



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 011 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 2 avril 2009

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

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

Le jeudi 2 avril 2009

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour, tout le monde. Bienvenue à la onzième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 25 février 2009, nous allons étudier aujourd'hui le projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Pour la première heure de séance, nous recevons MM. René Grenier, Jaime Caceres, Michel Desparois et Larry Trigatti, du ministère des Pêches et des Océans. Nous accueillons également M. Casper Donovan, du ministère de la Défense nationale et, du ministère de l'Environnement, MM. Robert Allin et Michael Wilson, ainsi que Mme Linda Porebski.

Bienvenue. J'espère qu'on vous a informés que vous avez environ cinq minutes pour faire une brève déclaration. Les membres vous poseront ensuite des questions. L'un d'entre vous veut-il commencer?

Je vais peut-être céder la parole à M. Donovan en premier. Avez-vous une déclaration préliminaire?

Capitaine de vaisseau Casper Donovan (directeur, Stratégie maritime, ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur le président. Je vous remercie, mais je n'ai pas préparé de déclaration préliminaire, principalement en raison du temps que j'ai eu pour me préparer en vue de ma comparution d'aujourd'hui.

Le président: Nous comprenons tout à fait.

Monsieur Grenier.

M. René Grenier (sous-commissaire, Services maritimes, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans): Nous n'avons pas de déclaration préliminaire nous non plus, car j'ai su ce matin seulement que nous allions comparaître devant le comité. Nous avons dû préparer des notes à la hâte. Mais nous sommes heureux d'être ici, et nous espérons être en mesure de répondre à toutes vos questions et de vous aider dans votre étude.

Le président: Formidable. Ça tombe bien car c'est un peu ainsi que nous procédons au comité.

Avez-vous des commentaires, monsieur Wilson?

M. Michael Wilson (directeur exécutif, Évaluation environnementale et programme marin, ministère de l'Environnement): Nous allons compenser car nous avons en fait deux courtes déclarations préliminaires.

Je vais parler brièvement des mandats d'Environnement Canada en matière de protection du milieu marin de l'Arctique.

Robert Allin est de la Direction générale de l'application de la loi. Il parlera du programme d'application que nous menons dans

l'Arctique, car si je me fie à quelques-unes des discussions que vous avez eues récemment, je crois savoir que vous y portez un intérêt.

Je vais décrire le mandat d'Environnement Canada en matière de protection des océans contre la pollution pour vous donner un aperçu des travaux que nous effectuons.

Comme plusieurs ministères, nous avons un mandat en matière de protection environnementale et de conservation du milieu marin de l'Arctique. Nous recourons à plusieurs mesures législatives pour nous en acquitter. Je vais passer rapidement en revue chacun de ces mandats législatifs.

En vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, l'un de nos principaux mandats a trait aux dispositions portant sur l'élimination des déchets en mer. Aux termes de ces dispositions, il est interdit d'éliminer en mer des substances provenant d'un navire ou d'un autre ouvrage sans permis. Environnement Canada administre un programme de délivrance de permis, un programme de surveillance et un programme d'application de la loi. Ces programmes sont conçus pour prévenir la pollution du milieu marin. Ces dispositions sont conformes à nos obligations internationales en vertu des conventions sur les déversements en mer et de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ils s'appliquent à l'ensemble des eaux canadiennes jusqu'à la limite des 200 milles de la zone économique exclusive. De façon générale, ce programme vise à prévenir le déversement de matériaux dragués dans des zones non autorisées ou le déversement dû au dragage de produits dangereux dans l'océan.

Environnement Canada administre aussi la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs. Aux termes de cette loi, il est interdit à toute personne et à tout bâtiment d'immerger ou de rejeter ou de permettre que soit immergée ou rejetée une substance nocive pour les oiseaux migrateurs dans des eaux ou une région fréquentées par ces oiseaux. La limite de 200 milles de la zone économique exclusive s'applique aussi dans cette loi.

D'autres sections de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et la Loi sur les pêches nous confèrent un vaste éventail de pouvoirs pour prévenir différentes formes d'activités polluantes, y compris la pollution des eaux. Ces pouvoirs servent généralement à contrôler les sources terrestres de pollution. Il existe des règlements afférents à ces pouvoirs qui régissent les rejets liquides provenant des exploitations minières ou des usines de pâtes et papiers. Celles-ci sont habituellement situées plus près des côtes qu'elles devraient l'être en vertu des dispositions relatives à la limite des 200 milles. Nous administrons aussi les sections de la Loi sur les pêches portant sur la prévention de la pollution, qui imposent une interdiction générale de rejeter des substances nocives dans des eaux où vivent des poissons.

La dernière mesure législative pertinente, la Loi sur les espèces en péril, stipule qu'il est interdit de tuer un individu d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, de lui nuire, de le harceler, de le capturer ou de le prendre. Cette mesure s'applique dans les eaux arctiques et sur les terres, mais seulement jusqu'à la limite de 12 milles.

Le dernier mandat que je voulais aborder, tout en n'oubliant pas que Robert discutera de notre programme d'application de la loi, c'est l'intervention en cas d'urgence et le nettoyage.

Environnement Canada est l'un des principaux fournisseurs de la Garde côtière canadienne. Nous avons les capacités et le mandat de fournir des données et des avis scientifiques et techniques sur les zones écosensibles, sur le temps et l'état de la mer, et sur l'intervention en cas d'urgence et le nettoyage dans le milieu marin.

Comme vous pouvez le constater, Environnement Canada a plusieurs rôles importants à jouer pour protéger le milieu marin de l'Arctique, mais ces rôles sont loin d'être exhaustifs. La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques joue aussi un rôle clé.

Cela m'amène au dernier point que je voulais présenter dans ma déclaration préliminaire. En raison des rôles complémentaires des lois d'Environnement Canada et de la LPPEA, on nous a consultés dans le cadre de l'élaboration des amendements législatifs. On a fait un compte rendu de la situation à certains de nos fonctionnaires, et nous n'avons exprimé aucune préoccupation ou réserve à l'égard de ce qui était proposé. Les amendements coïncident avec l'orientation d'Environnement Canada quant à ses mesures législatives de prévention de la pollution utilisées pour contrôler la pollution marine.

Voilà les déclarations que j'avais à vous faire.

Avant que nous passions à autre chose, Robert Allin pourrait peut-être parler brièvement des programmes d'application de la loi.

• (1535)

M. Robert Allin (directeur, Division de la politique stratégique et de coordination Direction générale de l'application de la loi, ministère de l'Environnement): Merci, Michael.

Merci de nous donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui, monsieur le président.

La Direction générale de l'application de la loi d'Environnement Canada est responsable de faire appliquer plusieurs lois environnementales importantes, comme celles que mon collègue a mentionnées: la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, les dispositions en matière de prévention de la pollution de la Loi sur les pêches et la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, lesquelles s'appliquent également toutes à l'Arctique, bien entendu. Environnement Canada ne veille cependant pas à l'application de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Elle relève de Transports Canada.

Une grande partie de nos travaux de vérification de l'observation des lois dans la région se concentrent, comme l'a dit Michael, sur des secteurs comme les mines en exploitation, les sites de prospection minière avancée et des installations fédérales. Conformément à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, nous veillons au respect des règlements relatifs entre autres aux BPC, aux hydrocarbures halogénés, aux permis d'immersion en mer, aux réservoirs de stockage des combustibles et ce, principalement sur terre.

Nous avons actuellement six agents d'exécution en poste dans l'Arctique, dont cinq à Yellowknife et un à Iqaluit. Il y en aura

bientôt quatre autres à Yellowknife, ce qui portera le nombre à dix, et à douze si on inclut les deux agents en service à Whitehorse.

Nous entretenons des partenariats solides avec les autres organisations fédérales actives dans la région, comme Transports Canada, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, la GRC, la Garde côtière, Pêches et Océans et, bien entendu, les gouvernements territoriaux.

Nous participons à des initiatives clés de protection de l'environnement et d'application de la loi, comme l'Entente sur les déversements avec les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut, qui est un guichet unique pour signaler les déversements et acheminer l'information à l'organisation appropriée. Nous faisons aussi partie du Groupe de travail interministériel sur la sécurité dans l'Arctique, qui se concentre surtout sur la sécurité, mais qui se penche toujours sur un aspect lié à l'environnement à chaque réunion.

Nos partenaires agissent à titre d'observateurs dans les communautés du Nord et nous donnent accès à des ressources importantes comme des navires et des aéronefs pour assurer le transport et la surveillance. Par exemple, Transports Canada nous fournit des informations sur ses vols quotidiens au-dessus des régions arctiques, et la GRC met des bateaux à notre disposition, au besoin. Aux termes de lois fédérales d'application en matière de protection de la faune telles que la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, les agents d'exécution dans les territoires sont aussi chargés de donner une plus grande portée aux pouvoirs fédéraux.

En ce qui concerne les incidents maritimes plus particulièrement, les officiers de la Garde côtière sont bien entendu les premiers intervenants en cas de déversement. Les enquêtes de suivi sont menées soit par Transports Canada, soit par Environnement Canada, ou les deux, selon la nature du déversement et du protocole d'entente entre nos deux ministères qui énonce nos responsabilités et nos rôles respectifs. Au cours d'une année typique, nous pouvons répondre à deux ou trois incidents maritimes.

Bien que l'Arctique soit une vaste région qui présente son lot de difficultés, nos agents et nos partenaires travaillent de concert pour faire appliquer les lois environnementales dans cette région importante et fragile sur le plan écologique.

Merci.

• (1540)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, chers témoins, d'être venus et de nous avoir fait part de vos opinions.

Je crois que ce sujet sera probablement abordé durant la période des questions. Certains membres du comité étaient inquiets des répercussions globales qu'auraient les déclarations de certains témoins sur les politiques de différents ministères.

