



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 038 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 27 octobre 2005

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 jeudi 27 octobre 2005

• (0905)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Galloway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Bonjour, chers collègues.

Conformément à la demande du comité, nous accueillons ce matin le ministre des Transports, monsieur Lapierre, et ses collaborateurs.

Comme je vous l'ai expliqué avant le début de la séance, le ministre a malheureusement une obligation urgente ce matin. Il ne peut passer qu'une heure avec nous. Il ne fera pas de déclaration liminaire. Nous allons passer directement aux questions, étant entendu qu'il reviendra pour une deuxième heure dès que nous pourrons trouver un moment qui convienne. Mais ça ne sera pas aujourd'hui.

Cela étant dit, nous passons maintenant aux questions, en commençant par M. Moore.

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de vous joindre à nous aujourd'hui.

La Chambre est actuellement saisie d'un certain nombre de projets de loi. Nombreux sont ceux qui s'intéressent au projet de loi C-44. Parlons-en, car il s'agit d'un projet de loi omnibus. Plusieurs personnes intéressées ont exprimé diverses préoccupations concernant le projet de loi C-44.

Notre parti est tout à fait favorable aux dispositions concernant les trains de banlieue, les ponts et tunnels internationaux, etc., car nous considérons que ces éléments sont essentiels pour l'avenir de notre réseau, pour qu'on puisse passer les frontières, accéder aux villes et en sortir.

J'ai deux questions. Étant donné que le Parlement est minoritaire et qu'on peut donc envisager des compromis et des interventions de médiation, pourquoi présentez-vous un projet de loi omnibus? Ces projets de loi sont généralement réservés aux parlements majoritaires, lorsque le parti au pouvoir peut agir à sa guise. Le dépôt d'un tel projet de loi omnibus est une façon assez irresponsable d'agir. Ne répondez pas à cela, car le temps nous est compté.

J'essaie de me montrer constructif. Êtes-vous prêt à diviser le projet de loi C-44 et à en faire adopter les différents éléments un par un, comme l'a fait David Collenette lors d'une précédente législature, dans un Parlement majoritaire, lorsqu'il a reconnu qu'il fallait se consacrer aux choses importantes?

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports): Monsieur Moore, lorsque nous avons déposé le projet de loi, j'ai dit que dans la situation actuelle, il fallait un consensus — et je suis toujours à la recherche de ce consensus. Si certaines parties de ce projet de loi ne font pas consensus, je suis prêt à en tenir compte, car je sais que tous les éléments du projet de loi sont importants, mais nous sommes ici dans l'art du possible.

Évidemment, certains éléments sont problématiques et pourraient ne pas être adoptés dès aujourd'hui. On pourrait peut-être les présenter à nouveau sous une autre forme. Je suis prêt à l'envisager favorablement.

M. James Moore: À dire vrai, nous sommes prêts, en tant qu'opposition officielle, à vous rencontrer et à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer l'adoption du projet de loi -44, quitte à en supprimer certaines dispositions et à vous rencontrer à ce sujet...

Ma deuxième question concerne les loyers d'aéroport. D'après ce que vous avez annoncé plus tôt cette année, le loyer de l'aéroport international Pearson devrait baisser d'environ 6 p. 100 selon la formule actuelle. Il n'en reste pas moins que cet aéroport assume environ un tiers du trafic aérien au Canada, alors qu'il paye 66 p. 100 des recettes d'Ottawa aux titres des loyers d'aéroport.

Air Canada en a fait sa plaque tournante internationale. Le gouvernement des États-Unis ne taxe pas l'aéroport O'Hare ou celui d'Atlanta ou les grosses plaques tournantes des autres transporteurs comme votre gouvernement et vos politiques taxent l'aéroport Pearson.

Le conseil municipal de Toronto est furieux, le maire est furieux et toute la région est furieuse. Pourquoi n'avez-vous rien fait en faveur de la GTAA?

L'hon. Jean Lapierre: Excusez-moi, mais s'il existe un aéroport qui bénéficie de la nouvelle entente, s'est bien celui de Toronto. Aux termes du bail, le gouvernement du Canada aurait dû percevoir environ 13 milliards de dollars. Nous avons eu des discussions avec le ministre des Finances — nous devons encore en avoir aujourd'hui — et nous proposons maintenant à tous les aéroports du pays une réduction de 8 milliards de dollars, dont 5 milliards iront à l'aéroport de Toronto. C'est donc lui le grand gagnant de la révision des loyers.

Toronto n'est pas fondée de se dire pénalisée par rapport aux autres. En fait, tous les autres aéroports du pays aimeraient avoir le même achalandage. Si Toronto estime en avoir trop et considère que son loyer est trop élevé, Montréal se fera un plaisir d'accueillir tout ce trafic.

Toronto obtient 5 milliards de dollars de réduction sur un total de 8 milliards de dollars que nous accorde le ministre des Finances. Ils devraient nous remercier, et c'est tout.

M. James Moore: Au contraire, les gens de Toronto sont furieux, y compris les députés libéraux de la région, le conseil municipal, le maire, ainsi que les députés et le premier ministre de la province. Personne n'est satisfait de ce que vous avez fait. Ça ne fonctionne pas et je ne trouve pas très utile, de votre part, que vous veniez aujourd'hui nous dire que si ça ne fonctionne pas, il suffit de passer par Montréal. Je serais surpris que les députés libéraux de Toronto trouvent votre proposition de leur goût.

L'hon. Jean Lapierre: Alors, disons Vancouver.

M. James Moore: Dans ce cas, c'est parfait.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Nous y reviendrons.

M. James Moore: En tout cas, j'en profite pour vous dire qu'une réforme s'impose à la GTAA. Vous aurez beau dire le contraire, la formule de loyer ne fonctionne pas. Vous ne trouverez pas un seul intervenant dans la région qui trouve qu'elle fonctionne.

L'hon. Jean Lapierre: Parlez-moi donc de tous les autres aéroports du pays. Voulez-vous voir les lettres de félicitations que j'ai reçues?

M. James Moore: Vous n'en avez pas reçues de Toronto, qui est la plaque tournante nationale du Canada pour notre plus gros transporteur national.

En ce qui concerne le projet de loi C-68, deux ministères provinciaux de la Colombie-Britannique qui sont à l'origine de la stratégie des ports de Colombie-Britannique, soient la BC Progress Board... il y a plusieurs groupes sélects qui s'occupent de la porte d'entrée du Pacifique en Colombie-Britannique, et qui le font depuis des années.

Vous avez déposé le projet de loi C-68. Ce que nous craignons, c'est que ce groupe ne soit qu'une couche supplémentaire de bureaucratie et qu'il n'offre aucune solution. Le gouvernement aurait pu modifier plusieurs de ses politiques ou déposer un projet de loi présentant des objectifs concrets, comme l'élimination du plafonnement d'emprunt et la possibilité, pour les ports, d'émettre des obligations. Au lieu de cela, vous ajoutez une couche de bureaucratie plutôt que de présenter un projet de loi concret qui va régler les problèmes.

J'aimerais savoir pourquoi vous avez choisi cette approche et pourquoi vous ne déposez pas un projet de loi qui fasse concrètement de la porte d'entrée du Pacifique autre chose qu'une expression à la mode.

