



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 009 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 30 novembre 2004

Président

L'honorable Roger Gallaway

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

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

Comité permanent des transports

Le mardi 30 novembre 2004

• (1535)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Bienvenue à tous.

Conformément à l'ordre de renvoi de la Chambre du 18 octobre, nous continuons aujourd'hui notre étude et notre examen du projet de loi C-3. Nous avons aujourd'hui M. John Adams qui est le commissaire de la Garde côtière canadienne, il est accompagné de Yvette-Marie Kieran, avocat-conseil du contentieux.

Nous vous accueillons tous les deux durant une journée très très particulière sur la Colline. Nous sommes contents de vous voir ici et que vous ayez pu traverser le mur pour venir. Bienvenue.

Comme vous le savez, vous pouvez faire une déclaration préliminaire qui ne doit pas dépasser 10 minutes. Je vous prie de prendre la parole.

Commissaire John Adams (Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans): Je n'ai pas de déclaration préliminaire, monsieur le président. Je suis ici pour répondre à vos questions.

Le président: Très bien. Par conséquent, nous passons à M. Gouk.

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

Je n'ai pas de questions préparées. Je suis entré et je me suis procuré quelques informations. Au lieu de les ignorer, car je n'ai pas eu le temps de les lire, je vous prie de m'en excuser, je vais essayer de les parcourir avec vous et peut-être qu'ensemble nous pouvons découvrir ce dont il s'agit. Ces informations proviennent de Canarctic Shipping et concernent sur les droits de services maritimes au nord du 60^e parallèle.

Je crois comprendre—je n'ai fait qu'y jeter un coup d'oeil rapide—que dans le passé, ils étaient exonérés des droits. Est-ce vrai?

Comm. John Adams: Pas à ma connaissance, non. Pas depuis que je suis commissaire de la Garde côtière.

M. Jim Gouk: Je veux seulement le lire. Il y a une citation ici...

Comm. John Adams: Est-ce lié au projet de loi C-3? Je suis désolé, je...

Le président: Avant que M. Gouk continue, je crois comprendre que c'est lié. Ceci est une réunion de comité et nous autorisons une grande latitude au niveau de ces questions.

Comm. John Adams: Monsieur le président, j'aurais consulté mon expert en droits de services maritimes si j'avais su que nous allions en parler.

M. Jim Gouk: Moi aussi, je n'avais aucune idée que nous allions en parler.

Il y a une citation ici, mais on ne sait pas de qui. Le programme de droits de services maritimes est clair sur l'application dans les eaux au nord du 60^e parallèle :

Pour le moment, les droits ne s'appliquent pas à la prestation de services au nord du 60^e parallèle, ce qui inclut les eaux des baies d'Hudson, de James et d'Ungava, le lac Athabasca et d'autres ports isolés. Cette exemption se justifie par les conditions socio-économiques du Nord.

Malheureusement, en présentant cette citation, ils n'ont pas dit qui en était l'auteur.

À votre connaissance, est-ce que les droits sont applicables?

Comm. John Adams: Dans ce cas particulier, oui, monsieur le président. Ces droits ont été revus par une tierce partie objective, car il y avait une interprétation des règlements se rapportant à ces droits. Notre interprétation était différente de celle de la société que vous avez mentionnée. Nous l'avons remis à une tierce partie qui a confirmé notre interprétation et notre ministre a répondu en conséquence.

M. Jim Gouk: Monsieur le président, je m'arrêterai peut-être là si d'autres membres ont des questions. J'aurai plus de temps pour lire cela.

Le président: À des fins d'éclaircissement, qui était cette tierce partie?

Comm. John Adams: C'était le Bureau d'examen des transports.

Le président: Pardon...?

Comm. John Adams: C'était le Bureau de la sécurité des transports.

Le président: Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

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

Nous avons déjà eu des renseignements concernant tout ce qui a été transféré au ministère des Transports sur le plan de la sécurité et du contrôle maritimes. On mentionnait entre autres que 155 employés seraient affectés par le transfert d'activités de la Garde côtière au ministère des Transports.

Combien d'employés va-t-il vous rester à la Garde côtière? On sait que jusqu'à maintenant, vous n'aviez pas un nombre suffisant d'employés. S'il y en a 155 qui sont transférés, combien vous en reste-t-il?

Ma deuxième question concerne la flotte. Dans le rapport du Comité permanent des pêches et des océans portant sur la Garde côtière, on disait que la flotte avait été réduite de moitié depuis que le transfert avait été fait du ministère des Transports à Pêches et Océans à l'époque. On y disait aussi que l'âge moyen des navires était de 20 ans. Je voudrais entendre vos commentaires sur l'état de la flotte. Est-ce qu'une bonne partie de la flotte sera transférée de nouveau au ministère des Transports? Qu'est-ce qui vous restera de la flotte qui avait déjà été réduite de moitié? C'est ce que je voudrais savoir.

• (1540)

[Traduction]

Comm. John Adams: Merci beaucoup.

Cette question me montre qu'il y a une grande confusion, donc si vous me le permettez, monsieur le président, je vais essayer d'expliquer ce qui s'est passé.

En chiffres ronds, la Garde côtière canadienne compte 4 000 personnes. Nous avons transféré 139 à Transports Canada. Nous avons transféré toutes les ressources, humaines et financières, liées essentiellement à trois aspects de notre travail : le Bureau de la sécurité nautique; le personnel chargé de l'administration de la LPEN, Loi sur la protection des eaux navigables et le personnel chargé de la réglementation et de la politique de l'Intervention environnementale. Nous avons aussi transféré quelques employés chargés de l'examen de la nouvelle Loi sur la marine marchande du Canada. Des ressources et du personnel sont partis avec toutes ces responsabilités. Il y avait 139 personnes et, en chiffres ronds, 17 millions de dollars sont partis avec. Donc, ces responsabilités ont été transférées sans aucun autre bien matériel. Le reste de la Garde côtière, 3 900 personnes, demeure au ministère des Pêches et des Océans avec tous les biens de la flotte et tous nos actifs fixes. Seulement des employés et de l'argent ont été transférés à Transports Canada.

C'était en quelque sorte une amélioration du transfert fait en 1995. Donc, nous ne faisons que de mettre de l'ordre dans les derniers détails de la séparation faite en 1995. Certains aspects de la politique et de la réglementation de la sécurité nautique et de l'intervention environnementale ont accompagné la Garde côtière à Pêches et Océans; d'autres sont restés chez Transports Canada. Ce changement, apporté le 12 décembre, a permis de redonner à Transports Canada l'aspect de la politique et de la réglementation. Tout le reste, le côté opérationnel et la prestation de services de la Garde côtière canadienne, est resté chez Pêches et Océans. Voilà ce qui s'est réellement passé le 12 décembre—un très petit élément a quitté la Garde côtière pour retourner chez Transports Canada.

Pour ce qui est de la raison d'être de tout cela, il y a plusieurs raisons, mais l'un des avantages tenait au fait que la politique et la réglementation étaient groupées en un seul endroit, Transports Canada; la Garde côtière canadienne et Pêches et Océans seraient les prestataires de services, en quelque sorte. Donc, cela simplifiait les choses pour Transports Canada, pour nous et, ce qui est encore plus important, pour le public que nous servons. Donc, voilà ce qu'était le 12 décembre et ce qui s'est passé.