Je vais me limiter à une question très brève. Elle porte sur ce que le ministre des Transports nous a dit à la réunion du 24 mars:

Pour que le Canada assure véritablement une gestion efficace dans l'Arctique, nous devons mettre en place un cadre de réglementation rigide et proactif en matière de transport maritime et joindre le geste à la parole en prenant des mesures concrètes. Nous sommes très proactifs à cet égard; nous n'allons pas attendre qu'un accident survienne dans un, dix ou 25 ans et regretter de ne pas avoir pris des mesures plus proactives.

L'un d'entre vous peut-il me dire — je vais peut-être commencer avec vous, capitaine — quelles sont les mesures dont vous disposez pour faire respecter la souveraineté dans l'Arctique et pour protéger l'environnement à l'heure actuelle? Et quelles mesures seront en place si ce projet de loi est adopté? Autrement dit, outre le fait qu'on vous a consultés, vous a-t-on versé des fonds supplémentaires pour mieux vous équiper pour la tâche à accomplir?

Captv Casper Donovan: Merci, monsieur Volpe.

En tant que représentant du ministère de la Défense nationale et des Forces canadiennes, je vais d'abord dire que nous n'avons pas véritablement un mandat pour faire appliquer les lois et les règlements dont vous parlez. Nous travaillons toutefois jour après jour avec les différents ministères du gouvernement qui ont ces mandats.

Comme vous pouvez l'imaginer, les Forces canadiennes et le ministère ont diverses ressources, que ce soit des satellites ou l'accès à des satellites, des aéronefs, des navires et du personnel — les Rangers dans l'Arctique, par exemple —, qui peuvent toutes être utilisées conjointement à celles dont d'autres ministères du gouvernement se servent pour comprendre ce qui se passe dans l'Arctique et pour déterminer s'il faut faire appliquer les lois dans un incident ou un cas donné.

L'hon. Joseph Volpe: Il n'y a donc rien de plus que ce que vous avez à l'heure actuelle.

Monsieur Grenier?

M. René Grenier: Je suis le sous-commissaire de la Garde côtière. J'ai demandé à ces messieurs de m'accompagner parce que nous n'avons pas vraiment eu le temps de nous préparer. Mais nous sommes ici au nom de la Garde côtière.

Comme vous le savez sans doute, nous avons les fonds nécessaires pour faire l'acquisition d'un nouveau brise-glace. Il ne sera pas un ajout à la flotte, mais il remplacera le *Louis Saint-Laurent*, qui se fait très vieux. Il sera probablement beaucoup plus puissant et pourra rester dans l'Arctique bien plus longtemps que le *Louis Saint-Laurent*. Par ailleurs...

• (1545)

L'hon. Joseph Volpe: Ces fonds ont été alloués avant que le projet de loi soit proposé.

M. René Grenier: En effet.

Nous allons aussi créer deux zones NAVAREA dans l'Arctique. L'OMI a demandé au Canada d'être le pays chargé de transmettre les alertes aux marins dans l'Arctique. Nous commencerons en janvier prochain. De plus, le système de repérage de longue portée qui sera mis en place nous aidera à détecter les navires dans le Nord, de même qu'à moins de 1 000 milles de nos côtes.

Ce sont là des ajouts que nous envisageons, si vous voulez, outre nos dix brise-glace dans l'Arctique et les stations maritimes que nous avons, dont vous êtes sous doute au courant.

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

Le président: Vous avez trois minutes, monsieur Bagnell.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Merci.

Cette question s'adresse probablement à Environnement Canada. Nous avons reçu les représentants du projet de la mer de Beaufort et quelques experts ont fait valoir qu'aucune technologie n'existe à l'heure actuelle pour nettoyer les déversements de pétrole sous les glaces. Le ministre a parlé des immenses réserves et de l'importance d'exploiter les ressources pétrolières et gazières dans le Nord. On y

retrouve environ 25 p. 100 des réserves restantes de pétrole dans le monde et 33 p. 100 du gaz.

Je me demande ce qu'Environnement Canada fait — les recherches qu'il finance, etc. — pour remédier au manque de technologie qui nuira à l'atteinte de l'objectif du ministre visant à exploiter les ressources pétrolières et gazières dans le Nord.

M. Michael Wilson: C'est une bonne question. Je n'ai pas de renseignements concernant les programmes de technologie ou de recherche auxquels nous prenons part pour la mise au point de technologies. Je peux certainement, par l'entremise de la présidence, vous faire parvenir cette information, mais nous ne sommes pas de la section de la technologie d'Environnement Canada. Désolé.

L'hon. Larry Bagnell: Je vais penser à une autre question.

Le ministre a dit que vous êtes responsables de surveiller cette zone, mais il ne savait pas combien d'avions et de bateaux vous aviez. Comme M. Volpe l'a dit, si l'on tient compte que cette nouvelle zone dont vous êtes responsables commence à plus de 100 milles au large des côtes, quels types de...? Il a aussi dit qu'Environnement Canada en a la responsabilité. Combien de bateaux et d'avions avez-vous pour vous acquitter de cette responsabilité?

M. Robert Allin: Nos ressources sont très limitées dans la région. Notre base d'opérations est située à l'extérieur de Yellowknife, car d'après notre programme de réglementation, c'était le meilleur endroit.

N'oubliez pas que nous nous concentrons surtout sur l'industrie d'exploitation des ressources et les installations fédérales assujetties à notre règlement. Nos travaux ne portent pas principalement sur le milieu marin. Cela dit, nous avons conclu des ententes avec des partenaires de sorte à avoir accès à leurs ressources chaque fois que nous devons intervenir en cas de déversement. Dans la plupart des cas, nous agissons en collaboration avec des partenaires qui disposent de ces ressources — avec Transports Canada, par exemple.

M. Michael Wilson: Pour que ce soit bien clair, le projet de loi ne nous confère pas de nouvelles responsabilités en matière de réglementation.

L'hon. Larry Bagnell: D'accord.

Je m'adresse maintenant à tous les témoins. Au fond, nous avons ajouté une zone de la taille de la Saskatchewan, assortie de nouvelles responsabilités, comme M. Volpe l'a dit, mais personne n'a confirmé l'affectation de nouvelles ressources. En règle générale, quand on élabore un projet de loi qui a certaines ramifications, on doit également mener une étude sur les ressources nécessaires pour mettre en oeuvre le projet de loi.

Les témoins ont-ils des observations à ce sujet?

Captv Casper Donovan: Monsieur, si vous me le permettez, ce que je n'ai pas eu l'occasion de dire en réponse à la question de M. Volpe, c'est que la Marine et le ministère de la Défense nationale ont entrepris le projet d'acquisition de navires de patrouille extracôtiers pour l'Arctique. Ces bateaux sont conçus de façon à naviguer dans le Nord canadien et ce, beaucoup mieux que notre flotte actuelle. Il y aura donc des éléments d'actif supplémentaires dans l'avenir à cet égard.

L'hon. Larry Bagnell: Ils peuvent se frayer un passage dans des eaux recouvertes d'un mètre de glace. L'épaisseur de la glace peut s'élever à plus de six mètres, ce qui veut dire que, pour une bonne partie de l'année, une grande superficie de la zone ne sera pas navigable.

Captv Casper Donovan: C'est vrai. Ils sont conçus pour se frayer un passage dans la glace de première année, et je crois que c'est environ un mètre d'épaisseur. Toutefois, plus la glace est épaisse — et je ne suis pas un spécialiste de la navigation dans l'Arctique —, moins il y aura de navires dans les eaux. Même si on applique des règlements à ces eaux, rares sont les navires qui peuvent traverser les eaux à mesure que la glace s'épaissit. L'un ne va pas sans l'autre.

• (1550)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Capitaine Donovan, vous avez dit ne pas avoir présentement les équipements nécessaires pour assurer la protection ou la surveillance de ce territoire. S'il arrivait quelque chose, aurait-on recours à l'aviation, au NORAD?

Captv Casper Donovan: Nous avons plusieurs types d'équipements que nous pouvons utiliser pour la surveillance, mais sur place dans l'Arctique, nous en avons moins pour faire la surveillance de surface. Cependant, le ministère et les Forces canadiennes ont divers équipements qu'on peut utiliser, selon la région et la situation.

M. Mario Laframboise: Et vous n'auriez jamais à demander l'intervention du NORAD?

Captv Casper Donovan: Dans quelle...

M. Mario Laframboise: Pour la surveillance aérienne ou quoi que ce soit d'autre. Vous êtes capables de le faire sans...

Captv Casper Donovan: Nous travaillons chaque jour avec le NORAD, les autres ministères ici et les autres ministères fédéraux concernant toutes les activités dont on parle. Je ne suis pas un expert dans ce domaine, mais je sais que le Canada commande un de des quartiers généraux responsables de ce genre d'activités. Le Canada a des liens directs avec le NORAD et d'autres organisations semblables.

M. Mario Laframboise: Savez-vous si la fameuse ligne « zizigue » se situe à l'intérieur ou à l'extérieur des 200 milles marins?

Captv Casper Donovan: Je ne suis pas sûr de l'emplacement exact de cette ligne.

M. Mario Laframboise: Monsieur Grenier, un de nos problèmes est de savoir qui dirigera cette opération dans le Nord, qui doit être chapeauté. Est-ce le ministère des Pêches et Océans qui s'en chargera?

M. René Grenier: La réponse rapide est non.

La Garde côtière appuie la GRC pour ce qui est de la défense ou des services frontaliers. Du point de vue de l'« intelligence », au sens anglais du terme, on essaie de développer une sorte de photo commune de tout ce qui se passe dans l'Arctique. Durant l'été, grâce au NordREG — un système volontaire qui pourrait changer —, nous avons une bonne idée de l'emplacement des navires dans l'Arctique, et nous transmettons cette information à Transports Canada et aux autres ministères qui la demandent. En plus de fournir une photo des navires, nous donnons de l'information sur la direction de ces navires, la condition des glaces, etc.