• (0910)

L'hon. Jean Lapierre: Pour commencer, je dois dire que ce n'est pas nous qui avons inventé l'idée de la porte d'entrée du Pacifique. En réalité, le Vancouver Gateway Council existe depuis près de 10 ans. C'est la Colombie-Britannique qui a tracé la voie à la formule de la porte d'entrée, et j'estime que vous devriez en convenir. Le fait que cette porte d'entrée s'inspire de l'expérience de la Colombie-Britannique — regardez les réactions que nous avons suscitées en Colombie-Britannique — tout cela me semble très positif.

Il n'y aura pas de couche supplémentaire de bureaucratie. Il va y avoir une participation des gens de la région, qui vont nous aider à classer les priorités. Nous savons que la demande en infrastructures va être forte et que toutes sortes d'autres problèmes attendent ce conseil, qui est enraciné dans l'Ouest canadien... Auriez-vous préféré que des gens d'Ottawa prennent ces décisions? Quant à moi, je préfère que des gens de la région et du domaine des transports nous aident à établir des priorités pour doter cette porte d'entrée du Pacifique de la plus grande efficacité.

La formule a déjà pris son envol. Nous profitons de l'expérience de la Colombie-Britannique et nous espérons pouvoir élaborer une politique des portes d'entrée et des corridors. Celles-ci est d'inspiration britanno-colombienne, et spécialement conçue pour l'ouest du Canada; nous pensons qu'elle répond aux aspirations de la région et qu'elle sert l'intérêt national.

Voilà donc l'esprit du projet de loi C-68.

M. James Moore: Les problèmes du port de Vancouver sont bien connus; ils sont bien documentés et ont été parfaitement étudiés. Mais je tiens à exprimer ma déception. J'espérais que vous alliez déposer un projet de loi qui réponde à certaines préoccupations.

Vous dites que vous voulez écouter les parties intéressées, c'est très bien, mais on les a déjà écoutées. Votre propre parti les a déjà écoutées. J'ai assisté au congrès libéral de mars dernier, ici même, à Ottawa —

L'hon. Jean Lapierre: Est-ce que vous en faites l'annonce aujourd'hui?

M. James Moore: Non. J'y ai assisté incognito.

Les participants au congrès ont adopté la résolution 76, qui demandait au parti libéral d'éliminer le plafond d'emprunt imposé au port de Vancouver de façon qu'il puisse emprunter et prendre de l'expansion comme...

L'hon. Jean Lapierre: Nous avons déjà augmenté ce plafond.

M. James Moore: Mais vous ne l'avez pas éliminé et vous n'avez pas permis au port de Vancouver de fusionner avec les ports voisins pour accentuer son avantage concurrentiel.

L'hon. Jean Lapierre: Mais je sais que vous êtes quelqu'un de responsable, monsieur Moore. Ce port est un organisme de la Couronne, et c'est finalement la Couronne qui sera responsable de ses emprunts. Pensez-vous qu'il faille lui donner carte blanche?

M. James Moore: Non. Il faut lever la tutelle de la Couronne, supprimer le plafond et permettre au port de fonctionner et de prendre de l'expansion. Voilà ce qu'il faut faire.

Le président: Excusez-moi, votre temps est écoulé.

Mme St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Lapierre. Vous avez été invité à ce comité pour nous parler, entre autres, du pont de Québec. Pouvez-vous nous brosser rapidement un portrait de la situation et nous dire où en sont les travaux sur le pont de Québec, sans jeu de mot?

L'hon. Jean Lapierre: Oui. Comme je vous l'avais dit, nous avons demandé un avis juridique au sujet du pont de Québec parce qu'il y a un différend majeur entre le CN et nous. Selon cet avis juridique, le CN est responsable de l'entretien du pont de Québec. Nous avons signifié cela au CN. Mon sous-ministre a rencontré les gens du CN. Ensuite, j'ai moi-même rencontré le président du CN. En des termes très clairs, nous leur avons dit que cela relevait de leur responsabilité et que s'ils ne remplissaient pas leurs obligations, nous allions procéder à des poursuites.

Évidemment, il n'y a pas de meilleure victoire qu'un bon règlement. Il y a quelques semaines, lorsque j'ai rencontré le président du CN, il m'a dit que le CN consulterait à nouveau ses avocats, car il souhaitait revoir sa position. J'espère que le CN reconnaîtra sa responsabilité et qu'il agira en conséquence. Nous devrions avoir sa réponse finale d'ici quelques jours. Je sais qu'il y a eu des discussions récentes sur la validité du contrat, entre autres. Toutefois, dans notre esprit, il est clair que le CN est responsable et qu'il doit faire ces travaux. Sinon, le tribunal jugera.

•(0915)

Mme Caroline St-Hilaire: Les montants sont-ils déjà établis ou ils sont matière à négociation?

L'hon. Jean Lapierre: Non, on n'a pas à négocier les montants. Les travaux doivent être faits à leurs frais, un point c'est tout.

Mme Caroline St-Hilaire: Les travaux seront entièrement à leurs frais?

L'hon. Jean Lapierre: Oui.

Mme Caroline St-Hilaire: Et vous êtes prêts à aller devant la cour?

L'hon. Jean Lapierre: Évidemment, nous préférerions un bon règlement, parce que le pont aura le temps de rouiller encore si nous allons devant la cour. C'est là le problème. Je sais que c'est une mine d'heures facturables, mais je préférerais un règlement à un bon jugement.

Mme Caroline St-Hilaire: J'aimerais aborder le dossier de Mirabel, et on pourra revenir plus tard sur le fond. On s'était parlé de ce dossier lors de notre dernière rencontre aussi. Vous savez qu'une motion a été adoptée en comité et à la Chambre des communes, selon laquelle il devait y avoir un règlement afin de redonner les terres aux agriculteurs. Depuis ce temps, on ne vous a pas entendu, et vous avez fermé la porte. Personne, pas même vous, n'a sollicité quelque rencontre que ce soit pour faire preuve d'un peu de bonne foi et négocier. Les gens de Mirabel aimeraient discuter avec vous et avec les gens d'ADM. Je ne comprends pas votre entêtement à fermer radicalement la porte et à ne même pas vouloir l'ouvrir à une petite négociation, alors que les gens d'ADM l'avaient ouverte, alors que les gens de Mirabel font preuve de bonne volonté et alors qu'une motion a été adoptée en comité et à la Chambre. Je crois que vous avez hérité d'un gros boulet de vos prédécesseurs, mais on dirait que vous en remettez. Je ne sais pas pourquoi vous refusez même de vous asseoir à la table. Cela prouverait votre bonne foi.

L'hon. Jean Lapierre: Madame St-Hilaire, je ne crois pas qu'on puisse s'entendre sur ce sujet, pour une raison très simple. Me demander d'ouvrir la porte à une petite négociation, c'est à peu près comme demander à quelqu'un d'être à moitié enceinte. Une négociation est une négociation. La position d'ADM est claire et elle l'a répétée. En tant que ministre fédéral, je ne lui ordonnerai pas de reprendre ces négociations. Pour moi, le dossier est clos. Le plan de développement d'ADM est fait. Parlez à la communauté en général de Mirabel, vous verrez que les gens sont très heureux de ce développement et qu'ils y mettent beaucoup d'espoir, notamment dans la Série C.