Pour ce qui est de la flotte, le regroupement des trois flottes constituait l'un des autres avantages du regroupement ou de la fusion de la Garde côtière avec Pêches et Océans. Nous avons pris la flotte de la Garde côtière, la flotte rouge et blanche qui, à cette époque, s'occupait essentiellement de la sécurité nautique et de l'intervention environnementale, et nous l'avons regroupée avec la flotte blanche, qui était la flottille de navires scientifiques et qui faisait partie de l'ancien ministère des Pêches et des Océans, nous avons regroupé ces

navires avec la flotte grise, flotte grise qui était la flotte de la conservation et de la protection et qui faisait aussi partie de Pêches et Océans. Donc nous avons pris la flotte rouge et blanche, la flotte blanche et la flotte grise et nous en avons fait une seule flotte. Ce faisant, nous étions en mesure d'éliminer le chevauchement des tâches et nous avons réduit progressivement la totalité de la flotte qui comptait 198 navires, en chiffres ronds, à 107 navires opérationnels, aujourd'hui.

Ce que nous avons pu faire, en changeant notre méthode de travail, au moyen de navires polyvalents... pour vous donner un exemple, un navire chargé de la conservation et de la protection pourrait aussi être spécialisé dans la recherche et le sauvetage. Il naviguerait dans une zone où il ferait de la conservation et de la protection, mais il pourrait aussi en même temps se trouver là-bas pour intervenir en premier en cas d'incident. Donc, à l'aide de navires polyvalents, en changeant notre méthode de travail...

Je vous donne un autre exemple : nous avons retiré six grands navires de notre flotte, nous avons apporté quelques navires côtiers plus petits et de ce fait, nous étions en mesure de réduire le nombre de grands navires par des navires de sauvetage et de recherche plus petits et plus rentables basés sur la zone côtière où se produisent la grande majorité de nos incidents.

Grâce à ces mesures, nous avons pu fournir le même niveau de service avec moins de navires.

Aujourd'hui, en ce qui concerne l'avenir de cette flotte, vous avez mentionné l'âge de la flotte. Vous avez absolument raison, nos plus grands navires prennent de l'âge.

• (1545)

Notre nouvelle flotte se compose de petits navires de sauvetage et de recherche. Nous en avons 41. Ce ne sont pas des navires de surveillance; ce sont des navires qui sont basés dans la zone côtière. Ils interviennent en cas d'incident puis retournent.

Nous sommes en cours de remplacer toute cette flotte. Quand nous aurons terminé, dans trois ou quatre ans, nous aurons pratiquement une nouvelle flotte de petits navires.

Ce qui nous préoccupe aujourd'hui ce sont les grands navires, les navires de surveillance. Nous avons négocié avec les organismes centraux dans le cadre du prochain Budget en espérant que nous pourrions commencer la restructuration de cette flotte.

Cette flotte comptera 107 navires moins 41—je ne suis pas très rapide en calcul—quelque soit le résultat. Ce nombre de navires doit être remplacé d'ici à 2030-2031, c'est donc un projet à long terme. Nous recherchons la première tranche de financement qui nous permettra de remplacer les navires dont on a besoin le plus, c.-à-d. ceux qui ne sont plus continuellement fiables. Si nous obtenons cette affectation de fonds ou un financement plus ou moins équivalent dans le prochain Budget, nous commencerons à restructurer la flotte. Si nous ne pouvons pas obtenir le financement, nous continuerons évidemment à essayer de maintenir la flotte aussi longtemps que nous le pouvons.

Nous déclarons aujourd'hui que nous avons besoin de ce financement le plus tôt possible pour pouvoir commencer la restructuration de la flotte; nous le ferons progressivement dès maintenant et jusqu'en 2030-2031.

Le président: Une dernière question, continuez.

[Français]

M. Robert Carrier: Est-ce que les bateaux transférés au ministère des Transports serviront à la surveillance, qui est la responsabilité du ministère? Est-ce que certains de ces bateaux sont en bon état, ou si ce sont des bateaux qui doivent être remplacés comme les vôtres?

[Traduction]

Comm. John Adams: Monsieur le président, il n'y a pas de navire. Aucun navire n'a été transféré à Transports Canada. La seule flotte que Transports Canada a reçue était des avions de surveillance à voilure fixe qui ont été transférés à Transports Canada pour des missions de surveillance des déversements de pétrole. Il n'y avait pas de navires.

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Pour que les choses soient claires, ce qui se passe alors, c'est que certains navires sont remplacés. Il y a 41 nouveaux plus petits navires basés dans la zone côtière pour les remplacer et—si mes calculs sont justes—66 plus grands navires qui sont encore là et qui doivent tous être remplacés.

Comm. John Adams: Au cours des années, monsieur le président, oui.

Mme Bev Desjarlais: Ai-je entendu 2031? Était-ce la date?

Comm. John Adams: Oui, 2030-2031.

Nous les avons répartis en phases essentiellement pour trois raisons. À partir de la demande, c.-à-d. l'âge des navires et leur capacité à continuer à remplir leur mission. À partir de la capacité de l'industrie pour les construire et les remplacer ainsi que sur notre capacité interne pour définir les besoins exacts et gérer le remplacement.

Mme Bev Desjarlais: Est-ce que l'objectif vise à les remplacer tous ou à en éliminer un bon nombre et de ne remplacer que ceux-là?

Comm. John Adams: Pour l'heure, si notre projet actuel se réalise—c'est un projet de 35 ans, il peut donc changer d'ici la fin—nous projetons de passer de 107 navires à 95 navires en regroupant des capacités dans un navire.

Par exemple, en ce moment même, nous avons trois chalutiers scientifiques sur la côte Est qui font des chaluts pour les fonctionnaires du ministère des Pêches, pour les scientifiques du domaine des pêches et nous avons un navire océanographique. Nous espérons pouvoir diminuer ce nombre à deux chalutiers spécialisés et un troisième navire qui aura une capacité de chalut, mais qui pourra aussi servir à la recherche océanographique. Ainsi, nous pourrions passer de quatre navires à trois navires.

Voilà de quelle façon nous réduirons notre flotte sans réduire la capacité de répondre à la demande du client. Nous passerons donc de 107 à 95 d'ici à 2030-2031.

• (1550)

Mme Bev Desjarlais: J'ai l'impression que l'objectif était en quelque sorte de préciser qui est responsable de quoi, mais je dois vous avouer, en le consultant, il n'est pas évident de voir qui sera responsable.

À des fins d'éclaircissement, l'article 17 du projet de loi modifie l'article 116 qui habituellement interdit à une personne le droit de monter à bord sans autorisation, pour reconnaître le droit de monter à bord des agents chargés de la prévention de la pollution conféré par le nouveau paragraphe 175(1). Qui sera l'agent responsable?

Comm. John Adams: C'est une intervention environnementale. Je ne suis spécialiste des questions juridiques et donc je ne suis pas

spécialiste des lois. Je vais utiliser des mots qui je l'espère permettront de l'éclaircir.

En ce qui concerne l'intervention environnementale, dans le passé nous étions chargés de toutes les interventions environnementales, responsables de l'assignation des tâches, du moment de l'intervention et des moyens employés. Nous étions chargés d'établir les normes se rapportant à la façon de faire les essais, de choisir les personnes qui feront les essais et des matières à tester.

C'était notre travail en tant que Garde côtière, nous sommes l'organisme d'intervention du gouvernement. Autrement dit, s'il y a un déversement qui nécessite une intervention, nous interviendrons au nom du gouvernement. Toutefois, il y a des forces d'intervention. Toutes les compagnies maritimes, tout navire naviguant dans nos eaux doit avoir un contrat avec une force d'intervention qui interviendrait s'il le faut, sinon, il s'agit d'une infraction. Si la force d'intervention n'intervient pas et que personne d'autre n'intervient, nous interviendrons. En cas de déversement mystérieux—autrement dit, nous ne connaissons pas l'origine du pétrole, du polluant—nous interviendrons.