M. Mario Laframboise: Le professeur Pelletier nous a dit qu'on n'a pas l'équipement et que même le brise-glace qui va être construit ne sera pas capable de faire le tour du propriétaire. Est-ce vrai?

M. René Grenier: On en est encore au stade de la définition, mais on envisage de construire un brise-glace polaire que l'on appelle un « trois saisons ». Ce ne sera pas un « quatre saisons ». Au cours de janvier, février et mars, alors que la glace est la plus épaisse, ce navire ne pourra pas aller n'importe où dans l'Arctique.

• (1555)

M. Mario Laframboise: Cela se compare-t-il à ce qu'ont les Russes?

M. René Grenier: Pas du tout.

M. Mario Laframboise: Vous avez dit un peu plus tôt que la surveillance pourrait devenir obligatoire. Est-ce l'un des objectifs de ce projet de loi? On ne trouve pas cet élément dans le projet de loi, mais une fois que le projet de loi sera adopté, avez-vous l'intention de rendre la surveillance obligatoire?

M. René Grenier: Je pense que le système de rapport NordREG deviendrait obligatoire. Les navires devraient se rapporter.

M. Mario Laframboise: C'est bien.

M. René Grenier: Au lieu de 100 milles, ce serait 200 milles. Cela dépendra de la ligne.

M. Mario Laframboise: C'est bien.

Parlons de l'aspect environnemental. M. Bagnell l'a souligné plus tôt, mais le professeur Pelletier nous disait qu'on ne pouvait pas faire de récupération. Il ne faut même pas penser à un déversement, avec ces températures et dans ces eaux, parce qu'on n'a pas la technologie pour récupérer le pétrole.

Est-ce que je me trompe?

[Traduction]

M. Michael Wilson: Comme je l'ai dit, j'ignore si nous avons des technologies qui nous permettent de récupérer le pétrole sous la glace, mais j'avoue ne pas connaître tous les éléments de notre programme de recherche. Je peux me renseigner pour voir si des recherches sont en cours dans ce domaine et vous revenir là-dessus.

[Français]

M. Mario Laframboise: Le professeur nous disait justement que, pour contrer cela, il faudrait un traité. Il faudrait donc une négociation avec tous les pays utilisateurs ou les pays situés autour de l'Arctique, comme cela c'est fait dans le cas de l'Antarctique. Il faudrait un véritable traité environnemental.

Travaillez-vous à cela? Le gouvernement vous a-t-il donné le mandat d'essayer de conclure un traité? Le professeur a été bien gentil. Il a dit que cela pourrait être le traité d'Ottawa, que ça pourrait être une façon de réunir tous les pays. Puisqu'un déversement est pratiquement impensable, il faut s'assurer que tous les pays autour de l'Arctique participent à ces discussions. Avez-vous un tel mandat?

[Traduction]

M. Michael Wilson: Nous n'avons pas de mandat particulier pour ce qui est de négocier un traité comme celui que vous venez de décrire. Nous avons négocié un certain nombre de traités qui portent sur la prévention de la pollution dans l'environnement marin; le Canada est donc partie à plusieurs traités, notamment celui sur l'Antarctique. Mais relativement au traité que vous venez d'évoquer, nous n'avons pas de mandat pour négocier quelque chose de ce genre.

[Français]

M. Mario Laframboise: Me reste-t-il un petit peu de temps?

Nous sommes en faveur de ce projet de loi. Cependant, je veux qu'on comprenne bien que le Bloc québécois est intéressé à ce qu'il y ait un véritable effort sur le plan environnemental. On ne peut pas être insensible au désastre que pourrait occasionner un déversement. Adopter un projet de loi et prévoir une intervention n'est pas suffisant. Cette situation n'est même pas envisageable.

On nous dit que des fonds viendraient faciliter la recherche. Avez-vous cette impression? Le gouvernement vous a-t-il dit que l'adoption de ce projet de loi fera en sorte que vous aurez plus de ressources pour faire plus de recherche, afin d'éviter des déversements?

[Traduction]

M. Michael Wilson: C'est une bonne question. Nous menons activement des programmes de recherche dans le Nord. Peuvent-ils englober davantage ou être plus étendus? Bien évidemment.

[Français]

M. Mario Laframboise: N'y avait-il pas un projet ours polaire, qui est terminé et dont les sommes ont été révisées?

[Traduction]

M. Michael Wilson: Nous avons entrepris des projets de recherche pour l'Année polaire internationale ainsi que d'autres recherches dans le Nord.

Le président: Merci.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de se joindre à nous aujourd'hui en si grand nombre. Nous sommes heureux de vous accueillir.

Tout d'abord, j'aimerais m'adresser à vous, monsieur Allin, pour ce qui est du nombre accru d'agents de l'environnement affectés à Yellowknife. Comment qualifieriez-vous leurs fonctions là-bas? Travailleraient-ils principalement sur terre? Vont-ils être déployés au large des côtes? Avez-vous un nombre précis d'agents qui seront déployés au large des côtes?

M. Robert Allin: Monsieur le président, non, nous n'avons pas d'agents qui s'occupent exclusivement de l'environnement marin. Ils seront basés à Yellowknife. La majorité d'entre eux feront partie de notre Programme d'application de la loi pour la protection de l'environnement.

N'oubliez pas que nous avons deux programmes d'application: l'un pour la faune et l'autre pour la pollution. Il s'agit d'appliquer les lois en matière d'environnement. Leurs tâches s'articuleront donc principalement autour de la Loi sur les pêches et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Les agents de protection de la faune sont généralement ceux qui interviennent en cas de déversement à cause des dispositions des « oiseaux mazoutés en mer » de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs.

Nous ne travaillons donc pas avec une seule mesure législative. Nous ne fragmentons pas nos équipes en fonction des différentes mesures législatives, à l'exception de la division entre la faune et l'environnement.

• (1600)

M. Dennis Bevington: Autrement dit, vous n'auriez pas vraiment une équipe qui s'occuperait d'étendre les travaux dans le domaine de l'environnement...

Je sais, qu'au large des côtes, nous envisageons des travaux d'une valeur de plus d'un milliard de dollars dans le cadre d'un certain nombre de baux dans des zones très délicates. Pourriez-vous décrire le type de travail que vous prévoyez à cet égard? Combien d'années-personnes participeraient à l'évaluation des travaux dans la mer de Beaufort?

M. Robert Allin: Ce serait très difficile à dire. Il faut comprendre qu'au cours d'une année donnée, 20 à 40 p. 100 de nos efforts d'application sont de nature réactive. Cela dépend de ce qui se passe, comme les circonstances, les déversements et d'autres événements sur lesquels nous n'avons aucun contrôle. Pour le reste, nous planifions selon les menaces et les risques que nous jugeons les plus importants dans les environs.

Dans la zone de Beaufort, je sais que chaque année, nous menons un programme d'inspections près de la grande installation de Shell Exploration, si je ne me trompe pas, pour nous assurer que la société travaille dans le respect des dispositions de son permis. Mais j'aurais beaucoup de mal à vous dire exactement combien d'années-personnes seront affectées à...

Est-ce que votre question portait principalement sur la zone de Beaufort?

M. Dennis Bevington: C'est, à coup sûr, la zone la plus active que nous ayons au large des côtes, mais il y a également un trafic de barges. Certaines des choses qui se passent dans la mer de Beaufort nous préoccupent tous, notamment les déversements de pétrole ou toute action de ce genre à l'intérieur des 100 milles ou des 200 milles.

M. Robert Allin: À titre d'exemple, dans les conservations que j'ai eues avec mes collègues de la région hier, ils s'attendent à ce que des permis supplémentaires d'immersion en mer soient délivrés cette année pour le dragage aux alentours de certaines des installations portuaires, ce qui est attribuable à la croissance des activités. Si c'est le cas, nous devons inscrire cet élément dans notre plan de travail pour la saison à venir afin de nous assurer que nous surveillons ces dispositions des permis.

M. Dennis Bevington: Merci.

Capitaine Donovan, vous avez fait mention des navires que vous comptez acquérir pour l'Arctique. Vous êtes chargé de la stratégie maritime. À mesure que les conditions glacières changeront dans l'Arctique, c'est-à-dire à mesure qu'il y aura plus d'eaux libres et qu'on verra plus de banquises se déplacer dans la zone... Vous avez dit qu'il n'y a vraisemblablement pas autant de circulation en l'absence de glace, mais on s'attend à plus de mouvements des glaces dans les eaux libres.

Que feriez-vous avec les navires ayant une capacité d'un mètre de glace quand il y a un mouvement de banquises? Voilà qui pourrait poser un problème de taille pour les bateaux et la navigation, problème qui serait plus amplifié dans l'avenir que ce n'est le cas dans des conditions plus stables.

Captv Casper Donovan: La réponse simple à votre question, du point de vue d'un marin, et je n'ai pas conduit de navires dans l'Arctique, c'est que si votre bateau est conçu pour un mètre de glace et que la banquise a deux mètres d'épaisseur, alors vous ne vous y aventurez pas. Le même principe s'applique aux autres navires dans l'Arctique. Si les navires sont conçus pour un mètre ou moins, ou peut-être deux mètres, ils peuvent se rendre là où les conditions le permettent. Si la glace ne le permet pas, alors il n'est pas logique de s'y rendre.

C'est une chose très difficile à prédire. C'est dame nature qui décide où la glace va se déplacer. C'est très difficile, et je crois qu'on ne peut pas prévoir clairement ce qui va se passer dans l'Arctique à un moment donné dans l'avenir. Mais cela va dans les deux sens, pour ainsi dire.

• (1605)

M. Dennis Bevington: Je tiens à souligner que si nous devons prendre des mesures dans l'Arctique, avec les conditions changeantes, nous aurions peut-être besoin de navires qui sont capables d'affronter plus qu'un mètre de glace, peu importe le temps de l'année, à cause de ce phénomène probable.

