ne pas gaspiller d'argent, pour reprendre ses propos. L'argent sera investi là où il générera la valeur optimale.

La présidente: Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais aborder quelques points concernant la proposition de M. Badawey.

Premièrement, compte tenu du fait que le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités a déjà fait savoir qu'il travaille actuellement à la phase 2 du plan d'investissement en infrastructures, je crois qu'il serait très important d'adopter un échéancier pour nos travaux. En effet, on doit faire en sorte que notre travail serve à celui qui va payer en vertu de ce qu'on va recommander. Comme les sommes d'argent proviennent d'une poche et que les idées vont probablement venir d'une autre, il faut que les idées soient prêtes quand les gens seront prêts à effectuer des dépenses. Je pense qu'il serait important d'établir un échéancier ou, au moins, s'assurer de faire le plus rapidement possible la première partie de cette analyse.

Deuxièmement, je me demande si M. Badawey accepterait de modifier légèrement sa motion pour inclure spécifiquement la concordance avec les projets d'infrastructures et avec le plan d'infrastructures. Il faudrait mentionner qu'on fait tout cela dans le cadre de ce projet pour envoyer un signal clair aux autorités gouvernementales qu'on fait ce travail rapidement parce qu'on veut que les transports soient pris en considération de façon prioritaire en ce qui a trait aux projets d'investissement. S'il est possible d'inclure cela dans la motion, je pourrais l'appuyer plus facilement.

Troisièmement, monsieur Hardie, vous avez proposé qu'on aborde le secteur et cette étude en fonction de l'économie du pays. Cependant, il ne faut pas oublier qu'en développant l'économie du pays, on peut aider à faire croître la richesse des citoyens et des Canadiens. On peut aussi faire croître également le côté social. On se base sur l'économie, mais il ne faut pas oublier qu'il y a des répercussions également dans les régions et non pas uniquement dans les grands centres.

C'est un peu comme la question que j'ai posée à M. Dee. Il ne faut pas uniquement se concentrer sur le grand réseau. Comment le petit réseau et les petites communautés peuvent-elles être intégrées dans cette potentielle stratégie nationale touchant le transport?

Pour commencer cette étude, je pense qu'il serait important de voir ce qui s'est fait ailleurs. Il serait intéressant de voir comment une stratégie nationale des transports peut guider les investissements en matière d'infrastructures. Comme l'a dit M. Dee, une stratégie nationale des transports doit être continuellement en changement. On veut éviter ce que Mme Block a dit, à savoir qu'établir une stratégie à tous les 10 ans signifie une stratégie statique.

Comment peut-on s'assurer qu'on utilise les expériences du passé pour voir ce qui a été bien fait et ce qui a été mal fait? Il ne faut pas qu'on refasse mal les choses ou qu'on refasse les mêmes choses. Comme Mme Duncan l'a mentionné plus tôt, il ne faut pas non plus qu'on refasse les choses qui ont déjà été faites. Je pense qu'il est important que nos premières rencontres à ce sujet nous permettent de clarifier l'orientation de notre étude et des travaux du Comité.

• (1705)

[Traduction]

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Je crois que Luc et moi sommes sur la même longueur d'onde, tout comme le sont la plupart des autres députés ici présents. En effet, nous devons arrimer la stratégie aux investissements en infrastructure et, par ricochet, contribuer au rendement économique global à l'échelle mondiale.

Il ne s'agit pas d'une motion. Je cherche simplement à dégager un consensus pour mettre en branle le processus, mais comme le temps presse, je peux récapituler, en des termes très clairs, tout ce qui a été déclaré ici. Si vous me le permettez, madame la présidente, je peux faire cela. J'ai d'ailleurs pris des notes parce que je veux tenir compte des commentaires de tout le monde sur ce sujet, qui me paraît important.

Toutefois, avant d'en arriver là, j'aimerais donner suite aux observations de Linda. Nous serons tous appelés à contribuer à la vision d'avenir pour les transports. Oui, le processus risque d'être long, mais dans l'ensemble, nous avons un peu de temps et nous devrions en profiter pour faire ce qui s'impose.