En ce qui concerne le reste des questions relatives à l'environnement, elles rentrent aujourd'hui dans le cadre des responsabilités de Transports Canada. Nous ne faisons qu'intervenir.

Mme Bev Desjarlais: D'accord, je veux être sûre de comprendre. En somme, normalement, c'est à la Garde côtière d'intervenir et de s'occuper de cela. Je comprend qu'il s'agit d'une intervention environnementale donc à part ma question concernant la raison pour laquelle cette responsabilité est celle de Transports Canada et pas d'Environnement Canada, j'en parlerai plus tard... En le parcourant, je me demandais pourquoi donc tant de choses sont encore chez Transports Canada? Si nous allons changer les choses et la loi, pourquoi ne pas le mettre chez Environnement Canada, ce qui me paraît logique.

Donc, à part cela, ce qui va se passer maintenant, c'est que les compagnies concernées seront l'équipe d'intervention. La compagnie maritime concernée doit avoir sa propre équipe pour intervenir en cas de problème. Est-ce exact?

Comm. John Adams: C'était le cas auparavant.

Mme Bev Desjarlais: D'accord.

Comm. John Adams: Mais, elles doivent avoir, oui, elles auront un contrat avec une force d'intervention.

Mme Bev Desjarlais: D'accord, et la Garde côtière est la force d'intervention?

Comm. John Adams: Non, la force d'intervention, c'est la compagnie privée. Cela dépend de la partie du pays, mais dans l'est du Canada, ce sera la SIMÉC, la Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée.

Mme Bev Desjarlais: Pourrais-je avoir une liste de toutes les forces d'intervention?

Comm. John Adams: Certainement; nous vous en fournirons une.

Mme Bev Desjarlais: Merci.

C'est ce que je voulais éclaircir. Merci.

À l'article 22, encore une fois, la force d'intervention est mentionnée et le fait qu'elle doit avoir un certificat confirmant l'entente...?

Comm. John Adams: L'entente et leur capacité, leur capacité d'intervention.

Mme Bev Desjarlais: D'accord. Est-ce disponible maintenant? Est-ce que ce certificat, ce type de processus est appliqué aujourd'hui?

Comm. John Adams: Oui. Nous administrions ce processus, mais aujourd'hui c'est la responsabilité de Transports Canada, car nous le considérons comme une politique de réglementation.

Mme Bev Desjarlais: D'accord.

Y a-t-il eu un problème avec l'intervention ou le travail fait pour intervenir? Y a-t-il des régions où il n'y a pas eu une bonne force d'intervention?

Comm. John Adams: Non. Il y a des forces d'intervention dans toutes les régions du pays. Elles ont été agréées. Elles sont régulièrement revues et nous n'avons pas eu de problèmes.

Les problèmes que nous avons eus sont liés aux déversements mystérieux, lorsque personne n'intervient ou quand des mauvaises compagnies n'ont pas de contrat et quand il y a un problème, nous devons intervenir.

Si nous demandions à une force d'intervention, elle interviendrait, mais nous devons payer. Nous préférons que ce soit le pollueur qui paie.

Mme Bev Desjarlais: Cela est sensé.

Je suis curieuse alors, est-ce que la Garde côtière intervient à un moment donné? Est-ce que les équipes d'intervention étaient en place ou est-ce que ce sont toujours des équipes d'intervention privées qui le font?

Comm. John Adams: Il est certain que depuis que je suis à la Garde côtière, au cours des six dernières années, nous avons toujours eu des organismes d'intervention. Si je peux me permettre une petite publicité, il pourrait s'agir d'un des meilleurs partenariats public-privé que je pourrais vous nommer. Vous avez le secteur privé qui traite avec le secteur privé en collaboration avec le secteur public et nous n'intervenons que lorsqu'il n'y a pas de contrat ou si l'organisme d'intervention dit que la tâche dépasse ses capacités et qu'il a besoin de notre aide. Alors, nous travaillerions avec lui.

Je devrais préciser que tout cela, c'est au sud du 60° degré. Au nord du 60° degré, il n'y a pas d'organisme d'intervention; c'est la Garde côtière qui est responsable.

• (1555)

Mme Bev Desjarlais: Très bien.

Le président: Une dernière question.

Mme Bev Desjarlais: Je vais revenir à la question de M. Gouk.

Continuons avec ce qui se passe au nord du 60° degré. Voyant que vous avez parlé de la région au nord du 60° degré, de la baie d'Hudson et de la baie James, je pense qu'il est simplement approprié de s'informer.

Je crois savoir qu'à un moment donné, cela se faisait en vertu du programme de prix des services à la navigation maritime et de l'application des droits par le gouvernement fédéral dans les eaux au nord du 60° degré... c'est à ce moment que les droits ne s'appliquaient pas, reconnaissant la situation économique du nord.

Pouvez-vous nous dire pourquoi le Bureau de la sécurité des transports en est arrivé à faire un examen?

Comm. John Adams: Ce qui est arrivé, c'est que le barème des droits et les arrangements de paiement de ces droits ont fait l'objet d'une entente entre le gouvernement... c'était avant mon temps. Je

suis arrivé en 1998, alors l'entente au dû se conclure au milieu ou vers la fin des années 1990. Il y a eu des négociations, des consultations, entre le gouvernement et les sociétés de transport maritime et les expéditeurs. Aussi bien les propriétaires des navires que les utilisateurs des navires ont négocié un barème de droits—qui devra payer quoi et quand. Le secteur privé était largement représenté dans la négociation, d'après ce que je crois savoir. Ils en sont arrivés à un barème qui a été convenu entre le gouvernement et le secteur privé—qui paierait quoi et quand. Ce document est alors devenu le barème de droits qui a été interprété par les deux côtés.

Dans ce cas particulier, l'interprétation qu'en a donnée Transport Nanuk était différente de la nôtre. Notre interprétation, c'était que le bateau a navigué dans les eaux du sud, qu'il a transité par les eaux du sud pour aller vers le nord, mais qu'il ne commercerait pas exclusivement dans le nord. Il s'est rendu dans le sud et notre interprétation du barème, c'était que les droits devaient s'appliquer. Alors, nous avons appliqué les droits. L'entreprise n'a pas accepté cette interprétation et a dit non, qu'il était prévu que le barème s'appliquait à cette activité particulière. Nous étions d'accord pour être en désaccord et nous avons dit que nous allions nous en remettre à une tierce partie. C'est à ce moment que le Bureau de la sécurité des transports est arrivé dans le dossier, pour examiner le barème tel qu'il avait été négocié entre le secteur privé et le gouvernement et sur la foi de cet examen, il a jugé que le barème devait s'appliquer.

Il y a une autre question. Est-ce bien qu'il s'applique? Est-ce bien dans le sens moral ou quoi que ce soit d'autre. On peut en discuter. Mais nous avons un certain nombre de plaintes de ce genre liées au barème de droits qu'il faudra résoudre. On trouvera une solution avec le temps, mais non pas au cas par cas, parce que nous avons l'intention de les remettre dans la cagnotte et de retourner négociier l'ensemble du barème de droits.

Alors, voilà où nous en sommes avec cette question particulière, d'après ce que je sais.

Le président: Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous souhaiter la bienvenue aujourd'hui.

J'ai quelques questions, si vous le permettez. Concernant ce qui disait ma collègue d'en face, Bev, sur les unités d'intervention, si quelque chose devait mal tourner, un déversement et tout cela, est-ce que la situation était mieux maîtrisée lorsqu'une partie de ce service relevait de la Garde côtière ou est-ce préférable que la situation soit prise en charge par le ministère des Transports?