Je suis sûr que la Garde côtière connaît bien le mouvement des glaces dans l'Arctique. Les représentants ont peut-être quelque chose à ajouter sur ce point.

M. René Grenier: L'épaisseur de la glace est un facteur, mais il y a aussi sa pression. En présence d'une glace épaisse qu'on peut contourner, il n'y a pas de problème. C'est quand on se trouve entre les îles de l'archipel et qu'on s'engage dans des passages qu'on doit faire de prudence.

Côté navigation commerciale, Transports Canada serait mieux placé pour répondre à cette question. À ma connaissance, les navires commerciaux doivent avoir un certificat de prévention de la pollution dans l'Arctique, selon leur cote glace. Ainsi, il serait normalement interdit aux navires de se rendre à des endroits ou à des zones où les conditions sont plus rigoureuses.

Le capitaine reçoit des cartes de glaces ainsi que des renseignements sur les glaces. En tout cas, je ne connais aucun capitaine qui serait disposé à envoyer son bateau dans un endroit dangereux.

M. Dennis Bevington: De nos jours, de plus en plus de navires de croisière se rendent dans l'Arctique, ce qui met en jeu beaucoup d'argent. Bien entendu, il s'ensuit toujours des situations.

Vous dites, alors, que les navires de croisière qui vont dans l'Arctique sont tout à fait équipés pour la région.

M. René Grenier: Non, ce n'est pas ce que je dis. Je dis que les capitaines doivent suivre certains règlements et prendre connaissance de l'environnement et des glaces.

M. Dennis Bevington: D'après ce que je crois comprendre, la Garde côtière n'exige, pour l'instant, aucun plan de navire obligatoire.

M. René Grenier: C'est exact. Il s'agit d'un système volontaire.

M. Dennis Bevington: C'est volontaire; vous avez donc des navires qui sont...

Le président: Vous avez largement dépassé votre temps de parole.

Merci.

Monsieur Jean, très brièvement.

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

Nous avons eu l'occasion d'intervenir auparavant, du côté conservateur, et nous avons pensé que nous donnerions à l'opposition une chance pour poser autant de questions possible, surtout compte tenu du fait que M. Bigras est des nôtres aujourd'hui. Il est le porte-parole du Bloc pour l'environnement, et je suis sûr qu'il pourra nous fournir des renseignements utiles.

Le président: Nous revenons donc à l'opposition.

Monsieur Bigras.

[Français]

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Merci, monsieur le président.

J'ai deux brèves questions à poser. Ai-je raison de dire que les navires ne sont pas tenus d'aviser le Canada lorsqu'ils entrent dans les eaux canadiennes?

M. René Grenier: En vertu du Marine Transportation Security Act, la Loi sur la sûreté du transport maritime, ils doivent se rapporter 96 heures avant d'arriver au port de destination. Au sud du 60° parallèle, en vertu d'ECAREG ou du WESTREG, ils doivent se rapporter 24 heures avant, en entrant et durant le trajet, selon l'endroit où ils se trouvent. Au nord du 60° parallèle, sauf pour ce qui est du 96 heures, il n'y a pas d'obligation, puisque le NordREG est un système volontaire.

M. Bernard Bigras: En 2007 et en 2008, deux navires sont entrés en eaux canadiennes sans en aviser le Canada. Est-ce exact? Si c'est le cas, de quel genre de navires s'agissait-il?

M. René Grenier: Pour tout le Canada, je ne le sais pas, mais on pourrait sûrement vérifier.

M. Bernard Bigras: D'après ce que j'ai compris, on avise le Canada davantage pour connaître l'état des glaces que pour l'aviser sur le plan juridictionnel.

M. René Grenier: Non. C'est Transports Canada qui a le mandat législatif et c'est nous qui l'appliquons. C'est le système de communication du trafic maritime dont je vous ai parlé. Dans l'Est du Canada, il s'appelle ECAREG, et dans l'Ouest, il s'appelle WESTREG. Ces systèmes sont obligatoires. Pour le Nord du Canada, il y a un système volontaire qui s'appelle NordREG.

• (1610)

M. Bernard Bigras: À ce que je sache, c'est dans le Nord que se trouve la cinquième réserve mondiale d'hydrocarbures non découverte, ce qui correspond à peu près aux réserves énergétiques du Nigeria, du Kazakhstan et du Mexique. Il n'est donc pas surprenant qu'en 2007 et 2008 respectivement, ExxonMobil Corporation et BP Exploration Company Limited aient remporté un appel d'offres pour exploiter la mer de Beaufort.

Avez-vous les moyens de réaliser des évaluations environnementales dans ces territoires?

[Traduction]

M. Michael Wilson: Nous avons un programme d'évaluation environnementale au niveau fédéral ainsi qu'au niveau territorial. Différents ministères auraient différents rôles à jouer dans le cadre d'une évaluation environnementale dans cette région. Mais Environnement Canada consacre manifestement les ressources nécessaires pour comprendre les effets possibles d'un projet sur l'environnement ainsi que pour comprendre l'aspect réglementaire d'un tel projet et pour l'approuver. Il y a quelques approbations réglementaires qui pourraient être requises pour entreprendre un projet de ce genre et, par la suite, pour participer à l'évaluation environnementale.

Maintenant, peu importe si nous disposons ou non des ressources pour participer à une évaluation environnementale de cette envergure, cela dépend vraiment de l'étendue du projet et de la mesure dans laquelle il se diffère des projets où nous comptons déjà un savoir-faire et auxquels nous avons déjà participé.

En raison de la taille de certains des projets entrepris par le passé, nous avons sollicité et obtenu des ressources supplémentaires pour réaliser l'évaluation environnementale. Pour bon nombre des autres évaluations environnementales, nous avons une réserve de fonds et de compétences dont nous nous servons à mesure que ces projets passent par le système. Il y en a des milliers chaque année.

Cela dépend donc vraiment du type de projet et de sa taille.

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

Je remercie nos invités d'avoir comparu aujourd'hui, malgré le très court préavis. Pour ce qui est des renseignements que vous êtes censés fournir à la présidence, je vous prie de les faire parvenir à Maxime et je verrai à ce que les membres du comité obtiennent leurs réponses.

Merci beaucoup pour votre temps, et passez une bonne fin de semaine. Merci.

Pendant que nos invités quittent la salle, nous allons passer à l'étude article par article, comme nous l'avions convenu.

(Les articles 1 et 2 sont adoptés.)

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il au président de faire rapport à la Chambre du projet de loi?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: À ce stade-ci, je tiens simplement à faire remarquer que tous les membres présents ont voté à l'unanimité, je crois, par rapport à toutes les questions posées.

Le président: Nous en prenons bonne note.

Maintenant, comme nous en avons discuté auparavant — je sais que certains députés sont pressés par le temps —, nous allons nous pencher, après la pause, sur le projet de loi C-7 qui modifie la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Il a été renvoyé au comité pour étude et révision.

Je pense que nous pouvons discuter de ce projet de loi en tant que groupe. Êtes-vous d'accord? C'est grosso modo la même chose. Il s'agit du comité de direction au complet.

Nous sommes donc saisis du projet de loi C-7 sur la Loi sur la responsabilité en matière maritime. J'ai envoyé une note au bureau du ministre pour l'inviter, de même que ses délégués, à comparaître devant le comité.

Je sais qu'il y avait quelques autres points que nous voulions au moins inscrire à l'ordre du jour. Avant de passer à ce volet, je vous demande de bien vouloir indiquer à Maxime, avant la fin de la semaine prochaine, le nom des témoins que vous voulez proposer pour parler du projet de loi C-7. Nous pourrions ensuite les inviter à comparaître ici, après notre retour.

Y a-t-il d'autres questions à aborder aujourd'hui?

Monsieur Volpe.

•(1615)

L'hon. Joseph Volpe: J'ai trois questions. J'aimerais les aborder une par une, si vous le permettez.

Même si nous devons nous occuper des mesures législatives qui sont renvoyées au comité de façon prioritaire, nous ne devons quand même pas perdre de vue le budget des dépenses. J'aimerais que nous fixions une date à cet effet pour que nous puissions inviter le ou les ministres à comparaître devant nous. Je suppose que mes collègues de ce côté-ci seront d'accord, et je suis sûr que les collègues de l'autre côté ne verront pas d'inconvénient à ce qu'on s'en occupe dans les plus brefs délais.

Par conséquent, si nous présentons une demande à cet effet, nous pourrions prévoir une réunion. J'ignore si M. Laframboise et M. Bevington sont d'accord pour qu'on le fasse à la première occasion. Il faudra peut-être leur poser la question.

Le président: Alors, pour le Budget principal des dépenses.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Je veux toujours examiner le plan de relance lié aux infrastructures, et les conditions qui ont été établies. Cela fait un certain temps que j'en fais la demande. Je pense que c'est quelque chose qui devrait figurer dans notre calendrier peu de temps après notre retour.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je suis d'accord.

Vous savez, monsieur Bevington, je pensais... À titre de comité, nous avons le devoir d'examiner les textes législatifs. Je pense qu'en tant que comité, nous devons également nous occuper de l'étude du Budget principal des dépenses avant la fin de mai. Je pensais simplement que nous devrions le faire à la première occasion qui s'offre. Ensuite, j'aimerais que nous passions à certaines questions que certains d'entre nous, de ce côté-ci, aimerions que nous examinions.

C'était simplement une demande pour que nous fassions la demande immédiatement, de sorte que nous puissions fixer une de ces journées en dehors de la date de l'examen du Budget principal des dépenses. Ce que nous en faisons, c'est une autre histoire.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Pour le bénéfice de M. Bevington, j'aimerais préciser que l'étude des dépenses est une occasion propice pour poser des questions sur le dossier des infrastructures. Donc, il serait intéressant que le ministre compare pendant deux heures. Nous devrions faire une demande en ce sens. Nous pourrions alors lui poser les questions qui s'imposent.