Quant à la vocation industrielle de l'aéroport de Mirabel, à mon avis, plus de gens travaillent à Mirabel aujourd'hui que s'il y avait un aéroport international. Encore mieux, ADM est à étudier des propositions pour l'utilisation de l'aérogare. Encore là, cela représente beaucoup d'emplois pour cette région. Quand je vois l'ensemble des activités autour de cet aéroport, je m'en réjouis. Je ne veux pas rouvrir de vieilles blessures ou créer de faux espoirs. Ce serait irresponsable de ma part. Pour moi, le dossier est réglé.

Mme Caroline St-Hilaire: On est d'accord sur le développement de Mirabel, il n'y a pas de problème. Il faudrait que ce soit clair dans votre esprit autant que dans celui de vos collègues. Le problème est que plusieurs acres de terrain ne seront jamais utilisés. Les gens d'ADM, de Bombardier et de l'industrie aéronautique ont dit que jamais ils n'en auraient besoin. Bien qu'on n'ait pas encore eu de rapport, ADM est à faire des études pour savoir quelle partie elle pourrait redonner parce qu'elle n'en aura probablement jamais

besoin. Je veux bien qu'on développe Mirabel; vous avez notre appui en ce sens, mais ne peut-on pas mâcher de la gomme et marcher en même temps?

Ne pourrait-on pas développer Mirabel et rétrocéder ce que l'on peut aux agriculteurs, par respect pour eux? Il me semble que les deux peuvent se faire en même temps, sans exagérer et sans revenir en arrière.

L'hon. Jean Lapierre: Madame St-Hilaire, il faudrait qu'ADM me dise qu'elle est prête à rétrocéder des terres. C'est sa responsabilité et elle pourrait faire ces recommandations. En ce moment, je n'ai aucune recommandation de cette nature sur mon bureau. ADM est responsable de son bail. Vous me dites qu'elle fait des études dans ce but. Il me fera plaisir d'étudier ses recommandations. Il a été décidé d'accorder à une société comme ADM la responsabilité des aéroports de Montréal. Il faut aussi respecter cette autonomie. Si vous avez raison et qu'elle se montre disposée à apporter des changements éventuels à son plan de développement, on le considérera d'un autre oeil. Je ne voudrais pas arriver avec de gros sabots et essayer de faire le travail d'ADM. Elle est responsable, mais si vous pouvez la convaincre et si les agriculteurs peuvent également le faire, j'étudierai alors cela d'un oeil positif.

•(0920)

Mme Caroline St-Hilaire: ADM attend votre signal, et vous attendez le sien.

L'hon. Jean Lapierre: C'est sa responsabilité.

Mme Caroline St-Hilaire: Personne ne veut s'en occuper. Personne n'en portera l'odieux, mais surtout, personne ne fera preuve du leadership nécessaire pour régler ce problème. D'accord, on essaiera de faire cela autrement.

L'hon. Jean Lapierre: D'accord.

Mme Caroline St-Hilaire: J'ai une autre question sur la...

Le président: Madame St-Hilaire, il s'agira de votre dernière question.

Mme Caroline St-Hilaire: Ma dernière question porte sur la route 175. Je vous donne peut-être une belle occasion de nous annoncer de bonnes nouvelles.

L'hon. Jean Lapierre: Certainement. Déjà nous sommes prêts à recevoir des soumissions, et les travaux vont commencer. Nous avons une enveloppe de 525 millions de dollars qui a été réservée pour les travaux de la route 175. J'aimerais qu'on puisse la construire entièrement à quatre voies pour 525 millions de dollars. On parle de le faire en différentes phases. J'ai hâte de voir...

Il y a un débat à ce sujet. Est-ce que nous allons consacrer les 525 millions de dollars pour la phase 1? Sinon, allons-nous avoir un débat sur les coûts supplémentaires pour l'ensemble de la route 175? Pour le moment, l'entente formelle et la signature des deux premiers ministres portent sur 525 millions de dollars.

Nous savons que le ministre des Finances s'est engagé à renouveler le Programme infrastructures Canada, donc, Infrastructure Canada-Québec ou Infrastructure stratégique, si le gouvernement du Québec veut le prioriser dans la prochaine liste. Avant d'avoir dépensé les premiers 525 millions de dollars, nous allons probablement avoir le temps de renouveler l'Infrastructure stratégique au moins deux ou trois fois.

Il y a donc 525 millions de dollars sur la table des deux gouvernements. Pour le reste, ce sera dans les négociations des prochains programmes d'infrastructure stratégique. Les négociations que nous avons eues avec M. Audet il y a quelque temps étaient de l'ordre de 1,3 milliard de dollars. Nous avons vidé toutes les enveloppes qu'il y avait dans les ententes Canada-Québec; tout à été attribué.

Mais le ministre des Finances s'est engagé à remplir à nouveau ces enveloppes lors du prochain budget. À ce moment-là, nous pourrions établir des priorités avec le gouvernement du Québec. Je ne peux pas le faire aujourd'hui parce qu'il n'y a plus un cent dans l'enveloppe. Il faudrait que le je paie de ma poche, mais c'est un peu dispendieux.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre.

À vous, monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NDP): Merci, monsieur Lapierre d'être venu ici aujourd'hui. Ma première question concerne l'écrasement de l'Airbus de la compagnie Air France survenu cet été. On sait que les 10 hôtesses et hôtes de l'air qui étaient à bord ont fait un travail remarquable pour sauver la vie de tout le monde.

Votre ministère est en train de planifier la réduction du nombre d'hôtesses et d'hôtes de l'air à bord des avions canadiens. Ma question est très simple. Seriez-vous d'accord pour arrêter ce processus réglementaire qui consiste à réduire le nombre d'hôtesses et d'hôtes à bord des avions canadiens, au moins jusqu'à ce que l'enquête sur le vol 358 d'Air France pour connaître les causes de l'accident soit terminée, de sorte que l'on puisse étudier les recommandations qui en résulteront?

L'hon. Jean Lapierre: Vous choisissez peut-être mal votre exemple. Si j'ai raison, dans le cas d'Air France, le ratio est 1:50. Le parallèle avec le ratio de 1:40 ne s'applique pas. Cependant, je n'ai pas l'intention d'accélérer quoi que ce soit concernant les changements au ratio. Je peux vous rassurer qu'on se penche en ce moment sur tous ces éléments.

Il est évident que si le rapport d'enquête soulève cette question, ce sera une préoccupation majeure pour nous. Je n'ai pas d'idée préconçue sur la situation. Toutefois, on me dit que le ratio était de 1:50 dans le cas d'Air France qui nous occupe et où l'équipage a fait un travail absolument extraordinaire.

M. Peter Julian: Il y avait 10 agents à bord. Selon les nouveaux règlements, il y en aura 8 dans un avion canadien. L'exemple est très pertinent. C'est pour cela que je soulève la question. Avec le nouveau règlement, il y aura une réduction par rapport à l'exemple d'Air France que j'ai donné.

L'hon. Jean Lapierre: Je comprends que ce jour-là, il y en avait plus que le ratio habituel. Normalement, dans le cas d'Air France, le ratio est de 1:50. Toutefois, comme vous, j'ai hâte de voir le rapport d'enquête. S'il y a une référence à ce sujet, il est clair que ce sera une chose que dont nous allons tenir compte.

M. Peter Julian: Alors, vous ne mettez pas d'autres règlements en vigueur avant d'avoir le rapport d'enquête sur Air France?

L'hon. Jean Lapierre: À ce moment-ci, je n'en ai pas l'intention, à moins qu'il y ait un consensus. Je ne me lie pas aux conclusions d'Air France.