Comm. John Adams: Loin de moi l'idée de commenter ce que fait Transports Canada. Premièrement, j'ignore comment les choses se passent et, deuxièmement, je ne serais pas à l'aise de le faire.

Ce que je vous dirais, c'est que les choses allaient très bien lorsque la Garde côtière s'en occupait. Je ne pense pas que cela changera, parce que la Garde côtière continue d'être l'organisme d'intervention du gouvernement. Les organismes d'intervention qui existaient dans le passé continuent d'exister. Les arrangements contractuels entre les expéditeurs, les sociétés de transport maritime et leur organisme d'intervention continuent à être négociés et continuent d'être en vigueur. Alors, à vrai dire, je ne verrais aucun changement.

L'hon. Jim Karygiannis: Qu'est-ce qui a été déplacé d'un ministère à un autre? C'était uniquement les personnes responsables des politiques, n'est-ce pas?

Comm. John Adams: Les gens responsables des politiques et de la réglementation, oui.

L'hon. Jim Karygiannis: Les responsables des politiques et de la réglementation, alors...

Comm. John Adams: Je ne sais pas si vous étiez dans la salle. Nous avons déménagé les aéronefs à voilure fixe liés à la surveillance des déversements.

• (1600)

L'hon. Jim Karygiannis: Mais est-ce que les politiques et, ensuite, la réglementation, ne feraient pas partie du transport des marchandises dangereuses? Il pourrait s'agir de déversements de carburant diesel ou de pétrole brut. Est-ce que cela ne relèverait pas du ministère des Transports en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses? Est-ce que cela ne serait pas sa responsabilité?

Comm. John Adams: Non. C'était... Puis-je revenir à la question de l'organisme de service spécial et pourquoi nous en sommes arrivés ici?

Pendant des années, depuis que je suis là, et on me dit que c'était comme cela des années auparavant, il y avait un débat pour savoir où irait la Garde côtière. Probablement que bon nombre d'entre vous avez entendu ce débat : est-ce que nous sommes mieux à Pêches et Océans ou aurait-on dû nous laisser avec Transports Canada, etc.? La situation est devenue encore plus compliquée, ou plus alambiquée, lorsqu'on nous a demandé de jouer un rôle accru en matière de sécurité maritime dans ce domaine. Alors, encore une fois, est-il préférable qu'elle fasse ce travail dans le giron de Pêches et Océans, ou de Transports Canada, ou de la Défense nationale, ou maintenant, même dans celui du nouveau ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile?

À la suite de toutes ces discussions, la bureaucratie était préoccupée avec ce qu'on devait faire avec la Garde côtière. Elle a été déplacée en 1995-1996 de Transports Canada à Pêches et Océans Canada pour différentes raisons—la première, et non la moindre, était la fusion des flottes, mesure qui permettait d'éliminer... comme je l'ai dit plus tôt, et je ne pense pas que vous étiez dans la salle; et la deuxième, le fait qu'avant l'adoption de la Loi sur les océans, il n'y avait pas de fondement législatif réel sur lequel pouvait s'appuyer la Garde côtière pour faire son travail; or, cette loi était administrée par le ministère des Pêches et des Océans.

L'hon. Jim Karygiannis: Désolé, veuillez attendre une seconde.

Comm. John Adams: Je vais vous amener là où vous voulez aller.

L'hon. Jim Karygiannis: Non, je sais, mais je pense que vous tournez autour du pot, alors laissez-moi juste vous demander ceci. Qu'est-ce qui a été déménagé? Est-il correct de dire que c'était uniquement les gens qui s'occupent des politiques?

Comm. John Adams: Cette dernière fois, oui.

L'hon. Jim Karygiannis: Oui.

Comm. John Adams: J'allais vous ramener en arrière.

L'hon. Jim Karygiannis: Cette dernière fois, les gens responsables des politiques sont les seules personnes à avoir été déplacées.

Comm. John Adams: Les gens responsables des politiques et de la réglementation.

L'hon. Jim Karygiannis: Est-ce que les personnes responsables de la politique et de la réglementation du transport des marchandises dangereuses sont au ministère des Transports?

Comm. John Adams: Oui.

L'hon. Jim Karygiannis: Alors, les seules personnes qui ont été déplacées étaient les gens responsables de la politique et de la réglementation et tout le reste a été laissé là où il était.

Comm. John Adams: Oui; le côté opérationnel de la Garde côtière a été laissé tel quel.

L'hon. Jim Karygiannis: Alors, je veux simplement clarifier le fait que les seules personnes qui ont été déplacées étaient les gens responsables de la politique et de la réglementation. Les gens sur le terrain, faisant le travail quotidien, sont toujours là où ils étaient.

Comm. John Adams: Comme je l'ai dit avant votre arrivée, avant, il y avait 4 000 personnes et maintenant, il y en a 139 de moins. C'est tout. Le reste des gens sont avec la Garde côtière.

L'hon. Jim Karygiannis: Alors, le travail qui se fait au quotidien est toujours effectué par les mêmes personnes.

Comm. John Adams: Même travail, mêmes personnes.

L'hon. Jim Karygiannis: Mais les responsables des politiques et...

Comm. John Adams: Et de la réglementation, 139 personnes. Désolé, je n'ai pas...

L'hon. Jim Karygiannis: C'est tout.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Je veux clarifier ce que vous avez dit, ou ce que je pense que vous avez dit : que rien n'a vraiment changé, sauf l'autorité dont ils relèvent maintenant—pas de changement des politiques, autres que de savoir qui est responsable des politiques; pas de changement dans les droits, autres que de savoir qui applique les droits.

Comm. John Adams: C'est exact.

M. Jim Gouk: Très bien.

La raison pour laquelle je pose la question, c'est qu'on m'a remis de l'information à mon arrivée, ce qui n'est probablement pas la façon appropriée d'obtenir de l'information. Les personnes en cause doivent savoir que si elles veulent qu'un certain travail soit fait par le comité, il faut que cela se fasse plus de deux minutes avant le début de la réunion.

Je n'ai aucune autre question à vous poser à ce sujet.

Merci.

[Français]

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions? Monsieur Roy.

M. Jean-Yves Roy (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur Adams, bonjour. Nous nous sommes vus souvent au cours des dernières semaines. Je vais vous poser une question qui va peut-être aider le comité à comprendre la situation. Quelles étapes reste-t-il à franchir avant que la Garde côtière ne devienne un organisme indépendant, autonome? On sait qu'on se dirige vers cela. Quelles étapes reste-t-il à franchir avant que ce soit une réalité? C'est ma première question.

[Traduction]

Comm. John Adams: Ce que nous devons faire, c'est préparer une présentation au Conseil du Trésor qui explique, si vous voulez, le nouveau mandat de la Garde côtière, encore une fois, en termes non spécialisés, pour ne pas répéter le projet de loi C-3. Nous devons préparer un plan d'affaires indiquant comment nous allons réaliser notre mandat. Nous devons préparer un document sur les orientations stratégiques dans lequel tout cela s'inscrit. Ensuite, nous allons de l'avant avec tout cela.

Ce que nous allons chercher dans la présentation au Conseil du Trésor, ce sont certains éléments de souplesse, des pouvoirs que nous n'avons pas actuellement, mais que l'on peut mettre à la disposition d'un OSS. Un OSS est conçu comme étant davantage axé sur les affaires, si vous voulez, qu'un ministère responsable typique. Alors, nous allons chercher à obtenir des éléments de souplesse tant du point de vue financier qu'administratif pour nous permettre, nous l'espérons, d'offrir les services que nous offrons aux Canadiens d'une manière plus rentable.