L'hon. Joseph Volpe: Je suis d'accord. Chaque fois que le ministre a comparu, ce n'était que pour une heure.

[Traduction]

Le président: Par l'intermédiaire de Maxime, nous allons envoyer une lettre au ministre, lui demandant de trouver un mardi ou un jeudi avant le 31 mai pour comparaître devant le comité. Je vais demander deux heures, la deuxième heure étant axée peut-être davantage sur l'aspect infrastructure de l'examen du budget.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Alors, nous serons tributaires de l'horaire du ministre pour obtenir cette information. Si c'est avant le 31 mai, cela veut dire qu'il faudra attendre encore deux mois.

Il s'agit d'un plan de relance. Le programme des infrastructures est un élément important du plan de relance. Nous voulons savoir si cet argent est remis de manière appropriée aux gouvernements municipaux, provinciaux et territoriaux. Je pense qu'il faut une certaine surveillance de la part du présent comité pour nous assurer que c'est bien le cas.

Pour que l'information soit communiquée en temps opportun, je dirais que cela signifie probablement que cela devra se faire au cours du mois d'avril. Si le ministre désire comparaître devant le comité en avril, ce serait peut-être approprié. Mais attendre à plus tard, peut-être même jusqu'à la fin de mai, ce n'est pas, à mon avis, la meilleure idée.

Le président: Je pense que dans la lettre adressée au ministre, je vais lui demander de trouver une date le plus tôt possible, mais certainement avant l'échéance du 31 mai, qui est la date-butoir pour l'examen du Budget principal des dépenses.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je me sens comme Horshack dans *Welcome Back, Kotter*: « Oh! Oh! J'ai la réponse! »

Que diriez-vous du 23 avril pour l'étude du Budget principal des dépenses et le témoignage du ministre?

Le président: Ce serait bien, s'il pouvait venir le mardi et...

• (1620)

M. Brian Jean: Pour l'instant, laissons en suspens la question de savoir s'il s'agira d'une réunion d'une heure ou de deux heures. On m'a informé que son horaire lui permettait de comparaître ce jour-là, parce que j'avais prévu la question. Ce serait le meilleur moment.

Ensuite, j'espérais que nous puissions étudier le projet de loi C-7 le 23 et continuer le 28.

Ma seule préoccupation avec ce qu'a dit M. Bevington...

Je vais simplement attendre jusqu'à ce qu'il puisse entendre ce que je veux dire.

Le président: Je veux préciser quelque chose. Vous parlez de la même journée, le 23.

M. Brian Jean: Le 21 est le mardi, mais c'est à ce moment que le projet de loi C-7 sera présenté.

Le président: Vous avez dit le 23.

M. Brian Jean: Est-ce que j'ai dit cela?

Le président: Je voulais simplement m'assurer que c'était clair aux fins du compte rendu.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Il s'est trompé.

Le président: Ce n'est pas grave.

M. Brian Jean: Alors, oui, nous pourrions faire cela à ce moment-là. Et ensuite, je peux obtenir de l'information additionnelle pour le comité concernant le 21. Je m'excuse de l'erreur.

Ma seule préoccupation en ce qui concerne M. Bevington... Nous avons parlé de cette question des infrastructures pendant longtemps et je pense que vous allez constater que tous les députés de la Chambre s'intéressent à cette question particulière. Même avant les dernières élections, nous en parlions — M. Laframboise et d'autres.

Ma préoccupation, c'est que plus vous creusez la question de l'infrastructure, c'est comme plus vous apprenez, plus vous vous rendez compte que vous ne savez rien. Je me préoccupe d'axer notre calendrier d'activités spécifiquement sur les questions qui sont nécessaires, parce que je veux que nous obtenions les réponses dont

nous avons besoin de la part des fonctionnaires. Je veux m'assurer que...

J'ai entendu trois descriptions différentes de l'étude des infrastructures que vous voudriez. En tant que gouvernement, nous sommes intéressés à le faire, mais nous voudrions nous assurer que ce soit ciblé. Si c'est ciblé sur de nombreuses questions, peut-être qu'un jour nous pourrions nous concentrer sur une de ces questions et le jour suivant, sur une autre. Mais j'aimerais que ce sur quoi nous voulons nous concentrer soit clair pour le comité entier, parce que c'est un dossier volumineux.

Le président: Ce sera M. Volpe et ensuite, M. Laframboise.

L'hon. Joseph Volpe: Je veux remercier le secrétaire parlementaire d'avoir dit qu'il pourrait s'agir d'un dossier très volumineux.

Évidemment, il a l'avantage de travailler avec le ministre des Transports qui est également le ministre responsable de l'infrastructure et il travaille avec le ministre d'État chargé de l'infrastructure. Je me demande s'il envisage qu'une partie du présent comité devienne un sous-comité qui se concentrerait spécifiquement sur les questions liées à l'infrastructure sur une base permanente. De toute évidence, il n'est pas nécessaire que le comité entier se penche sur cette question. Ce sous-comité ferait ensuite rapport au comité, et ainsi de suite.

Est-ce là où il veut en venir? Nous répondrions favorablement à sa demande.

M. Brian Jean: En fait, ce n'est pas ma proposition. Il faudrait que ce soit proposé par l'autre côté. Nous sommes maîtres de notre propre destinée, alors ce que nous décidons sera fait, mais je n'ai pas d'objection à ce moment-ci, tant et aussi longtemps que nous continuons à avoir nos réunions régulières et à étudier les textes législatifs comme une priorité dans ces réunions. Cela ne me pose pas de difficulté. J'aimerais siéger à ce comité particulier.

L'hon. Joseph Volpe: Si nous avons une entente de principe — désolé, monsieur Laframboise, un instant — que le gouvernement n'a pas de difficulté avec cela, pouvons-nous alors revoir cette question une fois que le ministre sera ici le 21 avril?

M. Brian Jean: Absolument.

Le président: Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est ce que j'allais proposer. J'ai l'impression qu'au cours des deux prochaines semaines, le gouvernement va annoncer beaucoup de mesures concernant les infrastructures. Si j'étais le gouvernement, c'est du moins ce que je ferais. Je profiterais des deux semaines de relâche pour le faire. J'ai l'impression qu'en revenant, nous allons prendre connaissance d'un bon nombre de programmes. Après avoir rencontré le ministre, si nous jugeons bon de réunir le comité directeur, nous pourrons le faire.

[Traduction]

Le président: Essentiellement, ce que nous disons, alors, c'est que le 21 avril, nous allons étudier le projet de loi C-7 pendant que le ministre et les fonctionnaires seront accessibles. Le 23 avril, le ministre sera convoqué ici pour l'étude du Budget principal des dépenses et s'il dispose de l'heure additionnelle, nous allons alors discuter des infrastructures.

Monsieur Volpe, aviez-vous autre chose?

L'hon. Joseph Volpe: Il y a une question qui a été soulevée à quelques occasions. Je sais que nous avons posé une question à ce sujet et que M. Laframboise l'a fait également. De concert avec les gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Québec, le gouvernement a consacré plus d'argent à la réalisation d'une étude de faisabilité sur les trains à grande vitesse. Je suis étonné que l'Alberta n'ait pas été incluse.

Je pense que le présent comité serait bien avisé d'entreprendre sa propre étude dans ce domaine. Il y a beaucoup d'études de faisabilité que le présent comité pourrait examiner, mais plus important encore, nous pourrions examiner certaines des technologies et innovations qui sont d'abord apparues en France et qui sont maintenant exportées en Espagne et développées en Allemagne.

Depuis que je siège à ce comité, il a beaucoup voyagé — de la pièce 209, à la pièce 206, à la pièce 214 sur Wellington. Bien qu'il ait fait un excellent travail en matière d'analyse, il ne s'est jamais vraiment penché sur la question qui est sa raison d'être principale, à savoir le transport et l'innovation dans le domaine du transport, et tout le reste.

Dans ce cas-ci, je proposerais que le comité... Et je propose cela à mes collègues de ce côté-ci, M. Laframboise et M. Bevington.

•(1625)

[Français]

S'ils sont d'accord, le comité pourrait commencer une étude sur les trains à haute vitesse et, parallèlement, réaliser un projet de voyage, de façon à terminer complètement la tâche avant la fin de l'année. Je propose aussi que nos chercheurs nous préparent un programme et y incluent tous les thèmes nécessaires pour qu'il soit possible de considérer l'étude dans toute sa complexité.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Il n'y a rien que j'aimerais mieux que d'avoir un train à grande vitesse entre Calgary et Fort McMurray. Ce serait merveilleux.

L'hon. Joseph Volpe: Il me faudra me contenter d'Edmonton d'abord.

M. Brian Jean: Edmon... quoi?

M. Joe Volpe: C'est au bout du monde, je pense.

M. Brian Jean: Je pourrais me retrouver dans le pétrin à cause de cela.

J'ai eu l'occasion d'être mêlé un peu à la question du corridor Québec-Windsor, uniquement en ce qui a trait à l'étude, parce que je m'intéresse au train à grande vitesse, et je m'intéresse à cette question en tant que solution de rechange qui est préférable pour notre environnement.

Je sais ce que peut faire le présent comité. Peut-être pourrions-nous proposer une étude qui serait constructive et qui pourrait présenter un certain avantage. Mais après avoir lu l'information de base sur cette question il y a déjà un certain temps, je sais que dans ce cas particulier, cette nouvelle étude tripartite fera intervenir cinq firmes de consultants. C'est une étude qui prendra des années. La nouvelle étude portera sur huit questions différentes.

Je pourrais donner plus de détails, mais il s'agit, en fait, de la deuxième ou de la troisième étude réalisée sur la même question. Juste pour vous donner une idée, je crois comprendre que ce chemin de fer éventuel coûtera 18 milliards de dollars, dont 70 p. 100 proviendront du gouvernement fédéral, sinon le projet ne sera absolument pas viable.