Actuellement, nous avons des informations sur cette enquête à mesure qu'elle se déroule. Cependant, s'il y avait des indications à cet

effet, c'est certain que cela aurait une influence. Pour ce qui concerne le ratio, je n'ai pas l'intention de bouger tout de suite. Nous ne sommes pas aux prises avec l'obligation de prendre une décision immédiate sur les ratios. Je n'ai pas l'intention d'avancer à ce moment-ci.

● (0925)

M. Peter Julian: Avant qu'on ait les résultats...

L'hon. Jean Lapierre: Je ne veux ni m'engager maintenant ni m'engager pour l'avenir, parce que je ne sais pas quand le rapport sur l'accident d'Air France sera rendu public. Cela peut prendre un ou deux ans. Est-ce au coeur de l'enquête de l'accident d'Air France? J'en doute. Cependant, je n'ai pas l'intention de procéder à un changement de ratio à court terme.

M. Peter Julian: D'accord.

Ma deuxième question porte sur l'Administration portuaire de Toronto. Il y a deux ans, on estimait le coût d'un pont à 22 millions de dollars. Le pont n'a jamais été construit et aucun travail n'a été fait. Au printemps dernier, les contribuables ont payé 35 millions de dollars pour résoudre le cas de ce pont.

Quelles pièces justificatives le ministère a-t-il reçues pour ces dépenses totalisant 35 millions de dollars? À qui cet argent a-t-il été versé et pour quelle raison?

L'hon. Jean Lapierre: Dans ce cas, j'imagine que vous, votre chef et d'autres devez vous réjouir du fait que le pont n'a pas été construit. Des contrats avaient été donnés et des engagements formels avaient été pris par l'Administration portuaire de Toronto, mais le gouvernement lui a donné ordre de ne pas construire le pont. De la machinerie était sur place, des engagements formels légaux avaient été pris, et tout à coup, à la demande du maire de Toronto, le premier ministre s'engage en disant:

[Traduction]

J'attends l'indication de l'hôtel de ville.

[Français]

Il a changé d'idée parce qu'il y a eu un changement de gouvernement municipal. On a donc ordonné à l'Administration portuaire de Toronto de cesser les travaux et on a passé un règlement pour empêcher la construction éventuelle d'un pont. Cela a causé des dommages. Vous le savez, toutes sortes de poursuites auraient pu être déposées. Certaines poursuites avaient été intentées contre la Ville de Toronto.

[Traduction]

M. Peter Julian: La ville n'a pas payé un sou.

[Français]

L'hon. Jean Lapierre: Bien sûr que non, on en a assumé la responsabilité.

[Traduction]

M. Peter Julian: La ville n'y a pas consacré un cent...

L'hon. Jean Lapierre: Elle s'est contentée de faire des discours.

M. Peter Julian: ... je vous demande donc pourquoi le ministre des Transports a payé 35 millions de dollars pour un pont dont la construction aurait normalement dû coûter 22 millions de dollars?

L'hon. Jean Lapierre: Pour une raison bien simple: le gouvernement du Canada a agi de façon responsable. À la demande du maire, à la demande de la ville — la ville qui avait accordé l'autorisation de construire un pont, qui avait donné le feu vert au port, qui avait signé un contrat et tout...

M. Peter Julian: L'évaluation environnementale n'était pas terminée.

L'hon. Jean Lapierre: Les choses allaient bon train. Des engagements avaient été pris.

M. Peter Julian: Mais le processus d'approbation n'était pas terminé. Il serait irresponsable de signer des contrats sans clause d'annulation. Vous ne trouvez pas?

L'hon. Jean Lapierre: Les gens de l'hôtel de ville ont changé d'avis. Le projet a été approuvé, même par l'hôtel de ville, puis le nouveau maire a dit qu'il n'y aurait pas de pont. Le gouvernement du Canada, par la voix du premier ministre, a dit que nous nous en remettons à l'hôtel de ville.

Le port avait un contrat signé. Des responsabilités étaient en jeu. Les poursuites judiciaires ont commencé à pleuvoir. Nous avons pris nos responsabilités et nous avons fait le ménage. Le port avait des obligations juridiques. Si nous l'avions laissé faire, nous aurions agi de façon irresponsable...

Nous avons fait le ménage pour la ville également, même si ses représentants ont changé d'avis. Nous les avons couverts.

M. Peter Julian: Vous n'avez pas répondu à ma question —

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Julian. Excusez-moi, votre temps est écoulé.

À vous, monsieur Scarpaleggia.

[Français]

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): *Thank you, Mr. Chair.*

Bonjour, monsieur le ministre. D'abord, en tant que député fédéral de l'ouest de l'île de Montréal, j'aimerais vous remercier de l'attention que vous avez portée au projet du rond-point Dorval. Nous avons entendu dire que grâce à votre intervention, le projet était devenu davantage une priorité pour la Ville de Montréal et pour la province. À l'heure actuelle, le rond-point Dorval est pratiquement un lieu d'entraînement pour les grand prix. La nouvelle construction va améliorer les choses.

À cette initiative est intimement relié le projet de navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal. Ce projet suscite de la frustration chez les élus fédéraux. Que ce soit pour nous ou pour le gouvernement, il ne semble pas y avoir de levier permettant d'influencer la conception et l'évolution de ce projet, exception faite peut-être de la participation de VIA Rail. L'idée d'origine était d'établir une liaison pour les passagers circulant entre l'aéroport et le centre-ville. À ma connaissance, toutes les villes nord-américaines majeures disposant d'une liaison ferroviaire ont intégré celle-ci au système de transport en commun municipal. Je m'emploie à convaincre les intervenants, y compris ADM, qu'il est important de faire évoluer le projet dans ce sens.

Seriez-vous prêt à vous engager à faire votre possible, en faisant d'une façon ou une autre appel à VIA Rail, qui n'est pas une société d'État comme telle mais qui a tout de même un statut un peu différent des autres organismes, pour que le projet évolue dans le sens que je viens de décrire?

● (0930)

L'hon. Jean Lapierre: Merci. Une des raisons pour lesquelles on a beaucoup insisté pour que le rond-point Dorval soit amélioré est que ADM vient d'investir plus de 700 millions de dollars dans un aéroport qui, chaque jour, épate les gens. On sait que Dorval a eu une mauvaise réputation pendant un certain temps. Les travaux qui ont été faits à cet endroit sont magnifiques. Toutefois, il est impensable

d'investir une somme de 600 ou 700 millions de dollars dans une installation à laquelle on ne peut pas se rendre.

En ce sens, selon moi, le rond-point est essentiel au succès de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. C'est pourquoi ADM, le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada et la Ville de Montréal ont uni leurs efforts pour réunir les 150 millions de dollars que cela devrait coûter.

Dans le design du nouveau rond-point, on a déjà prévu une voie de chemin de fer qui se rendra directement dans l'aérogare. Tout le design sera fait en conséquence, parce que si jamais il y avait une navette, elle pourrait passer par le centre du rond-point et aller directement à l'aérogare de Dorval. Cette éventualité est déjà prévue dans les plans.