Au siècle dernier, le réseau ferroviaire a permis de relier le pays d'un océan à l'autre. Les chemins de fer ont vraiment favorisé le rendement économique de notre pays. Par contre, il s'en est suivi un ensemble disparate de moyens de transport. Nous n'avons jamais pris la peine de les intégrer véritablement, peu importe l'ampleur éventuelle d'une telle initiative.

C'est ce qui fait notre force. Le Canada est un pays qui contribue à l'économie mondiale, et notre rendement dépend de notre capacité d'intégrer nos modes de transport, non seulement à l'intérieur du pays, mais aussi en direction des États-Unis, nos voisins, afin d'assurer une intégration plus poussée, améliorant ainsi notre profil économique et notre rendement mondial.

C'était là mon préambule, madame la présidente. Je vais maintenant essayer de tout récapituler, aux fins du compte rendu, afin de rassembler, je l'espère, tout ce qui a été dit: que le Comité entreprenne une étude approfondie visant à établir une stratégie canadienne du transport qui mette l'accent sur les corridors de transport stratégiques au moyen d'une approche axée sur les portes d'entrée et qui s'aligne sur les investissements en infrastructure, lesquels contribuent également au rendement économique mondial, et que la présidente soit habilitée, en consultation avec tous les membres du Comité, à organiser et à coordonner toutes les ressources et les témoins nécessaires à l'étude, ainsi qu'à amorcer celle-ci dès que possible à la reprise des travaux de la Chambre à l'automne.

La présidente: Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: J'aimerais revenir sur la demande formulée par Mme Duncan.

Il serait en effet intéressant d'avoir une discussion sur les autres motions dont Mme Block nous a parlé pour déterminer dans quelle

ordre nous allons étudier les dossiers. Je conviens qu'étant donné les investissements importants prévus en matière d'infrastructures, ce plan peut nous apparaître prioritaire, mais ce serait pertinent de pouvoir réévaluer les motions adoptées au début de nos travaux afin de décider dans quelle ordre nous allons insérer ces dossiers au calendrier. Je crois que Mmes Block et Duncan ont présenté une bonne suggestion.

[Traduction]

La présidente: Il nous reste 20 minutes. Nous avons une liste des motions qui ont été adoptées précédemment. Je vais demander au greffier de les passer en revue et de nous dire ce que nous avons déjà inclus ou ce que nous pourrions inclure dans le cadre de la stratégie dont il est question ici.

• (1710)

Le greffier du Comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin): Je vais passer en revue les motions qui ont été adoptées par le Comité, ainsi que celles auxquelles le Comité n'a pas encore donné suite et que je qualifie de motions en suspens.

D'abord, Mme Block a proposé une motion portant que le Comité invite des fonctionnaires de Transports Canada à comparaître devant le Comité afin de discuter de Marine Atlantique. Mme Block a également présenté la motion suivante, adoptée par le Comité le 22 février, tout comme la première:

Que le Comité invite des représentants de la Division de la sécurité maritime de Transports Canada à comparaître devant le Comité pour discuter de la sécurité du trafic maritime sur la côte ouest du Canada.

Une autre motion, également adoptée le 22 février, se lit comme suit:

Que le Comité invite Dwight Duncan à comparaître devant le comité pour discuter de ses objectifs dans son rôle de président du conseil d'administration de l'Autorité du Pont Windsor-Detroit.

Vient ensuite la longue motion proposée par M. Hardie le 22 février et adoptée le 9 mars, laquelle a permis d'organiser une grande partie du travail. En somme, cette motion a donné le coup d'envoi de l'étude sur la sécurité ferroviaire, mais sa dernière disposition précise ce qui suit:

Que le Comité consacre au moins trois séances à l'examen de la Loi sur les transports au Canada avant le jeudi 23 juin 2016.

À la dernière réunion, il a été convenu que le Comité reporte deux des trois réunions à la reprise des travaux de la Chambre en septembre.