Le problème qu'une telle étude me pose, c'est que je pense que nous n'allons qu'effleurer la surface de quelque chose qui, à vrai dire, est extrêmement compliqué et qui, à mon avis, devrait être fait par le secteur privé... et peut-être prendre cette étude, qu'il met à notre disposition ou qu'il réalise, après une année de recherche ou quelque chose du genre, et après avoir dépensé des millions de dollars de l'argent des contribuables, et prendre cela pour ensuite faire l'analyse de la viabilité du projet.

Je ne pense pas que nous puissions en faire suffisamment pour étudier la question de manière suffisante. J'aimerais que nous fassions davantage une étude macroscopique des différentes questions. Si nous avons le rapport pour faire une étude de cette question, je pense que ce serait là une excellente idée. Mais de le faire en même temps qu'eux, et sans avoir vraiment les ressources nécessaires dont ils disposent... Je veux dire, il y a probablement des centaines de personnes à l'oeuvre dans cette étude sur une base quotidienne, et nous ne serions pas en mesure de faire quoi que ce soit qui s'en rapproche, même de loin.

Je ne vois pas cela comme une bonne utilisation du temps.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Pourquoi ne tient-on pas une ou deux rencontres avec les fonctionnaires et certains représentants d'entreprises privées? Il y a des compagnies canadiennes très puissantes dans ce domaine, et on pourrait faire comparaître très rapidement des représentants de ces dernières, de façon à savoir si ce que dit M. Jean est vrai. Deux provinces importantes, soit le Québec et l'Ontario, discutent de la question. J'ai l'impression qu'on ne fait rien et ça m'inquiète un peu. En tenant une ou deux rencontres, nous pourrions déterminer ce qui peut se faire, ce qui s'est fait dans le passé et s'il est vrai qu'il faut attendre un an avant d'obtenir certaines études.

Nous pourrions d'abord considérer de façon très exhaustive les premiers aspects de ce problème, ce que nous n'avons jamais fait. Des études ont déjà été réalisées. Au Canada, trois compagnies importantes sont des spécialistes en la matière. Nous pourrions très rapidement rencontrer leurs représentants et leur demander si c'est réalisable ou si des études beaucoup plus approfondies sont nécessaires. Nous aurions alors examiné le problème et nous en aurions le coeur net. Si nous n'en discutons pas pendant que le Québec et l'Ontario le font, nous allons manquer notre chance, à mon avis.

[Traduction]

Le président: M. Bevington, M. Volpe et M. Jean.

M. Dennis Bevington: Pour commencer, je pense que je préférerais l'approche de M. Laframboise. Je la trouve utile. J'ai eu des exposés la semaine dernière, de Bombardier, sur la question des trains rapides. Je pense qu'en ce moment, cette question suscite beaucoup d'intérêt au pays. Pour avoir une idée de ce que cela représente pour le comité, pour comprendre les choix qui existent, même dans un seul corridor, pour l'amélioration du système de transport ferroviaire, je pense que cela obligerait le comité à traiter de cette étude au fur et à mesure qu'elle progresse.

Je pense que le fait de commencer de la manière que vous avez proposée serait très utile et que c'est quelque chose que nous pourrions entreprendre à l'automne. Je ne considère pas cette question comme prioritaire.

Je vais attendre pour parler d'une autre question prioritaire que nous ayons terminé cette discussion.

•(1630)

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Deux choses m'encouragent et une chose me décourage. La chose qui me décourage — je vais parler du négatif en premier —, c'est que Brian Jean a, en fait, reconnu qu'il s'agit d'une question complexe qui pourrait dépasser la capacité de compréhension des députés. Ça c'est décourageant.

M. Brian Jean: Non, non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

L'hon. Joseph Volpe: Mais je suis encouragé par le fait qu'il est prêt à reconnaître qu'un jour, le comité devra traiter de cette question, et que la meilleure chose que l'on puisse faire, c'est de se préparer en prévision de ce jour. Je le félicite pour cela.

Je pense que peut-être

[Français]

Monsieur Laframboise a raison. C'est le bon moment pour commencer par une, deux ou trois séances. Suite à ces premières rencontres, on pourrait soit avancer un peu plus, soit conclure nos études. Il faut apprendre toute la terminologie, la technologie, la nature, les caractères, les paramètres, les études déjà complétées, et mettre cela en contexte pour le comité.

Si les trois gouvernements nous font une proposition vers la fin de l'année, ce ne sera pas le moment de dire que nous voulons étudier les trains à grande vitesse. Je pense que c'est le bon moment maintenant. Je félicite M. Laframboise pour le compromis qu'il propose, et M. Bevington pour l'accord qu'il semble nous donner.

J'espère que M. Jean est d'accord.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je voudrais dire deux choses avant de faire des remarques au sujet de votre conviction.

Je voulais seulement souligner que le Québec a octroyé le contrat à ces cinq consultants le 16 février 2009. C'est un contrat d'une valeur de 3 millions de dollars. Je ne veux évidemment pas dire que nous ne sommes pas capables de traiter de questions d'une valeur de 3 millions de dollars. Ce que je veux dire c'est que nous ne disposons pas des ressources nécessaires pour mener l'étude sur le terrain qu'ils vont faire.

L'idée de M. Laframboise me plaît. Je pense que c'est une bonne idée. En fait, c'est mon collègue Jeff Watson qui m'a convaincu — merci Jeff — que c'était une bonne idée. Je tenais à le dire.

Donc, oui, l'idée me plaît. Ce que je demanderais, cependant, avant que nous fixions des dates à cet effet, c'est de savoir s'il est possible — et j'accepterai de fixer ces dates quand les membres du comité le voudront — d'avoir la date à laquelle le ministère nous enverra une copie du rapport ou la date à laquelle le rapport sera terminé, seulement à titre d'information. Je ne sais pas combien de temps ça va prendre. Je suis sûr qu'il faut plus que quelques minutes pour dépenser 3 millions de dollars, mais si je peux avoir ces dates, cela pourrait nous donner l'occasion...

L'hon. Joseph Volpe: À la fin de l'année.

M. Brian Jean: Je ne sais pas.

L'hon. Joseph Volpe: Je vous le dis.

M. Brian Jean: Vraiment? Je n'en suis pas certain, on ne m'a pas fourni ce renseignement.

Mais si nous pourrions faire cela ensemble en ce qui concerne la question elle-même et peut-être quelques technologies disponibles,

ce serait, à mon avis, plus avantageux à cette étape et en termes d'analyse rentable et de viabilité que d'essayer de faire le même travail qu'eux.

Mais je suis prêt à faire ce que décidera le comité.

L'hon. Joseph Volpe: Et je vous en remercie, monsieur Jean, mais d'autres études ont été déjà faites. Il ne s'agit donc pas, en ce qui nous concerne, d'empêcher ce que tous les autres projettent de faire, mais il y a d'autres études. Il y en a eu deux de très majeures et huit de très importantes que le ministère peut consulter. Nous pourrions tous partager ces renseignements.

Comme l'a dit M. Laframboise, nous pourrions inviter des fonctionnaires, commencer notre propre étude, puis selon ce que nous dira ou fera ce dernier groupe, l'étude gagnera en importance. Si je m'en tiens aux propos tenus par mes collègues, voilà vers quoi nous devons axer nos efforts.

•(1635)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Nous pourrions peut-être donner à nos recherchistes le mandat de contacter Transports Canada, ainsi que Bombardier, Siemens, Alstom et d'autres compagnies spécialisées dans ce domaine. On leur demanderait de voir comment coordonner cela. Il faudrait dire à ces compagnies que le comité a l'intention de se réunir pour quelques séances et voir si elles sont prêtes à nous fournir de la documentation. Nous pourrions avoir un rapport de notre service de recherche indiquant qu'elles ont été contactées et qu'il y a certaines possibilités. Il n'y a pas d'urgence nationale, mais nous pourrions commencer à contacter ces compagnies.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Nous pourrions tout aussi bien inviter les consultants à venir au comité pour nous montrer les résultats de la nouvelle étude qu'ils ont menée. Nous pourrions aussi le faire dans le contexte. Le ton sera ainsi donné et nous pourrions nous faire une idée des résultats de cette nouvelle étude, en plus de ce que nous savons déjà sur les trains à grande vitesse dans ce pays.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: M. Watson était sur la liste, monsieur le président. Je ne sais pas si son nom a été rayé ou non.

Puis, j'aurai seulement une observation à faire, si vous le permettez.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Je n'étais même pas sûr de vouloir ajouter quelque chose, même si je voulais prendre la parole il y a quelques instants, sinon que je pense que l'approche plus limitée de la tenue de deux ou trois réunions à ce sujet pour déterminer certaines questions importantes... Bien sûr, le coût lié à la mise en place et à l'exploitation d'un système n'est pas la seule chose importante dans toute la discussion, il y a aussi le coût d'exploitation du système qui est permanent pour qu'un train à grande vitesse fonctionne bien.

Je suppose donc que j'y suis favorable; je crois qu'il est important d'avoir... Je ne veux tout simplement pas que nous visions trop haut car nous devons trouver un équilibre avec d'autres questions que le comité doit régler.

Je crois deviner qu'il y a une certaine entente pour ne pas aller trop loin pour le moment.

Le président: Allez-y, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président. Je remercie les autres membres du comité pour leur indulgence.

Je pense que vous avez raison, monsieur Volpe. Beaucoup d'études ont été faites, mais elles ont toutes montré que ce n'était pas viable. Voilà le problème. Vous avez mentionné lors de votre première intervention qu'il y avait peut-être une nouvelle technologie. Dans ce cas, nous devrions bien examiner cette nouvelle technologie pour déterminer si elle peut globalement changer la viabilité de l'ensemble de l'opération.