Des études sont faites en ce moment. On reçoit déjà les résultats préliminaires de certaines études sur la faisabilité d'une navette entre le centre-ville et l'aéroport. Il y a plusieurs possibilités. VIA Rail peut jouer un rôle. Par exemple, certains disent qu'on pourrait modifier le tracé de la voie; ainsi, VIA Rail passerait devant l'aérogare quand il va vers Ottawa ou qu'il en revient. Tout cela est fort beau, mais est-ce bien la fréquence dont on a besoin? Les gens vont-ils apporter leurs valises chez VIA Rail et attendre le prochain train? Selon moi, le principe même des navettes veut que leur fréquence nous évite de trop attendre.

Je ne crois pas qu'utiliser VIA Rail de temps à autres soit la solution. Ce n'est pas une vraie navette. Par exemple, pourquoi Mme St-Hilaire, en quittant Longueuil, irait-elle attendre le train au centre-ville quand elle peut se rendre directement en voiture ou en taxi après avoir traversé le pont? À moins qu'il n'y ait une navette toutes les 15 minutes...

C'est là le fond de la question: s'il y a une navette toutes les 15 minutes, y aura-t-il suffisamment de gens pour la remplir et la rentabiliser? Que cela puisse se faire de concert avec d'autres partenaires comme AMT, par exemple, serait une avenue à explorer. On aura des résultats d'études et on verra. Quelqu'un serait-il intéressé à n'exploiter que cela, comme dans le cas, par exemple, de la ligne RAV à Vancouver ou du Blue 22 à Toronto? Pourrait-on avoir recours à un exploitant du même genre? Tous les modèles sont recevables. Par contre, je suis convaincu que la navette que les gens vont utiliser aura une bonne fréquence, comme lorsqu'on arrive avec sa valise au centre-ville et qu'on sait qu'on va embarquer dans 15 minutes, tout au plus.

C'est pourquoi je ne sais pas encore quel sera le rôle de VIA Rail dans ce projet. VIA Rail et AMT participent aux études, mais quand on aura les conclusions, il faudra étudier les différents modèles. Peut-être celui impliquant AMT s'avérera-t-il le plus réaliste dans les circonstances. C'est une excellente suggestion, et on devrait leur faire part des résultats des études dès qu'on les aura.

L'histoire de VIA Rail inquiétait des gens d'Ottawa qui croyaient devoir partir d'Ottawa pour aller à Dorval prendre l'avion, plutôt que de le prendre à Ottawa. Ceux qui voyagent régulièrement par train savent qu'il faut que la fréquence pour se rendre à l'aéroport soit bonne. On y attend tellement parfois.

Votre suggestion me plaît, et on va assurer un suivi à ce sujet. Toutefois, l'infrastructure du rond-point aura déjà prévu tout cela. Pour une fois, on aura précédé la parade!

● (0935)

[Traduction]

Le président: Bien. Merci.

À vous, monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Merci.

Monsieur le ministre, j'ai bien des questions et très peu de temps; j'aimerais donc que vos réponses soient aussi concises que possible. Vous pourrez fournir des réponses ultérieurement. Vous n'en serez pas surpris, j'aime en quelque sorte vous donner préavis des sujets que j'entends aborder la prochaine fois.

Le premier sujet, dont nous avons déjà parlé brièvement, c'est la proposition de l'ICEC concernant un nouveau terminal de soufre liquide à Prince Rupert. Hier soir, j'ai assisté avec plusieurs députés, dont des ministres de votre parti, à une cérémonie où l'on fêtait l'arrivée des nouvelles installations du port de Prince Rupert, notamment grâce à une importante contribution du gouvernement fédéral, dont nous avons pris acte et dont nous vous remercions.

L'ICEC envisage de signer, en partenariat avec le CN, un contrat concernant un terminal de soufre liquide à Ridley Terminals. L'économie ne peut pas s'arrêter et attendre pendant que d'autres... Je sais que vous avez plusieurs éléments à prendre en compte. Vous m'avez dit que le projet allait se réaliser, à la seule condition que vous en assuriez la surveillance. Pouvez-vous me dire en quelques mots ce qu'on pourrait faire pour accélérer les formalités? Il faut lancer la construction de ce terminal, faute de quoi nous allons le perdre, non pas au profit d'un autre port canadien, mais à celui d'un port américain.

L'hon. Jean Lapierre: L'avis que j'ai envoyé au conseil d'administration de Ridley est très simple. S'il s'engage par un contrat d'une durée de plus de 18 mois, il devra obtenir ma permission, car nous tenons à préserver l'intégrité du terminal pour le prochain propriétaire.

L'ICEC est non seulement en pourparlers avec mes fonctionnaires, mais s'entretient également avec l'acheteur éventuel. Les discussions sont en cours actuellement. Si l'affaire est rentable et que les parties sont d'accord, je considérerai favorablement la transaction. Je ne veux pas étrangler Ridley. Je veux que tout fonctionne correctement. Mais je ne pense pas que cela nous concerne directement. Je sais qu'en principe, vous ne souhaitez pas que nous conservions l'administration des terminaux. Je suis sûr que le secteur privé les administrera mieux que nous.

Je comprends parfaitement la dimension économique de la question et j'ai fixé une règle très simple. Il faudra obtenir notre accord pour tout contrat de plus de 18 mois. Mais s'il y a une analyse de rentabilisation positive et que les parties reconnaissent que c'est une bonne affaire, je ne vais certainement pas étrangler Ridley.

M. Jim Gouk: Si vos collaborateurs ou le ministère pouvaient m'envoyer un descriptif court et concis de la procédure à suivre et des délais, afin que nous puissions accélérer les formalités, ce serait très utile.

● (0940)

L'hon. Jean Lapierre: Ce sera fait.

M. Jim Gouk: Bien.

Le deuxième sujet que je souhaiterais aborder concerne votre réponse au rapport d'étape de ce comité sur l'étude de la libéralisation des transports aériens que nous avons entreprise à votre demande, je le rappelle. Je dirai, pour rester poli, que votre réponse est très décevante.

Il y a un thème qui n'y est pas abordé... et c'est le prolongement de la question de mon collègue, M. Moore, qui a parlé du loyer de l'aéroport de Toronto. Je soulève la question plus globalement, mais Toronto est effectivement l'un des endroits où elle se pose. Votre prédécesseur a proposé une solution simpliste à l'époque de la crise du secteur des transports aériens: un sursis de paiement des loyers. Pour moi, c'est comme si quelqu'un venait soutenir un nageur qui est en train de se noyer pour qu'il puisse prendre une respiration et qui, aussitôt après, le tirerait vers le fond. C'est exactement la même chose.

En plus de tous les problèmes que connaissent actuellement l'aéroport de Toronto et tous les autres aéroports, ils doivent maintenant commencer à rembourser ce sursis de paiement, qui ne leur a rien rapporté. Le secteur des transports aériens n'en a tiré aucun avantage. C'est l'une des idées les plus débiles qu'ait jamais avancées le gouvernement.

Ne pourriez-vous pas envisager de renoncer à percevoir les montants en cause à l'expiration de ce sursis? C'est de l'argent qui remonte à des temps révolus. Les aéroports ont déjà tous les problèmes du présent et du futur et en plus, ils doivent maintenant payer aussi pour les problèmes du passé, qui n'ont pas été résolus par le gouvernement, mais qui ont simplement fait l'objet d'un sursis.