D'autres motions ont fait l'objet d'un avis, mais elles n'ont pas encore été proposées. En pareils cas, la pratique veut que nous les gardions confidentielles, et c'est pourquoi je n'en parlerai pas à ce stade-ci.

Mme Linda Duncan: Puis-je dire un mot?

La présidente: Madame Block, dans votre motion, vous parlez de Marine Atlantique et de la Division de la sécurité maritime. Pour ce qui est d'inviter Dwight Duncan, il s'agit d'une question qui fait partie du dossier de l'infrastructure et que nous pourrions intégrer à certaines des discussions que nous comptons tenir à ce sujet.

Nous avons consacré une des trois réunions au rapport Emerson. Je crois comprendre, d'après les propos de M. Badawey, que les toutes premières séances porteraient sur ce rapport; nous respecterions ainsi l'engagement que nous avons pris concernant les deux premières réunions prévues en septembre, ce qui rejoint la proposition de M. Badawey. Voilà qui règle une bonne partie de ces questions.

Madame Duncan.

Mme Linda Duncan: Oui. Je ne m'attendais pas à ce que mes motions soient gardées secrètes. J'avais présumé qu'elles seraient envoyées à tout le monde dès leur dépôt.

L'une d'entre elles portait sur les drones, et j'avais cru comprendre que nous allions procéder à cette étude, mais nous avons soudainement changé d'avis. Selon moi, il s'agit clairement d'un sujet de préoccupation pour chaque collectivité et, de toute évidence, pour le ministre. Je pense qu'il vaut vraiment la peine d'y consacrer une ou deux réunions. C'est très important pour l'ensemble de nos collectivités.

Mon autre motion concernait le chapitre du rapport Emerson qui porte sur le transport dans le Nord, soit la nouvelle frontière économique du Canada. L'ouverture de l'Arctique suscite de vives inquiétudes, et je crois que cette partie du rapport Emerson mérite vraiment d'être examinée. Bien franchement, on n'a prêté aucune attention aux besoins du Nord sur le plan de l'infrastructure et du transport.

Voilà donc mes préférences quant à la suite des choses, et je continue de soutenir cette démarche.

En ce qui a trait à la planification de nos travaux futurs, je crois que la proposition de M. Badawey en est une de grande envergure, et il nous faudra du temps pour la mettre en oeuvre. Pendant l'été, nous serons occupés à organiser des barbecues et tout le reste. Comment trouver le temps de songer à une liste éventuelle de témoins? Je crois que ce sera difficile dans certains cas. Compte tenu de la décision liée à l'examen de la sécurité ferroviaire, je demande avec beaucoup plus d'insistance que nous assurions une bien meilleure représentation de l'ensemble du Canada, au lieu de permettre à quelques députés de mettre en valeur leur circonscription.

Par conséquent, si nous voulons examiner les plaques tournantes, il nous faudra être justes. Le Nord englobe le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut et toutes les régions septentrionales des provinces, et les besoins en transport diffèrent totalement d'un endroit à l'autre. Voilà qui soulève une grande question, qui pourrait même être abordée dans le rapport Emerson, et il s'agit de la discrimination contre les régions septentrionales de nos provinces, qui demandent que nous accordions plus d'attention à leurs plaques tournantes, au lieu de nous attarder sur celles situées dans le Sud.

Je préfère que nous discussions davantage de cette gamme de sujets parce que nous ne pouvons pas tout étudier. À mon avis, il serait bon que les membres du Comité profitent de leur été pour prendre du recul, lire le plus possible sur ces sujets et organiser des entretiens dans leur circonscription ou leur région afin de dégager les grands enjeux et de déterminer quelles seraient les bonnes études de cas à mettre en évidence.

● (1715)

La présidente: Merci.

Mme Linda Duncan: C'est ce que je propose parce que je crois qu'il sera très difficile de dresser des listes de témoins tant que nous n'aurons pas réellement décidé des thèmes sur lesquels nous souhaitons nous concentrer. Bien entendu, nous voulons commencer par convoquer M. Emerson et peut-être quelques fonctionnaires du ministère des Transports. Toutefois, si je me fie à la liste précédente de M. Badawey, un examen des priorités en matière de transport et d'infrastructure ne signifie pas que nous devons nous entretenir uniquement avec des fonctionnaires fédéraux, n'est-ce pas? Il est maintenant très clair que les provinces, y compris les municipalités, auront leur mot à dire; nous devons donc faire très attention à la façon dont nous allons procéder dans ce dossier et à la démarche adoptée pour aborder la question.