Alors, c'est ce qui reste à faire—déterminer quelles sont ces éléments de souplesses pour obtenir du Conseil du Trésor qu'il nous les accorde, ou s'il ne nous accorde pas exactement ce que nous demandons, ce qu'il recommande. Nous devons d'abord passer par le ministre et, ensuite, faire la demande au Conseil du Trésor.

Cela reste à faire. Nous espérons que ce sera prêt en janvier 2005; nous allons faire la demande au Conseil du Trésor et chercher l'approbation nécessaire pour commencer nos nouvelles activités à titre d'OSS.

Il me faudrait corriger légèrement M. Roy. Nous ne serons pas un OSS indépendant en vertu de la décision du 12 décembre. Nous serons un OSS intégré au ministère des Pêches et des Océans, nous continuerons de rendre des comptes au ministre des Pêches et des Océans, mais nous aurons les éléments de souplesse qui caractérisent un OSS, qui nous permettront de fonctionner d'une manière davantage axée sur les affaires.

• (1605)

[Français]

M. Jean-Yves Roy: Je parle d'un organisme indépendant comparable—la comparaison n'est peut-être pas bonne—à la Gendarmerie royale, qui relève du ministre de la Justice. Il est important que la Garde côtière ait de l'autonomie.

J'ai une autre question à vous poser. Bien entendu, le projet de loi vise uniquement à centraliser les politiques au ministère des Transports, mais vous demeurez l'outil ou le bras du gouvernement pour l'application des lois en question. C'est très clair dans mon esprit.

Cependant, je m'inquiète quant à la prestation de services de la part de la Garde côtière, notamment à cause de l'âge des navires et des équipements que vous avez. Vous avez abordé ce problème brièvement.

Je désire simplement mentionner un fait très précis, et c'est la même chose sur la côte ouest en Colombie-Britannique: il y a une augmentation quasi exponentielle du transport maritime à l'heure actuelle, à cause de la mondialisation. Les ports sont engorgés sur la côte ouest. Dans l'Est, les données que j'ai eues sur les navires qui transitent par la Voie maritime du Saint-Laurent et qui remontent dans les Grands Lacs montrent qu'il y a une augmentation assez considérable du trafic. On parle de 8 000 navires par année ou de 4 000, si on divise par deux parce qu'il y a l'aller et le retour. De plus, il y a une augmentation de la taille des navires. En outre, il y a une

augmentation du transport de produits hautement toxiques sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Que feriez-vous s'il se produisait une situation tragique? Auriez-vous les moyens d'intervenir? Telle est ma question. On sait que la Garde côtière est un organisme considérablement sous-financé depuis un bon nombre d'années, soit depuis 10 ans. Vous avez d'importants problèmes quant au renouvellement de la flotte. Vous avez dit que vous aviez dû aller vous battre devant le Conseil du Trésor pour essayer d'avoir de l'argent pour remplacer vos navires.

Compte tenu de la situation actuelle, seriez-vous capables d'intervenir, à la demande de Transports Canada ou de Pêches et Océans Canada, si une situation tragique se produisait sur le Saint-Laurent?

[Traduction]

Comm. John Adams: Nous sommes toujours intervenu avec tout ce que nous avons, mais il y a plus que cela. Que Dieu nous protège d'un désastre qui dépasserait nos capacités, mais si cela devait se produire, nous ferions converger, en cascade, toutes les ressources, tant à l'échelle nationale qu'internationale, vers ce lieu de désastre.

Par exemple, les organismes d'intervention nous appuieraient solidement avec toutes leurs ressources, de la même manière que nous le ferions si c'étaient eux qui faisaient face au problème. Nous aurions recours à notre protocole d'entente avec les États-Unis d'Amérique. Nous utiliserions notre protocole d'entente avec l'Islande, et avec l'Europe, puisqu'on y est. Nous ferions intervenir en cascade toutes les ressources qui seraient disponibles, si vous voulez, dans l'hémisphère de l'Amérique du Nord pour les engager dans la bataille.

Nous avons la capacité nécessaire pour une intervention rapide, très immédiate, pour contenir un désastre, mais un accident du genre *Exxon Valdez*, peu importe où il se produit, taxerait les ressources de n'importe qui. Nous estimons qu'avec une approche en cascade, en faisant jouer les protocoles d'entente internationaux que nous avons, nous pourrions intervenir de manière à limiter les dégâts. Nous ne pourrions les empêcher, mais nous pourrions les limiter et, ensuite, nous procéderions au nettoyage qui s'impose. Mais ce serait un défi.

Mais en a-t-on jamais assez? C'est comme une police d'assurance. Pouvez-vous avoir trop d'assurances? Nous estimons que nous avons suffisamment de ressources pour répondre efficacement, mais que Dieu nous garde d'avoir jamais à nous exercer à faire cela vraiment. Nous faisons des exercices sur une base régulière. Je ne devrais pas employer le mot exercice. Si cette réalité devait se manifester, nous faisons régulièrement des exercices avec nos collègues américains, d'Environnement Canada et de Transports Canada pour nous assurer que le système peut mobiliser toutes les ressources dans le plus court laps de temps possible et qu'elles sont suffisantes pour répondre à la demande.

Pour ce qui est des autres mesures, où nous pouvons établir des chiffres, c'est-à-dire les vies en danger, par exemple, et notre responsabilité en matière de recherche et sauvetage, nous avons réussi, malgré une forte explosion de l'écotourisme et de la navigation de plaisance, à maintenir notre taux de succès en ce qui a trait à notre capacité d'intervenir lorsque des vies sont en danger. Nous avons maintenu un taux de succès de 97 à 98 p. 100, ce qui signifie que dans 98 cas sur 100 où des vies sont en danger, pour quelque raison que ce soit, nous avons réussi à sauver ces vies. Nous avons gardé le même taux au cours des cinq ou six dernières années, en dépit de cette explosion, avec les ressources dont nous disposons.

Nous faisons une partie de ce travail grâce à la technologie. Nous en faisons une partie avec des navires améliorés, comme les navires de recherche et de sauvetage dont j'ai parlé plus tôt et que nous avons introduit dans le système. Nous avons des bateaux de 54 pieds, de conception britannique, et des bateaux de 47 pieds, de conception américaine. Nous n'avons que six bateaux de 54 pieds. Nous les avons remplacés en grande partie par des navires de 47 pieds. Ils sont de conception américaine; ils ont une capacité incroyable de redressement automatique, ils sont très performants et doués d'une grande vitesse. Ils étaient là lorsque nous en avons eu besoin et ils continueront d'être là au fur et à mesure que nous remplacerons le restant de la flotte.

• (1610)

Le président: Merci.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Combien d'aéronefs à voilure fixe ont été démenagés au ministère des Transports?

Comm. John Adams: Je voudrais dire trois—deux dont nous sommes propriétaires et un que nous nolisions, je crois—, mais je devrai vérifier cela.

Mme Bev Desjarlais: S'agit-il là de toute la flotte qui assure la surveillance aérienne de la pollution?

Comm. John Adams: Oui.

Mme Bev Desjarlais: Dans le rapport qui émane de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires ou quel que soit l'organisme qui traite de cette question, je crois qu'on dit qu'au cours des dernières années, il y a eu un certain nombre de déversements mystérieux qui sont des mystères parce qu'il n'y a aucune façon de détecter les navires qui les ont causés, parce qu'il n'y a pas suffisamment de surveillance aérienne. Est-ce que c'est là votre opinion également?