L'hon. Jean Lapierre: Nous avons offert un train de mesures qui, je dirais, a été accueilli favorablement par 99 p. 100 des aéroports. Je souhaiterais vivement pouvoir faire plus mais je ne pense pas que je puisse. En l'occurrence, nous avons rencontré beaucoup de résistance et il n'y avait assurément pas de motivation politique. Dites-moi si quand vous rencontrez vos électeurs, ils vous parlent des loyers des aéroports. Pour ma part, je n'ai jamais rencontré une personne ordinaire qui me parle du loyer des aéroports à moins que cela soit parmi ses préoccupations premières. Dans les centres commerciaux de Granby ou de Montréal, on ne parle pas du loyer des aéroports. Toutefois, nous savions qu'il était important de s'en occuper.

À la vérité, c'est une initiative des conservateurs, cette histoire de loyers et de baux. Ceux qui ont signé ces baux devraient se compter chanceux. Les gens d'affaires qui ont signé ces baux, qui représentent 13 milliards de dollars pour les 50 prochaines années...

M. Jim Gouk: Non...

L'hon. Jean Lapierre: Nous vous avons écouté, nous avons écouté toutes les parties prenantes...

M. Jim Gouk: Je parlais particulièrement du permis.

L'hon. Jean Lapierre: Le marché conclu leur donne désormais une réduction de 8 milliards de dollars même si le contrat prévoyait que cette somme serait versée. C'est une assez bonne prime.

Le président: Excusez-moi, monsieur Gouk, mais cinq minutes, cela passe très vite.

Au tour de M. Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Je cède mon temps de parole à M. Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Tout d'abord, comme j'habite dans la région continentale sud de la Colombie-Britannique, je tiens à signaler l'importance de l'annonce du Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique. C'est une énorme amélioration.

Vous avez dit que les 590 millions de dollars réservés représentaient une mise de fonds et non la totalité de la somme. J'aurais des questions à vous poser quant à cette proposition de conseil, à sa structure et à la stratégie de la porte d'entrée canadienne du Pacifique.

Je suis également très satisfait de la réponse que vous avez donnée à la question de M. Moore, à propos de la création d'un niveau organisationnel supplémentaire. Il est crucial que ce conseil soit composé, tel qu'on le propose, de gens qui participent directement à ces activités et qui oeuvrent dans les moyens de transport concernés, car chaque porte d'entrée — si c'est ainsi qu'on doit les appeler — les ports et les aéroports, comporte des aspects spécifiques aux marchés, à leur situation géographique. Dans la région continentale sud de la Colombie-Britannique, comme dans chaque région, les problèmes sont spécifiques et il est important de pouvoir compter sur les compétences locales. Je vous félicite donc à cet égard.

Pour revenir à la question des terminaux Ridley, moi aussi j'appuie ICEC en ce qui concerne le soufre. Vous vous souvenez sans doute que je vous ai présenté les représentants de la société quand ils sont venus ici. Favoriser la construction d'installations pour le soufre — qui ne concurrence pas le charbon mais est un complément de projets houillers pour Ridley — est capital et il est important de le faire le plus vite possible. Comme mon ami assis de l'autre côté l'a signalé, cela profitera non seulement à l'économie de la Colombie-Britannique mais garantira un débouché pour l'Ouest canadien.

Je voudrais vous parler du terminal charbonnier de Ridley lui-même dans le contexte des récentes décisions mettant en cause Fortune. Vous avez préféré une autre orientation que celle du consortium. Je crois savoir qu'on a demandé des propositions et qu'on a fixé un échéancier. Je m'intéresse plus particulièrement aux avantages éventuels du choix d'un consortium. Je souhaiterais que les tarifs ne soient pas fixés car ils sont axés sur les bénéficiaires, et je souhaiterais qu'ils n'entravent pas la concurrence de nos expéditions de charbon sur les marchés, car ce secteur est très cyclique. Actuellement, les choses sont au beau fixe mais nous avons connu des difficultés pendant un certain temps. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Quelles mesures allez-vous prendre pour prévenir les pratiques déloyales? Deuxièmement, quelle est la participation des premières nations? Les premières nations sont très importantes dans cette région de la province car elles contribuent à la prospérité économique.

L'hon. Jean Lapierre: Merci, monsieur Bell.

Vous avez tout à fait raison de dire que la porte d'entrée du Pacifique sera un modèle pour le reste du pays, et nous voudrions que ce soit un mécanisme qui ne se limite pas à la Colombie-Britannique parce que tout l'ouest du Canada nous a emboîté le pas. Comme vous le savez, le conseil sera composé de représentants des quatre provinces de l'Ouest et nous en sommes ravis.

La question des terminaux Ridley aurait pu être résolue il y a un certain temps mais il y a quelques mois, le gouvernement de la province de Colombie-Britannique m'a signalé son intérêt. Je me suis

dit que s'il y avait un intérêt dans le secteur public, nous devrions en tenir compte et accorder un délai de huit ou neuf mois. Le gouvernement a fait diligence dans l'examen du dossier mais, au bout du compte, il y a quelques semaines, il nous a dit qu'il n'était plus intéressé. Il a rencontré les représentants de Fortune, et a estimé que c'était une entreprise responsable. Dans la mesure où un accès équitable est maintenu...

Cela fait partie des négociations que nous menons actuellement. Manifestement, nous voulons respecter le processus de demandes de propositions. Les choses n'ont pas démarré avec moi. Elles ont démarré en 2003. À ce moment-là, les experts-conseils ont pressenti quelque 65 entreprises pour voir s'il y avait un intérêt. Au départ, personne ne semblait intéressé — il faut dire que tous les mois cela coûte un demi-million à Transports Canada, à même son budget, somme avec laquelle nous pourrions faire autre chose — mais soudain, c'est comme si nous avions mis la Monnaie royale du Canada en vente. Tout le monde est preneur. Il faut ajouter qu'il y a l'aspect juridique que j'ai bien l'intention de suivre de près.

Évidemment, l'intérêt public est ce qui prime dans cette négociation et nous espérons conclure un marché qui sera des plus avantageux.

À propos des Autochtones, maintenant. J'ai rencontré certains de leurs représentants et ils semblent assez satisfaits. Ils disent que les négociations avec Fortune ont donné de bons résultats et qu'ils seront partie prenante. Cela m'a impressionné et m'incite à poursuivre dans cette direction.

Toutefois, nous allons veiller à ce qu'il y ait un accès équitable. S'il n'y en a pas, aucun marché ne sera conclu.

● (0945)

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

Monsieur Batters, à vous.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Merci monsieur le ministre et merci messieurs les fonctionnaires.

Je veux aborder la question des wagons-trémies mais d'emblée, je tiens à signaler que mes collègues du Parti conservateur et moi-même avons tenté de protéger les intérêts des agriculteurs dès le départ. Nous avons l'intention de continuer de surveiller ce dossier. Je souhaite plus particulièrement protéger les emplois d'entretien de ces wagons-trémies car une grande part de la maintenance se fait à la gare de triage du CP à Moose Jaw, dans ma circonscription.

La décision dans le dossier des wagons-trémies a-t-elle été prise en tenant compte du meilleur intérêt des céréaliers de l'Ouest et des contribuables canadiens ou bien l'a-t-elle été pour des raisons politiques?