La présidente: Exactement. Je suis d'accord.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, je voudrais donner suite aux observations que vous venez de faire sur les motions que j'ai proposées. Mon adjoint m'a rappelé que les représentants de Marine Atlantique étaient ici durant l'étude du budget des dépenses; je crois donc que nous avons entendu leur témoignage.

Par ailleurs, si nous examinons les portes d'entrée, la sécurité maritime sera abordée dans ce volet. Aussi, comme vous l'avez indiqué, nous pourrions inviter Dwight Duncan à discuter des travaux liés au pont dans le cadre de notre étude sur l'infrastructure.

De plus, en réponse à ce que Mme Duncan a dit, je crois que nous pourrions facilement commencer par les autres membres du comité chargé du rapport Emerson afin de lancer cette étude. Nous pourrions convoquer les sous-ministres, comme nous l'avions prévu. Ils pourraient probablement nous donner une idée des priorités du ministère ou de l'état d'avancement des travaux. À mon avis, l'examen de la Loi sur les transports au Canada, c'est-à-dire le rapport Emerson, devrait être une priorité pour le Comité. Puisqu'il a fallu 18 mois avant que ce rapport nous soit présenté, j'estime que nous devons l'examiner de près et en faire une priorité.

Pour ce qui est des drones, si le ministre a signalé son intention d'adopter une réglementation à cet égard, cela risque d'avoir préséance sur une partie de notre travail. Le cas échéant, nous examinerions quand même cette question, sans toutefois devoir y consacrer une séance particulière.

La présidente: D'après ce que je crois comprendre, la réglementation sur les drones est en cours d'élaboration et elle sera présentée à notre comité. Par ailleurs, le Sénat est saisi du projet de loi S-2, lequel sera également renvoyé ici. À cela s'ajoute le projet de loi C-30, qui sera adopté sous peu et qui nous sera renvoyé. Le délai a été prolongé d'un an, décision qui repose sur la présomption selon laquelle nous ferions des démarches pour établir une stratégie à long terme.

Il y a beaucoup de pain sur la planche, mais je pense que nous devons amorcer l'examen du rapport Emerson — et c'est ce que propose M. Badawey lorsqu'il parle de réaliser une étude approfondie. Nous devons nous atteler à la tâche, mais ce n'est pas quelque chose qui se fera en trois mois. Il nous faudra peut-être six mois, neuf mois ou même une année afin que nous fassions tout notre possible.

Selon moi, nous pouvons nous occuper de plusieurs dossiers en même temps. Je crois que les gens autour de la table sont pas mal intelligents, et rien ne nous empêche d'entreprendre cette étude et de l'interrompre au besoin. Si nous devons passer à l'étude du projet de loi C-30 ou à celle des drones, nous pourrions le faire à mesure que nous avancerons.

Madame Block, allez-y.

● (1720)

Mme Kelly Block: Madame la présidente, l'examen du rapport Emerson ne nous permettrait-il pas d'en savoir plus sur certaines des questions liées au projet de loi C-30? Selon moi, certaines recommandations du rapport Emerson feraient partie d'une étude du projet de loi C-30, ou vice versa.

Mme Linda Duncan: Le rapport Emerson englobe tout. Nous pouvons inclure l'étude des drones dans ce volet aussi.

La présidente: Les drones sont probablement le seul sujet qui n'y est pas traité.

M. Ken Hardie: Nous avons parlé du projet de loi C-30.

Mme Linda Duncan: Madame la présidente, si vous me permettez de faire une suggestion, ne serait-il pas une bonne idée qu'à l'automne...? Vous vous souviendrez sans doute de ma réticence à l'égard de l'échéance prévue dans la motion sur le projet de loi C-30.