Comm. John Adams: Il est certain que nous aurions aimé pouvoir faire beaucoup plus de surveillance que nous l'avons fait, mais nous avons fait autant de surveillance que nos ressources nous le permettaient.

Mme Bev Desjarlais: Est-ce que c'est la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires qui paie pour le nettoyage dans tous ces cas?

Comm. John Adams: Parfois. Ces gens ont des exigences très strictes déterminant quand ils paient et combien ils paient, mais, oui, en général, ils vont nous rembourser les coûts liés au nettoyage des déversements de pétrole.

Mme Bev Desjarlais: Est-ce qu'ils paieraient également les autres sociétés qui le font, s'il y a plus d'une société?

Comm. John Adams: Non. Le pollueur paie.

Mme Bev Desjarlais: Le pollueur paie la facture.

Comm. John Adams: La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires paye les dépenses publiques.

Mme Bev Desjarlais: Très bien.

Sur la dernière ici...

Comm. John Adams: Cela comprend également tous les déversements mystérieux, lorsque vous ne pouvez trouver la société ou la personne responsable.

Mme Bev Desjarlais: Très bien.

Un nouvel article dans le projet de loi, l'article 34, parle de la façon dont les dispositions du plan directeur relatives à la pêche, l'aquaculture et la gestion des pêches doivent refléter le fait que là où ces dispositions influent sur la navigation et la sécurité maritimes, elles doivent être assujetties à l'accord du ministre des Transports. Pouvez-vous nous donner des cas où ces plans pourraient influencer sur la sécurité maritime?

Comm. John Adams: Parcs Canada est un cas où ce ministère pourrait gêner l'accès, mais un autre serait, par exemple, si vous avez des activités d'aquaculture qui gênent la navigation à l'entrée et à la sortie... Non? Très bien, la loi n'est pas mon fort.

Mme Yvette-Marie Kieran (avocat-conseil, Contentieux, ministère des Pêches et des Océans): Dans ce cas, je pense que c'est moi qui devrai répondre.

En fait, l'article 34 est une modification de la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada, qui est une législation qui relève de Parcs Canada, et non pas du MPO ou de Transports Canada. Ces plans directeurs sont préparés lorsque Parcs Canada décide de protéger une aire marine, mais qu'il y aurait des répercussions sur l'aquaculture ou sur la pêche. Ce que cet article dit, c'est que Parc Canada doit consulter Pêches et Océans Canada parce qu'il y a des répercussions sur l'aquaculture et les pêches. S'il y a des répercussions sur la navigation, il doit alors consulter Transports Canada, parce que la navigation relève maintenant de ce ministère.

Mme Bev Desjarlais: C'est la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada. Alors c'est Parcs Canada qui ferait alors la consultation?

Mme Yvette-Marie Kieran: Soit avec Pêches et Océans Canada soit avec Transports Canada, soit avec les deux, selon les répercussions de l'aire de conservation que par Parcs Canada entend créer.

• (1615)

Mme Bev Desjarlais: Qui a l'autorité suprême?

Mme Yvette-Marie Kieran: Si cela doit restreindre la navigation, puisque cela concerne un règlement de la navigation, l'autorité suprême appartiendrait normalement à Transports Canada, mais cela dépend en réalité des faits et du problème en question.

Mme Bev Desjarlais: L'article 18 indique comment le ministre des Transports a la responsabilité de recommander au gouverneur en conseil des règlements pour les services à la navigation, sauf des règlements concernant la gestion et la maîtrise de l'île de Sable et les activités de recherche et de sauvetage maritimes. Pourquoi ces exceptions?

Comm. John Adams: C'est parce que nous sommes responsables des activités de recherche et de sauvetage maritimes et parce que, historiquement, l'île de Sable est la responsabilité du ministre des Pêches et des Océans parce qu'elle fait grandement partie du régime de sécurité. À cause du grand nombre de naufrages survenus à l'île de Sable, le ministre est responsable de cette île.

De plus, l'autre raison ou une partie de la raison pour laquelle il était responsable de l'île, c'est que nous avions des phares sur cette île et que nous étions là, nous assurons une présence; Pêches et Océans Canada assurait une présence, alors, le ministre des Pêches et des Océans était responsable.

Mme Bev Desjarlais: Et il continuera d'être responsable de ces régions?

Comm. John Adams: Oui, le ministre des Pêches et des Océans demeure responsable de l'île de Sable

Mme Bev Desjarlais: Le rôle accru en matière de sécurité maritime a été cité parmi les raisons justifiant certains des changements?

Comm. John Adams: Oui. C'était un facteur qui a été pris en considération lorsqu'on a voulu savoir que faire de la GCC, oui.

Mme Bev Desjarlais: Pourquoi a-t-on pensé que ces genres de changements s'imposaient relativement à la sécurité? Quel serait l'intérêt des changements apportés dans ce sens? J'en ai pris note lorsque vous avez dit qu'ils visaient la sécurité maritime.

Comm. John Adams: Pour revenir à la réponse que je voulais donner à une autre question—ce qui ne s'imposait pas—je dirais qu'on voulait faire de la GCC un OSS pour nous donner plus de souplesse et peut-être nous permettre de faire mieux ce que nous faisons, soit la prestation de services aux Canadiens. Traditionnellement, un OSS ne s'occupe pas de politiques, en d'autres termes, les OSS ne donnent pas de conseils politiques aux ministres. On a en quelque sorte retiré à la GCC les responsabilités en matière de politiques et de réglementation pour en faire un OSS. C'est ce qui explique ce qui a été déplacé et ce qui est resté.

Mme Bev Desjarlais: Si je comprends bien, seul le volet de la réglementation et des politiques en matière de protection environnementale a été déplacé. S'agissait-il de politiques uniquement?

Comm. John Adams: Toutes les politiques et de tous les règlements relatifs à la sécurité de la navigation de plaisance, la Loi sur la protection des eaux navigables, et l'environnement. Il s'agissait des seuls domaines politiques dont nous nous occupions. Le reste des politiques, les ports, etc., a été laissé à TC au moment du retrait de la GCC de Transports Canada, en 1995-1996.

Mme Bev Desjarlais: Merci.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: J'aimerais vous poser une petite question, toujours dans le but de mieux comprendre le projet de loi.

Dans la description qu'a faite la semaine dernière le représentant du ministère des Transports, ce dernier expliquait qu'on transférerait les responsabilités au chapitre des politiques, de même que certaines responsabilités opérationnelles relatives aux embarcations de plaisance, aux services de navigation maritime, à la prévention de la pollution et à l'intervention dans des cas d'incidents de pollution. Cependant, il y a beaucoup de problèmes dans les secteurs de la navigation de plaisance et de la navigation maritime. On déplore souvent des accidents au niveau de la navigation de plaisance, et on parle aussi de la vitesse excessive des bateaux des Grands Lacs qui circulent sur le fleuve. Selon ma compréhension, c'est bien la responsabilité du ministère des Transports que de voir à cette surveillance.

Vous me disiez qu'il n'y avait eu aucun transfert de bateaux ou de navires au ministère des Transports. Je veux savoir si le ministère des Transports avait déjà ses propres embarcations pour effectuer cette surveillance.

Également, ce transfert de responsabilités a-t-il pour but une meilleure efficacité de la surveillance maritime pour assurer la sécurité? Est-ce dans ce but que le projet de loi confirme le transfert au ministère des Transports?

• (1620)

[Traduction]

Comm. John Adams: La Garde côtière canadienne n'était pas responsable de la mise en application, ni non plus Transports Canada. C'est la police locale qui est responsable de l'application de ces règlements. Par conséquent, dans le cas de l'Ontario, c'est la PPO, dans le cas du Québec, c'est la Sûreté du Québec et dans le reste du pays, c'est la GRC.