L'hon. Jean Lapierre: Aucune considération politique n'est intervenue. Je ne sais même pas s'il y a là un aspect politique. Il faut dire que ce dossier est sur le bureau du ministre des Transports depuis neuf ans et à mon avis, c'était inadmissible. Je me suis donc dit qu'il fallait le faire avancer. La coalition des agriculteurs a exprimé un intérêt. J'ai un faible pour les agriculteurs, tout comme vous, j'en suis sûr — nous en avons tous un. Donnons-leur donc la chance de s'essayer. Et voilà que c'est ce qui se passe actuellement. S'ils peuvent faire prospérer l'entreprise... et nous les aidons en l'occurrence. Aucune décision finale n'a été prise. Nous leur donnons la première chance.

M. Dave Batters: Je me demande pourquoi vous n'avez pas retenu les recommandations faites par le comité avant de prendre votre décision et d'entamer des négociations exclusives avec la Farmer Rail Car Coalition. Ces recommandations étaient appuyées par les membres libéraux du comité et vous n'en avez absolument pas tenu compte. Cela vient grossir le déficit démocratique qu'on avait dit vouloir éponger. Le président du comité avait annoncé que si vous ne teniez pas compte des recommandations du comité, vous alliez en souffrir sur le plan politique — je suppose qu'il vaudrait mieux dire que votre parti allait en souffrir.

Je poursuis car cinq minutes, ça passe très vite.

Quand vous êtes devenu ministre des Finances, je suppose que vous avez immédiatement songé que vous pouviez remettre à la Farmer Rail Car Coalition tout le parc de wagons-trémies de l'Ouest. Vous avez peut-être quelque chose à nous dire sur ce dossier ou bien nous vous en parlerons nous-mêmes. Quel est le fond des choses dans ce dossier? Est-ce M. Goodale qui mène la barque?

L'hon. Jean Lapierre: Pas du tout. M. Goodale a fait l'annonce conjointement avec moi, c'est-à-dire en mon nom, il y a quelques mois. Pendant les démarches, je n'ai cessé de consulter mes collègues là-dessus. Quand j'ai assumé ce portefeuille il y a 16 mois, j'ai revu les dossiers avec les fonctionnaires et je me suis dit qu'il fallait faire progresser celui-là. Il y a neuf ans que des gens viennent à Ottawa nous supplier de nous en occuper. Je trouve ça assez injuste. Je voulais que les choses bougent.

Mon raisonnement est simple. Ce groupe travaille à ce projet depuis longtemps et essaie de le rendre rentable. Il représente des agriculteurs et c'est pourquoi j'ai pensé qu'ils devaient être les premiers à tenter leur chance car au départ, le gouvernement avait pris la décision de mettre les wagons-trémies à la disposition des agriculteurs. Je trouvais que la décision était logique. Voilà pourquoi ce groupe a été retenu pour tenter sa chance. J'espère qu'ils feront de ce projet un succès.

• (0950)

M. Dave Batters: Nous étions ensemble à une réunion à Winnipeg en novembre — M. Anderson, vous-même et moi-même — et vous savez tout comme moi que la coalition FRCC n'a pas l'approbation de tout le monde. Nous étions loin d'être unanimes dans cette salle à penser que la coalition devrait obtenir ces wagons. L'argument concernant les neuf ans ne tient pas. Le comité a entendu beaucoup de témoignages là-dessus. Nous avons fait des recommandations concrètes.

Pouvez-vous me dire quelles sommes le gouvernement fédéral a versées à la FRCC? Combien d'argent? Nous abordons peut-être l'aspect politique de la question. Quelles sommes ont été dépensées pour obtenir des services juridiques ou pour rémunérer le lobbying de Doug Richardson? Il se trouve que cette personne a été nommée par Paul Martin en mars de cette année au poste de coprésident des élections du Parti libéral du Canada en Saskatchewan pour la prochaine campagne. Ralph Goodale est le seul député libéral de Saskatchewan et indubitablement, il a dû avoir une influence considérable dans cette décision. Sinclair Harrison, le président de la FRCC, est associé au Parti libéral depuis longtemps, si je ne m'abuse.

Pensez-vous qu'il convienne que M. Richardson, coprésident du Parti libéral du Canada pour la prochaine campagne, ait reçu des fonds? Je voudrais savoir quelle somme a été versée à la FRCC et plus particulièrement à M. Richardson, qui est l'un des principaux lobbyistes pour la FRCC. Il est associé au Parti libéral depuis longtemps.

Encore une fois, un processus qui n'a pas été transparent, de l'argent versé à des amis du Parti libéral. Nous n'avons pas bénéficié d'un processus transparent, tel que le comité l'avait recommandé. Nous avions réclamé une demande officielle de propositions. Pourquoi donc réserver un contrat de 200 millions de dollars à une seule source? Les choses ne se sont pas faites de façon transparente et on récompense des amis libéraux en l'occurrence. J'aimerais savoir ce que vous avez à dire.

L'hon. Jean Lapierre: Vous êtes en train de faire de cela un débat politique: je n'ai pas entendu parler de ces fonds. Mes collaborateurs me disent que Transports Canada n'a jamais subventionné la FRCC. Je ne sais donc pas de quoi vous parlez. Je n'ai jamais entendu parler de cela.

M. Dave Batters: Il y a eu trois subventions de 250 000 \$.

L'hon. Jean Lapierre: Ces subventions ne provenaient pas de Transports Canada. Je ne sais pas de quoi vous parlez.

M. Dave Batters: Les subventions étaient issues du fonds de diversification de l'économie de l'Ouest.

Le président: Monsieur Batters, nous ne pouvons pas entendre le ministre.

L'hon. Jean Lapierre: Je n'ai rien à voir avec le fonds de diversification de l'économie de l'Ouest, et, à vrai dire...

M. Dave Batters: Monsieur, cela se rapporte à la décision concernant qui recevra ces wagons.

L'hon. Jean Lapierre: En ce moment, personne ne possède ces wagons. À vrai dire, je ne connais pas les rouages politiques de la FRCC. J'ai rencontré ces gens dans leurs rôles professionnels. Je les ai déjà rencontrés tous et j'ignore quelles sont leurs affiliations politiques.

Le président: Je suis désolé, monsieur Batters, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Carrier, c'est à vous.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour, monsieur Lapierre. C'est un plaisir pour moi de vous rencontrer. On peut aborder bien des questions concernant les transports selon qu'il s'agisse du fédéral, d'une société d'État, d'un gouvernement provincial ou d'une municipalité. Pour ma part, je me dois d'aborder avec vous la question des langues officielles du Canada.

J'ai fait une tournée pancanadienne avec le comité récemment. Il est évident, à prime abord, que le français n'est pas une priorité ou une préoccupation pour les intervenants. Nous devons nous rendre à Washington prochainement dans le but de compléter notre étude sur la libéralisation de l'air. Or, vous avez annoncé que les services bilingues ne feraient pas partie des négociations que vous voulez entamer avec les États-Unis. Je suis très déçu de cette position. En outre, vous ne l'avez pas démentie par la suite.

Une telle déclaration fait en sorte qu'on se demande si le français est dorénavant complètement oublié au Canada et si ça vaut la peine de continuer à le parler. Ces négociations ont aussi comme but d'offrir des services aux Canadiens d'expression française en général et aux Québécois en particulier.

L'hon. Jean Lapierre: Monsieur Carrier, je vous remercie d'avoir posé cette question. Je suis heureux d'avoir l'occasion de clarifier notre position à ce sujet.