La présidente: Oui.

Mme Linda Duncan: Nous disons qu'un rapport sera publié d'ici août 2017. Eh bien, c'est absurde, puisque cela arrive à échéance. Je crois qu'il nous incombe de fixer un délai pour étudier cette question afin que nous puissions en faire rapport au gouvernement et l'aider à aller de l'avant.

À mon sens, nous ferions mieux de commencer par régler cette question pour la renvoyer au gouvernement, lequel fera ce qui s'impose en vue d'une solution à long terme. Si nous retardons ce travail, nous ne serons pas vraiment en mesure de contribuer à la décision, parce que le ministre subira des pressions pour résoudre le problème bien avant août 2017.

La présidente: En effet. Au moment d'élaborer notre stratégie, nous ne devons pas perdre de vue ces délais. Je crois que cela fera partie du travail que nous entreprendrons.

Je regarde l'horloge. Sommes-nous d'accord pour procéder à l'étude approfondie, en tenant compte de toutes les autres observations? Tout le monde se sent-il à l'aise d'aller dans cette direction? À notre retour, lorsque nous tiendrons notre première séance en septembre, le greffier aura déjà établi le calendrier des réunions afin que nous ne perdions pas de temps.

M. Vance Badawey: J'ai une question, madame la présidente.

La présidente: Oui.

M. Vance Badawey: Je crois qu'il vous incombe, à vous ou à votre bureau, d'examiner la possibilité d'effectuer un voyage dans le cadre de ce processus. Une telle occasion pourrait se présenter et je sais, d'après les commentaires que nous avons entendus dans le passé, que les fonds sont limités. Il serait peut-être bon de réserver une certaine somme, au cas où ce serait nécessaire. Je vous vois sourire, madame la présidente.

La présidente: Vous me regardez avec cet air-là.

Mme Linda Duncan: Cela concerne le Nunavut.

M. Vance Badawey: Il faut s'y essayer, n'est-ce pas? Je soulève la question en raison de ce que j'ai entendu ces derniers jours, à savoir

que nous disposons de fonds limités. Nous ne voulons pas nous retrouver sans fonds, si jamais il s'avère nécessaire de voyager un peu.

Madame la présidente, je m'en remets à vous.

La présidente: Oui, nous nous en occuperons.

M. Vance Badawey: Ne siégez-vous pas au comité de liaison?

La présidente: Oui. Nous sommes aux prises avec des difficultés dans beaucoup de domaines, et nous essayons de déterminer comment nous y prendre pour faire un tas de choses.

Tout le monde est donc d'accord. Nous pouvons aller de l'avant.

Nous n'avons pas encore prévu de réunions pour la semaine prochaine. Nous nous sommes entendus aujourd'hui sur l'orientation que nous allons prendre et le travail que nous pouvons entamer en collaboration avec le greffier. Il n'y a pas de réunions prévues pour la semaine prochaine parce que nous ne savons toujours pas si la Chambre reprendra ses travaux. Ainsi, tout le monde a l'occasion de se mettre à jour et de...

Mme Linda Duncan: Faire le ménage de son bureau...

La présidente: ... faire le ménage de son bureau, mais aussi de commencer à obtenir des noms de personnes et des suggestions de groupes et d'organisations pour que nous puissions avoir une longueur d'avance à notre retour en septembre. Notre temps est vraiment précieux.

Si tout le monde est d'accord, nous nous reverrons en septembre, à supposer que le Comité ne siège pas la semaine prochaine.

Pouvons-nous obtenir une mise à jour de la part de notre analyste?

M. Luc Berthold: Oui.

Mme Allison Padova (attachée de recherche auprès du comité): À propos de quoi?

La présidente: À propos du rapport.

Mme Allison Padova: Le rapport vous sera remis en vue de son dépôt demain matin.

La présidente: Excellent. Je déposerai donc le rapport demain matin. Ainsi, M. Berthold fera avancer le dossier dans sa collectivité tout au long de l'été, et je suis sûre qu'il s'acquittera de cette tâche avec brio.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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 du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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 Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>