Il y a six ans, le gouvernement de l'Alberta envisageait de relier par train à grande vitesse Edmonton à Calgary et cette opération aurait coûté un million de dollars. Je crois que ça coûterait quatre fois plus aujourd'hui.

Je ne suis pas certain de ce que peut faire le comité au plan de la viabilité, mais en tant que gouvernement nous pouvons faire quelque chose — et c'est le moment ou jamais — en ce qui concerne la nouvelle technologie et le changement de génération. Le plan d'action économique pourrait justifier aujourd'hui la viabilité de ce projet qui est peut-être plus approprié que je ne le pensais initialement.

Le président: Vous avez la parole, monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je vous en remercie.

Puisqu'il semble que nous soyons d'accord, je propose de réserver deux ou trois réunions pour commencer, sans oublier que la priorité est toujours accordée aux projets de loi dont nous serons saisis. Les dates de ces réunions peuvent être modifiées si un projet de loi nous est présenté, elles peuvent être reportées.

Nous pourrions fixer les dates de ces réunions maintenant. Et après avoir tenu nos premières réunions, nous serons mieux fixés sur la voie à suivre et le genre de recommandations que nous proposerons, le cas échéant.

Cela vous convient-il?

[Français]

Vous êtes d'accord, monsieur Laframboise? Monsieur Bevington, vous l'êtes aussi?

Alors, je propose mardi le 28, jeudi le 30 et mardi le 5. Ce sont des dates possibles, mais s'il y a d'autres choses à faire, on pourrait toujours les déplacer.

[Traduction]

Êtes-vous d'accord? Nous pouvons toujours en faire la proposition.

Le président: La seule chose qui me préoccupe...

Une voix: C'est le projet de loi.

L'hon. Joseph Volpe: Non, j'ai dit s'il y avait des projets de loi, tout serait retardé.

Le président: La seule chose qui me préoccupe, c'est que si nous fixons une date, nous allons inviter des témoins à comparaître à cette date, or, il se pourrait que nous leur demandions ensuite de ne pas se présenter, puis, de devoir peut-être les inviter à nouveau.

Nous allons...

• (1640)

L'hon. Joseph Volpe: Les premiers témoins sont nos fonctionnaires, donc ils sont ici. Nous pourrions les inviter à notre toute première réunion, d'ici là, nous aurons une meilleure idée de notre calendrier de travail au plan de nos obligations parlementaires et nous pourrions accorder suffisamment de temps aux témoins.

Pour faire suite à ce que disait M. Laframboise à propos des entreprises canadiennes, nous pourrions leur signaler que nous commencerons une étude préliminaire sur cette question et nous leur demanderons de se préparer à comparaître, disons d'ici deux ou trois semaines. Cela leur donnera suffisamment de temps et ne leur causera pas trop de désagréments. Si nous les avertissons maintenant, elles auront un mois pour se préparer.

Le président: Bien. Je veux seulement voir un peu plus loin. À propos du projet de loi C-7 que nous examinerons mardi car le ministre viendra jeudi pour le budget des dépenses, puis-je proposer que nous réservions le 28 avril et le 30 avril au projet de loi C-7 et que nous leur demandions de se présenter le 5 mai et le 7 mai?

Nous savons que nous sommes saisis du projet de loi C-7. Nous savons que nous devons l'étudier en priorité.

Si cela est convenable, nous pourrions alors terminer l'étude de ce projet de loi. Je ne suis même pas sûr que ce sera suffisamment de temps, mais espérons-le.

L'hon. Joseph Volpe: Vous venez de dire que nous examinerons le projet de loi C-7 le 28 avril et le 30 avril.

Le président: Les témoins que nous inviterons à se présenter le 5 mai sont des représentants du ministère. Ils nous donneront un aperçu de la situation. Si vous voulez inviter d'autres personnes au cours de la semaine prochaine ou dans 10 jours, prévenez-nous à l'avance pour que nous puissions les inviter à venir ici. D'accord?

Monsieur Laframboise, est-ce que ces dates vous conviennent? Très bien.

Allez-y, monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: J'aimerais également que nous envisagions la possibilité de nous pencher sur le cas d'Air Canada.

Nous nous retrouverons dans une situation où notre principal transporteur aérien risque de devoir demander la protection de la Loi sur les faillites. Nous avons entendu le ministre déclarer qu'il souhaitait suivre le dossier de près. Je crois que nous devrions prendre l'initiative afin de mieux comprendre les enjeux qui touchent ce volet très important de notre industrie aérienne. Alors, j'aimerais bien que nous puissions convoquer des témoins d'ici un mois afin qu'on nous dresse un bilan de la situation.

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

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je vous dirais dans un premier temps qu'il s'agit d'une entreprise privée dont le fonctionnement est tout à fait autonome, mais que c'est tout de même une entreprise importante et que nous nous préoccuons tous du sort de ce transporteur canadien. Mais quel genre d'étude proposez-vous donc — voulez-vous qu'on détermine s'il est recommandable que l'entreprise demande la protection de la Loi sur les faillites? Les gens d'Air Canada ne vont pas nous dévoiler leurs renseignements commerciaux confidentiels. Ils ne vont pas nous soumettre leurs états financiers ni les autres documents auxquels ils sont les seuls à avoir accès. Même une entreprise publique ne nous fournirait pas de chiffres précis sur sa situation financière.

M. Dennis Bevington: Est-ce que cela signifie que nous devons nous pencher sur l'industrie dans son ensemble? Air Canada serait alors l'un des sujets de notre examen visant à déterminer si la présente récession influe sur la conjoncture de cette industrie et quelles sont les perspectives d'avenir des entreprises privées dans ce domaine.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: La situation d'Air Canada est très inquiétante. M. Jean a en partie raison, c'est une entreprise privée.

Le problème est que tous les fonds de pension de tous les employés et anciens employés risquent d'être déséquilibrés. Est-ce au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de s'occuper de cela?

Je suis très sensible à cela. C'est effrayant. Si la crise persiste, d'autres entreprises verront probablement des attaques contre les fonds de pension. Ce n'est pas facile pour ces gens qui sont déjà à la retraite: ils voient leurs revenus diminuer et ils risquent d'en perdre une partie. Ce sont des situations très graves.

La situation d'Air Canada dure depuis plus longtemps que la crise. Ce problème existe depuis plusieurs années. Notre comité est-il le mieux placé pour discuter des fonds de pension? Il faudrait examiner cela et en discuter à un moment donné parce que c'est une situation inquiétante pour les employés et les anciens employés d'Air Canada.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je vous remercie.

J'allais aborder cet aspect également, car j'estime qu'il s'agit d'une question de toute évidence extrêmement délicate que nous devons examiner. À mon avis, d'après ce que je connais de ce dossier, de nombreux problèmes de gestion sont à l'origine de la situation actuelle. L'entreprise a lancé une opération de couverture au moment où le prix du baril de pétrole atteignait 1,10 \$, un niveau qu'il n'a dépassé que pendant une très courte période, mais a tout de même acquis un grand nombre de ces options, ce qui n'était pas très logique d'un point de vue commercial, compte tenu de la volatilité du marché.

Le régime de pensions et toutes les questions afférentes font actuellement l'objet d'un examen par le ministre des Finances et son secrétaire parlementaire qui a pris en charge ce dossier particulier, à la recherche d'une solution. Alors, si nous amorçons cette étude en leur marchant sur les pieds, j'ai un peu peur que cela entraîne certaines difficultés qui n'iront pas dans le meilleur intérêt des pensionnés.

La situation d'Air Canada me préoccupe énormément, d'autant plus que je suis sans doute celui qui prend l'avion le plus souvent parmi les personnes ici présentes. J'estime toutefois que dans l'état actuel des choses, les événements qui risquent d'affecter cette industrie se produiront bien avant que nous ne procédions à cette étude. À ce titre, il faut s'attendre à un bouleversement semblable à celui des années 1980 et 1990 alors que l'Australie a procédé à ces grands changements... Ce pays a probablement l'industrie aérienne la plus efficace et la plus productive dans le monde actuellement en raison de la déréglementation à laquelle on a procédé à ce moment-là. Le Canada va connaître un pareil bouleversement et Air Canada sera l'une des entreprises touchées. Bien que le sort d'Air Canada me tienne à coeur et que j'estime qu'il devrait en être de même pour tout le comité, cela demeure une compagnie privée et peu importe les

études que nous menons et les constatations que nous pourrions faire, nous n'allons rien changer à la situation.

Quant à la possibilité de mener une étude sur les pensions, je pense que cela relève des gens des finances. Ceux-ci sont déjà passés à l'action dans ce dossier et le secrétaire parlementaire a pris une longueur d'avance.

Et que va-t-on découvrir exactement — que l'entreprise va faire faillite? Eh bien, nous ne pourrions rien y changer. Je m'inquiète en fait du sort des employés qui ont un régime de pensions, car c'est la viabilité de celui-ci qui est vraiment préoccupante. Tout comme c'est le cas dans le secteur de l'automobile, je n'aime pas du tout ce que je constate, car il est injuste de voir ces travailleurs dont le régime de pensions risque de s'effondrer.

J'estime donc qu'en ce sens-là, il s'agit d'une question relevant des finances, plutôt que du transport. Ce n'est pas un problème d'infrastructure; c'est un problème d'ordre financier. Nous devrions laisser les responsables des finances faire leur travail.

● (1645)

Le président: Des commentaires?

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: M. Laframboise et moi-même étions déjà ici lors du dernier bouleversement dans cette industrie. Notre comité s'est alors penché sur la situation d'Air Canada et de Canadian, mais il faut bien avouer que les circonstances étaient alors légèrement différentes.