Ce projet de loi vise simplement à légiférer la réalité postérieure au 12 décembre. Par conséquent, tous ceux qui lisent le projet de loi sauront quel ministre est responsable de quoi. L'annonce faite le 12 décembre visait ce que j'ai dit : créer l'OSS; centraliser la responsabilité en matière de politiques et de réglementation; conserver la GCC, devenue OSS, comme une institution nationale capable—nous l'espérons—de réagir de la façon la plus rentable possible aux exigences des plaisanciers.

M. Robert Carrier: Par conséquent, c'est uniquement pour les politiques, comme vous le dites en français *au chapitre des politiques*?

Comm. John Adams: *C'est ça. Exactement.*

Le vice-président (M. Jim Gouk): Y a-t-il d'autres questions? Tout le monde a terminé?

Monsieur Adams, merci d'être venu, tout comme Mme Kieran. Nous vous remercions de votre témoignage. Vous avez répondu à certaines questions au sujet desquelles nous voulions être au clair.

Comm. John Adams: De rien, merci beaucoup.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Monsieur le président, à titre d'information, allons-nous entendre d'autres témoins au sujet du projet de loi?

Le vice-président (M. Jim Gouk): Il n'y en a pas pour l'instant qui aient donné leur nom. Une autre personne a indiqué qu'elle souhaitait comparaître, sans toutefois donner son nom.

M. Francis Scarpaleggia: À quelle étape en sommes-nous maintenant?

Le vice-président (M. Jim Gouk): Nous devons procéder à l'étude article par article du projet de loi jeudi.

M. Francis Scarpaleggia: Il est donc confirmé que nous allons faire l'étude article par article jeudi.

Le vice-président (M. Jim Gouk): C'est ce qui est prévu.

Bev.

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le président, je vais être franche avec tout le monde, j'ai des inquiétudes au sujet de l'aspect environnemental et du fait que nous allons modifier la loi. J'ai l'intention de rencontrer notre porte-parole de l'opposition en matière d'environnement simplement pour voir—puisque nous modifions la loi de toute façon—pourquoi il ne vaudrait pas mieux que ce soit le ministère de l'Environnement qui s'occupe de ces modifications. Je veux simplement dire en toute franchise au comité que c'est ce que je vais faire. Je n'ai pas l'intention pour l'instant de convoquer d'autres témoins, car je sais bien que si nous procédons à l'étude article par article, c'est possible, mais je vais essayer de sensibiliser le comité le plus tôt possible à certains problèmes plus conséquents.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Non seulement devriez-vous sensibiliser le comité à ce sujet, mais si vous avez vraiment l'intention de faire apporter des changements, vous pourriez peut-être les présenter sous forme d'amendements et nous les expliquer?

Mme Bev Desjarlais: Certainement.

Merci.

L'hon. Jim Karygiannis: Serait-il possible d'avoir un préavis de 24 heures, c'est-à-dire demain dans la journée?

Mme Bev Desjarlais: Je vais faire de mon mieux.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Ce serait à la fin des travaux, puisque nous ne nous réunissons pas avant 15 h 30 jeudi. À la fin des travaux demain...

L'hon. Jim Karygiannis: Tout de suite après la période de questions, ça irait.

Merci.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Oui.

Mme Bev Desjarlais: Je vais faire de mon mieux.

• (1625)

Le vice-président (M. Jim Gouk): Nous avons d'autres travaux du comité.

J'ai parlé un peu plus tôt aujourd'hui de nos travaux à Roger, exception faite du projet de loi C-3. D'après lui, les heures de service des camionneurs et les loyers des aéroports sont les deux grandes questions à aborder. Roger voulait passer en premier lieu à la question des camionneurs, car selon lui, on pourrait la régler en l'espace d'une seule séance, tandis que la question des aéroports prendrait plus de temps. Personnellement, je crois qu'effectivement, la question des loyers d'aéroport va être longue à régler, mais elle est urgente, puisqu'une forte augmentation des loyers doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier. Il faut traiter de cet aspect des loyers avant les congés. Par conséquent, j'aimerais que le comité discute de la possibilité de demander au ministre l'imposition d'un moratoire sur cette augmentation jusqu'à ce que le comité ait eu l'occasion d'étudier la question. Nous devrions faire cela avant les congés et ensuite passer aux heures de service des camionneurs.

Bev.

Mme Bev Desjarlais: Je suis certainement d'accord, il faut régler cette question. Je sais qu'une augmentation est prévue. J'avais également cru comprendre qu'une étude avait été faite au sujet des loyers d'aéroports et que notre comité allait en recevoir les conclusions. Est-ce déjà fait? J'imagine que si cette étude est aussi révélatrice qu'on nous l'a laissé croire, la note se ferait beaucoup plus rapidement.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Le comité n'a rien reçu, mais peut-être que le secrétaire parlementaire a des renseignements à ce sujet.

L'hon. Jim Karygiannis: Je vais certainement me renseigner pour vous informer le plus rapidement possible, aujourd'hui ou demain, de préférence.

Pour revenir à la question des camionneurs, il va y avoir sans doute du nouveau à la séance de jeudi; tout dépend de ce qui va s'y passer. Nous souhaiterons peut-être examiner la question des heures des camionneurs très rapidement. Les ministres des Transports se réunissent le 2 décembre; ils se sont déjà rencontrés et ont disposé de 60 jours pour se pencher sur la question; ils vont en rendre compte jeudi. Il serait donc possible de se pencher sur ce point lorsque nous aurons terminé l'étude article par article du projet de loi C-3. La question des heures des camionneurs en est sans doute une que le comité voudrait examiner très rapidement pour garantir aux voyageurs canadiens, surtout pendant la période des fêtes, l'environnement le plus sûr possible, avant de prendre des décisions que, en tant que comité, nous ne jugeons pas nécessairement positives.

Le blocage des loyers des aéroports est certainement une question dont nous pouvons traiter, mais elle peut toujours être repoussée à plus tard. Par contre, il faut débattre de la question des camionneurs. C'est au président de décider, mais c'est une question urgente.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Bev.

Mme Bev Desjarlais: Compte tenu de la séance de jeudi et de l'éventualité de modifications aux règlements, je conviens que c'est important, mais il est tout aussi important de traiter de la question des loyers des aéroports. En fait, j'avais cru comprendre qu'aucun changement immédiat ne serait apporté aux heures de service des camionneurs.

L'hon. Jim Karygiannis: Ce n'est pas nous qui l'avons dit; c'est un organisme externe qui s'est penché sur la question.

Mme Bev Desjarlais: Cela ne veut donc pas nécessairement dire que ces changements seraient apportés par le gouvernement. Dans la mesure où le ministre a été franc avec nous, je dois dire que j'ai cru comprendre qu'aucun changement immédiat ne serait apporté aux heures de service des camionneurs. Si tel n'a pas été le cas et que nous n'avons pas été...

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur le président, je ne vais pas y aller par quatre chemins, je vais être précis, une consultation a été faite comme convenu, il s'agissait d'accorder une période de réflexion de 60 jours dont les conclusions vont être données.

Il ne s'agit pas du ministère ni non plus du gouvernement. En tant que comité, nous voudrions peut-être nous exprimer, réfléchir au sujet des heures de service et indiquer au ministre ce que nous voulons. Il est très important de réfléchir avant de prendre une décision, afin de ne pas pouvoir dire que nous n'avons pas eu la possibilité de réfléchir avant de parvenir à une telle décision.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Bev.