Au-delà d'une centaine de transporteurs étrangers sont reconnus par l'Office des transports du Canada. Considérez-vous que chaque transporteur étranger atterrissant au Canada devrait offrir des services bilingues? À l'heure actuelle, Air Canada est le seul transporteur qui doit se conformer à cette règle en vertu de la loi. Tous les autres agissent selon les lois du marché. Je ne crois pas qu'il soit réaliste de dire à la compagnie American Airlines ou à toute autre compagnie aérienne que pour atterrir à Dorval, elle doit disposer de personnel bilingue. Ce genre d'obligation aurait comme effet de léser les Québécois. Tous les vols seraient alors transférés à Toronto. Les transporteurs américains sont classés dans la même catégorie que les transporteurs étrangers. Si vous voulez qu'ils survolent Montréal sans s'y arrêter ou que l'Aéroport Pierre-Élliott-Trudeau disparaisse, l'application d'une règle comme celle-là est tout à fait indiquée.

Malheureusement, nous ne pouvons pas imposer notre Loi sur les langues officielles à l'échelle extra-territoriale, en l'occurrence à des corporations étrangères. Nous sommes liés par les règles de l'OACI, et c'est pourquoi on trouve des pictogrammes dans les avions, à l'intérieur de la pochette se trouvant à l'extérieur du petit sac. Il s'agit du langage universel reconnu par l'OACI en matière de mesures de sécurité. J'aimerais pouvoir dire qu'il en va autrement. Je serais vraiment très heureux que toutes les compagnies du monde soient bilingues. Or, dans la plupart des cas, si elles choisissaient le bilinguisme, il ne s'agirait pas nécessairement du français et de l'anglais. Ce pourrait être le cantonnais et une autre langue. Ce sont les réalités du marché qui imposent ce genre d'obligations.

Pour desservir la ville de Québec, une compagnie comme WestJet peut vouloir disposer d'un groupe d'employés bilingues, mais il serait totalement irréaliste de penser que l'on peut imposer le bilinguisme aux 100 compagnies étrangères reconnues par l'Office des transports du Canada et qui atterrissent à Montréal et ailleurs au Canada. Le consommateur canadien serait alors pénalisé. En effet, il y aurait moins de concurrence du fait que ces transporteurs passeraient tout droit, sans s'arrêter. Pour ma part, ce n'est pas ce que je souhaite pour le marché canadien.

• (0955)

M. Robert Carrier: On peut se demander, en écoutant votre réponse, quelle est l'utilité d'offrir plus de services aux compagnies aériennes qui prennent des passagers ici, si c'est pour se retrouver dans une situation où le français est totalement mis de côté. Même Air Canada, qui a une obligation en matière de langues officielles selon la loi qui l'a instituée, offre des services en français à peine satisfaisants. Dans un tel contexte, on n'a pas intérêt à augmenter les services offerts dans d'autres langues que le français.

L'hon. Jean Lapierre: Ne me dites pas que les Québécois ne veulent pas de compétition. Ceux qui prennent un avion de la compagnie JetBlue à Plattsburgh pour aller en Floride s'intéressent au prix, pas à la langue. Or, on ne peut pas obliger les compagnies étrangères à faire cela. On n'oblige même pas les compagnies canadiennes à le faire, sauf celle qui a déjà été une société de la Couronne. Donc, ce ne serait pas réaliste.

Quelle compagnie, croyez-vous, va se soumettre à cette réalité? Vous dites aux compagnies américaines qu'elles peuvent passer au Canada, mais qu'elles doivent être bilingues. Ce n'est pas réaliste! À ce moment-là, on se priverait de compétition.

Maintenant, le consommateur a le choix. Air Canada offre des services presque partout dans le monde. Alors, je dis au consommateur qui veut des services en français d'utiliser Air Canada et qu'il va recevoir les services qu'il désire. Par contre, là où

ce n'est pas le cas, il devrait se conformer à la loi. Pour le reste, si on oblige toutes les compagnies aériennes étrangères qui desservent le Canada à offrir un service bilingue, elles vont tout simplement passer tout droit. Je ne crois pas que ce soit ce que l'on souhaite. Pourtant, j'aimerais qu'il en soit ainsi; mon rêve serait que tout le monde parle français. Mais il faut être réaliste.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Carrier.

Dans une minute, cela fera une heure que le ministre comparait devant nous. Il comparait à nouveau devant nous, et nous reprendrons ces débats. Je veux donner une chance égale à tous: j'ai omis de donner la parole à un intervenant de ce côté-ci.

Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser une question brève avant que vous nous quittiez. Vous avez parlé d'intérêts personnels et avez fait des observations sur le loyer des aéroports. Vous avez indiqué que 99 p. 100 des aéroports appuyaient votre décision. Toronto représente un tiers du trafic et deux tiers de vos loyers. C'est l'équivalent respectivement de 33 p. 100 et 66 p. 100 des aéroports ne sont pas d'accord avec vous, pour ce qui est de Toronto.

Dans le sud de l'Ontario, voire dans l'ensemble de l'Ontario, les aéroports régionaux sont en train de fermer leurs portes, parce que des petits avions tels que le Dash 8 et les Beechcraft n'ont plus les moyens d'atterrir à Toronto. Les gens se replient sur l'automobile. Le nouveau problème à Toronto est l'engorgement de la route 401, causé par le fait que les gens n'ont plus les moyens de prendre l'avion. Les gens fuient les transporteurs aériens, car ils sont trop coûteux. À l'aéroport de Toronto, le loyer représente 34 p. 100 des frais d'atterrissage. Je ne crois pas que votre ministère fasse preuve de réalisme lorsque vous abordez la question de congestion. Ce problème ne disparaîtra pas. La réduction de 5 milliards de dollars dont vous parlez se manifesterait dans 25 ou 30 ans. C'est aujourd'hui qu'il faut de l'aide.

À titre de député de l'Ontario, je crois que cette province assume un montant disproportionné du coût. De la part de nombreux Ontariens et, plus particulièrement, de ceux qui représentent des collectivités ayant un aéroport régional, j'aimerais encourager votre ministère à adopter une attitude plus favorable dans ce dossier. Oui, nous y avons un intérêt direct, car nous représentons des collectivités ayant un aéroport régional. Le service se détériore. La situation serait bien plus facile pour moi, si je pouvais prendre l'avion de Détroit plutôt que de Sarnia, qui se trouve à une heure et demie de l'aéroport de Détroit.

Pour conclure, à titre d'observation, vous n'avez pas besoin de répondre à cette question, la notion que 99 p. 100 des aéroports appuient cette initiative ne me semble pas réaliste.

Merci.

• (1000)

L'hon. Jean Lapierre: Merci.

Puisque c'est vous qui faites cette observation, je vais m'assurer que mes collaborateurs feront le nécessaire renseigner les députés sur cette formule et tout le reste, afin qu'ils puissent voir à quel point elle est juste. En fait, je crois que tout le monde devrait recevoir une séance d'information sur cette formule.

En ce qui concerne les autres décisions, je m'en remets au ministre des Finances. Je me suis évertué. Au bout du compte, la décision incombe au ministre des Finances. Nous avons obtenu une victoire retentissante — certains diront que ce n'est pas suffisant, mais je ne leur en veux pas.

Le président: Merci beaucoup d'être venu témoigner. Vous êtes obligé de partir, semble-t-il. Nous allons lever la séance, mais nous comptons bien vous revoir le plus tôt possible pour une heure encore.

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.