Mme Bev Desjarlais: Étant donné que le ministre a déclaré souhaiter que le comité traite des questions avant qu'elles ne posent problème, s'il s'est exprimé de bonne foi, je propose alors qu'il poursuive dans la même voie et s'assure qu'aucun changement n'intervient. Sinon, personne ne le croira. Il nous a donné la garantie qu'il essaierait de résoudre les problèmes avant qu'ils ne se produisent. Il voulait que tout marche bien. Il allait essayer une nouvelle façon de faire et je crois que c'est tout à son honneur.

L'hon. Jim Karygiannis: C'est, à mon avis, là où en est le processus de réflexion.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'après cet échange, il me semble que cela va prendre du temps et que nous allons probablement avoir des témoins. Nous devons trouver certaines réponses, peut-être même auprès du ministre.

Du point de vue du comité, étant donné qu'à mon avis nous pouvons résoudre la question des loyers d'aéroport uniquement par rapport à l'augmentation prévue pour le 1^{er} janvier, cela peut se faire très rapidement.

Je vais prendre le risque de dire que, selon moi, tout le monde est du même avis. Nous ne sommes pas en faveur de l'annulation de l'augmentation, mais en faveur de l'imposition d'un moratoire sur une augmentation jusqu'à ce que le comité ait eu l'occasion d'étudier la question.

Est-ce bien cela?

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur le président, vous voudrez peut-être demander le vote à ce sujet.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Pouvons-nous procéder à un vote d'essai maintenant?

•(1630)

L'hon. Jim Karygiannis: Vous pouvez traiter de cette question tout de suite, je crois que nous avons suffisamment de membres du comité ici présents pour ce faire.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Je suis d'accord pour que l'on demande l'imposition d'un moratoire; à mon avis, c'est assez simple.

Mme Bev Desjarlais: Pourquoi ne pas reporter la question des loyers jusqu'à ce que l'on ait eu l'occasion de l'étudier?

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Les augmentations visent les loyers.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Nous aurons un moratoire. Avec le consentement unanime du comité, cette motion pourrait être déposée tout de suite.

L'hon. Jim Karygiannis: Nous demandons au ministre d'imposer un moratoire...

Mme Bev Desjarlais: Sur les augmentations des loyers.

L'hon. Jim Karygiannis: ... jusqu'à ce que le comité ait eu l'occasion de l'examiner à fond.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Oui.

L'hon. Jim Karygiannis: Je n'ai absolument aucun problème.

M. Dave Batters: Sur les augmentations des loyers des aéroports.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Faut-il une motion formelle ou est-ce suffisant?

L'hon. Jim Karygiannis: C'est suffisant.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord, selon les directives du comité.

L'hon. Jim Karygiannis: Puis-je alors demander que l'on indique au greffier que cela doit faire partie du prochain ordre du jour, après le projet de loi C-3? Nous allons examiner les heures de service des camionneurs tout de suite et, par l'entremise de la présidence, tous les témoins voulus, qu'il s'agisse de l'Alliance canadienne du camionnage ou de la Teamsters Union, tous ceux qui sont visés, auront la possibilité de venir témoigner devant notre comité.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Il y a autre chose. En parlant à Roger ce matin, je dois dire qu'il a cru comprendre qu'un changement allait sans doute être publié dans la *Gazette* d'ici un mois environ. Êtes-vous au courant?

L'hon. Jim Karygiannis: Non.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Il faudra vérifier auprès de Roger.

L'hon. Jim Karygiannis: Je vais le faire.

Je dois vous dire que c'est une question importante dont il faut débattre, très vite, car si quoi que ce soit arrivait demain, je pense que nous serions tous tenus responsables. Comme nous souhaitons tous passer un joyeux Noël et de bonnes vacances, nous ne voulons certainement pas que le public considère que nous ne sommes pas responsables des heures de service.

Mme Bev Desjarlais: C'est à mon avis une question importante qui devrait nécessiter les déplacements du comité dans plusieurs

régions du Canada où la circulation des camions est extrêmement dense.

Nous ne l'avons jamais fait en tant que Comité des transports et je crois que cela s'impose, car les personnes les plus visées à cet égard sont les voyageurs canadiens et pas seulement l'Alliance canadienne du camionnage et les syndicats qui représentent les camionneurs; il s'agit de tous ceux qui se trouvent sur les routes, tous les habitants des collectivités qui se trouvent tous les jours dans ce genre de circulation.

Je ne crois pas que le public canadien ait eu réellement son mot à dire lors de la dernière ronde de discussions alors que par définition, tout comité doit justement entendre le point de vue du public. Si nous allons entendre des témoins, je crois qu'il faudrait alors insister pour se rendre dans les régions où la circulation des camions est intense.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Je ne m'y oppose pas, mais en pareil cas, j'aimerais aussi parler en même temps d'autres questions connexes, comme les questions frontalières.

Mme Bev Desjarlais: Pas de problème, je le comprends parfaitement.

L'hon. Jim Karygiannis: Il faut certainement examiner les heures de service ainsi que la réaction immédiate et convoquer des témoins de la région visée pour connaître leurs points de vue. Si l'on veut combiner d'autres questions à celle-ci, je n'ai aucune objection, mais je pense qu'il faut s'attarder sur celle-ci afin de...

Le vice-président (M. Jim Gouk): Il faudrait également avoir des éclaircissements à cet égard et savoir si des mesures imminentes vont être prises ou non. Il faut se le faire préciser, puisque ce peut être très opportun et très important pour nous.

Bev.

Mme Bev Desjarlais: Je demanderais que des annonces soient envoyées dans les régions, à tout le moins... Spontanément, je me souviens de celles dont il a été question, les principaux points frontaliers en Colombie-Britannique, en Ontario, au Nouveau-Brunswick et au Québec. Toute personne intéressée dans ces régions devrait pouvoir venir témoigner. Je recommande personnellement que nous essayions de nous rendre dans certaines de ces régions.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord. Pouvons-nous reporter cette proposition à jeudi pour obtenir des éclaircissements sur ce que j'ai cru comprendre des propos de Roger aujourd'hui à propos de la publication du règlement dans la *Gazette*?

Mme Bev Desjarlais: Oui.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Est-ce qu'on a adopté une motion à l'unanimité? Pouvez-vous relire cette motion?

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Non. La seule motion que nous avons adoptée pour l'instant vise les aéroports—que nous demandions au ministre l'imposition d'un moratoire sur les augmentations des loyers des aéroports qui doivent entrer en vigueur le 1^{er} janvier jusqu'à ce que le comité ait eu l'occasion d'étudier la question et de formuler des recommandations plus étoffées.

M. Robert Carrier: D'accord. Qu'en est-il des heures des camionneurs?

Le vice-président (M. Jim Gouk): Lorsque j'ai parlé au président aujourd'hui, il m'a dit avoir compris qu'un règlement relatif à cette question allait être publié dans la Gazette dans un mois environ. Il faut se le faire préciser. Ensuite, nous pourrons examiner la question jeudi, par rapport à la proposition de Mme Desjarlais de faire les annonces voulues pour indiquer aux témoins éventuels que nous sommes prêts à les entendre et à examiner la question des heures de camionnage.

• (1635)

M. Robert Carrier: D'accord.

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

L'hon. Jim Karygiannis: Autant que je sache, je ne pense pas que quoi que ce soit à propos des heures de camionnage sera publié dans la Gazette dans l'avenir immédiat.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Nous allons simplement obtenir des éclaircissements à ce sujet; nous pourrons ensuite en traiter jeudi.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.