À certains égards, M. Jean a absolument raison; c'est effectivement une entreprise privée à part entière et il ne s'agit pas ici d'une restructuration de tout le système de transport, comme celle qui a eu lieu dans les années 1990 avec Canadian et Air Canada. Nous ne risquons donc pas de perdre notre infrastructure de transport, mais nous nous trouvons — tout au moins pour les députés de ce côté-ci, et il semble que ceux du parti ministériel soient d'accord — dans une position où le gouvernement du Canada devra intervenir si ces travailleurs qui comptent sur un régime de pensions auquel ils ont contribué se retrouvent soudain devant rien. Je ne sais pas si cela concerne directement le comité des transports, mais cela nous concerne tous en tant que députés.

Par ailleurs, nous nous inquiétons tous également du sort de ces 23 000 employés qui risquent de devoir chercher du travail ailleurs, si ce scénario se concrétise. Je ne voudrais pas être un de ceux qui jouent aux prophètes de malheur pour nous emmener là où nous ne devrions pas aller, et je suis tout à fait capable de pointer du doigt ces gens avides qui ont pris 2 milliards de dollars pour les donner aux actionnaires, plutôt que de bonifier le régime de pensions comme ils étaient tenus de le faire, pourrait-on dire.

Même si le secrétaire parlementaire du ministre des Finances s'occupe déjà du dossier, j'aimerais que nous nous gardions la possibilité d'intervenir. Je constate que notre horaire nous le permettrait le 30 avril, par exemple. Si la situation s'envenime à un point tel que nous risquons un bouleversement du genre de celui anticipé par M. Jean, alors ce n'est plus une question qui touche uniquement les finances; cela devient également un problème de genre. Il faudrait que nous puissions tout au moins réunir quelques protagonistes.

Avant toute chose, il s'agit d'informer les députés. Nous n'avons plus de rôle législatif à jouer à cet égard, mais nous exerçons toujours un contrôle réglementaire. Nous ne devrions pas perdre de vue le fait que Transports Canada est l'organisme de réglementation pour les secteurs public et privé, et que nous ne devons pas renoncer à ce secteur de compétence.

Je propose donc que nous gardions cette possibilité ouverte et comme je l'ai indiqué antérieurement concernant le transport ferroviaire à haute vitesse, nous avons un horaire modulable qui nous a permis d'ajouter une journée à l'examen du projet de loi C-7; alors si la situation se présente, nous pourrions rajuster le tir.

Je ne sais pas si cela convient à M. Bevington ou à M. Laframboise. Si M. Jean est d'accord également, alors je pense que tout le monde pourra s'entendre sur cette marche à suivre pour l'avenir.

• (1650)

Le président: Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais me rallier au propos de M. Jean qui indiquait tout à l'heure que le ministère des Finances a déjà entrepris un examen très approfondi du régime de pensions. Je me risquerais à dire que notre comité pourrait se placer en situation de conflit d'intérêts s'il se penchait sur cette question à ce moment-ci.

Le secrétaire parlementaire a sillonné le pays au cours des trois dernières semaines — de fait, il a eu des rencontres à Toronto au cours des deux dernières semaines — et je crois que son rapport pourrait intéresser notre comité à un moment donné, mais il pourrait fort bien s'agir d'un dédoublement des efforts. Pour assurer l'entière efficacité de notre comité, je proposerais que nous laissions au ministère des Finances le soin de s'occuper des pensions.

Le président: Si vous êtes d'accord, je vais entrer en contact avec le secrétaire parlementaire du ministre des Finances pour lui indiquer que nous pourrions l'inviter à comparaître devant le comité pour faire le point sur les résultats de son examen. Je crois qu'il aura terminé d'ici une semaine.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: C'est une façon de procéder qui nous conviendrait. Je ne suis toutefois pas convaincu que toute cette situation se limite à une question de pensions. Je crois que l'on va au-delà de cela, comme M. Volpe l'a souligné. Nous pourrions convenir de nous intéresser aux autres questions touchant l'industrie aérienne actuellement, de manière à pouvoir déterminer si la crise financière actuelle et le ralentissement de l'économie mondiale vont mener à des mesures différentes au sein de cette industrie. J'estime que nous devons nous tenir au courant de ces enjeux.

Il ne fait aucun doute que nous devrions prêter une oreille attentive aux représentants de l'industrie pour savoir quelles mesures pourraient être prises à l'intérieur du système de transport afin d'atténuer quelques-uns des problèmes que ces entreprises vont connaître. Je pense qu'il nous incombe de nous pencher sur ces questions.

Il va de soi que le régime de pensions pose problème. On nous dit que le secrétaire parlementaire du ministre des Finances s'en occupe, mais je serais beaucoup plus rassuré si des gens de l'industrie venaient nous dire qu'il n'y a actuellement aucun autre problème à l'égard duquel nous pourrions apporter notre aide.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'ai seulement deux arguments. Premièrement, nous avons deux transporteurs nationaux. L'un d'eux est très rentable et parvient à soutenir la concurrence dans le même contexte qu'Air Canada. C'est WestJet. Cette entreprise affiche un excellent taux de croissance sans bénéficier d'avantages concurrentiels. En fait, elle est désavantagée par rapport à Air Canada. Je voulais juste vous signaler cette situation.

À mon avis, c'est un problème de gestion et c'est peut-être la raison pour laquelle nous avons eu une démission. Le hic c'est qu'il y a des gens qui se retrouvent en chômage, ou qui seront bientôt sans emploi et qu'il faut s'inquiéter du régime de pensions auquel ils ont contribué et de leur capacité de continuer à subvenir à leurs propres besoins. C'est l'autre point que je souhaitais faire valoir.

Je voulais aussi ajouter que nous pourrions choisir d'autres sujets d'étude. Nous pourrions notamment nous interroger sur l'effet que pourrait avoir sur l'industrie aérienne un éventuel corridor ferroviaire à haute vitesse entre Québec et Toronto. Ces deux secteurs sont en concurrence directe. Si nous mettons en place un système de transport ferroviaire à haute vitesse, nous allons couper les ailes d'Air Canada dans bon nombre de ses destinations les plus rentables. Il faut que ces choses-là soient bien claires.

Il faut simplement comprendre que quelques-unes des revendications découlant de cette étude, dans un contexte de concurrence...

L'hon. Joseph Volpe: Personne ne peut prévoir le résultat, alors je ne serais pas prêt à tirer de telles conclusions. Je demeure convaincu que cette étude est nécessaire.

M. Brian Jean: Je comprends bien, mais je conclus simplement que si cette initiative est couronnée de succès, les perspectives de l'industrie aérienne seront à nouveau modifiées. C'est la façon dont je vois les choses, monsieur Volpe. Je voulais très respectueusement faire valoir que ce sont les problèmes qui risquent de se poser.

Il y a quelques autres sujets d'étude que j'aimerais que nous abordions. Par exemple, notre comité devrait se pencher à un moment donné sur le transport maritime à courte distance — le port de Montréal, le Saint-Laurent, Windsor. Selon moi, cela fait partie des possibilités pouvant nous procurer un avantage concurrentiel par rapport aux États-Unis. J'aimerais donc que nous menions une étude à ce sujet pour éventuellement adopter des modifications législatives.

Ce n'est pas avec de nouveaux règlements que nous allons changer quoi que ce soit à la situation d'Air Canada et à ce qui se produira au pays d'ici deux, trois, quatre ou cinq ans, et bien après notre départ de ce comité, si je puis me permettre — bien que moi-même je serai peut-être encore ici, avec ma canne.

Examinons quelques possibilités car, à mon avis, Air Canada devrait s'effondrer d'ici à ce qu'on en arrive là. Nous pourrions apporter des changements et faire quelque chose à l'égard de la navigation à courte distance. Il y a aussi le réaménagement d'anciens sites industriels. C'est un autre sujet d'étude possible. On pourrait également se demander comment l'accès à Internet à large bande dans les petites collectivités du pays pourrait changer le visage du Canada rural.

Ce sont autant d'éléments au sujet desquels nous pourrions formuler des recommandations à l'intention du ministre. Ce sont des situations où nous pouvons apporter des changements, plutôt que de simplement réagir. À mon sens, une étude sur Air Canada viendrait en réaction à une situation concurrentielle au sein d'une industrie où une entreprise se tire bien d'affaire pendant qu'une autre est en piteux état.

Sauf tout le respect que je vous dois, monsieur Bevington, tout cela ne m'apparaît pas franchement bien logique, car nous ne pourrions rien n'y changer, peu importe les constatations découlant de notre étude. En définitive, si l'industrie doit changer, ce sera une transformation de bout en bout, et nous n'aurons aucun rôle à y jouer. Il y a donc d'autres thèmes sur lesquels je souhaiterais que nous nous penchions et au sujet desquels notre comité pourrait vraiment faire changer les choses en soumettant des recommandations au ministre et en proposant des mesures budgétaires.

Nous avons fait du bon travail relativement aux voies navigables et à la sécurité ferroviaire. Notre comité a accompli de grandes choses. Ne nous contentons pas de réagir aux événements qui se produisent et de mener des études qui n'auront aucun impact sur l'avenir. Je crois effectivement qu'il n'y aura aucune incidence, car la fenêtre d'intervention est trop étroite.

Pour ce qui est des pensions, je crois que nous pouvons agir en formulant certaines recommandations, mais dans le dossier d'Air Canada? On a déjà étudié à fond la question pour déterminer le modèle à privilégier pour l'industrie aérienne au Canada. Il est possible que la situation d'Air Canada évolue sous certains aspects, mais je préférerais que nous nous intéressions à quelques-uns des sujets que j'ai proposés, comme le réaménagement des sites contaminés. Combien de gens voudraient que les choses changent...vous savez, à Montréal et Toronto? J'aimerais voir de l'action dans ces dossiers.

• (1655)

Le président: Madame Hoepfner.

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Je partage les mêmes préoccupations. Comme je fais mes débuts au sein de ce comité, je suppose qu'il y a probablement bien des questions qui ont déjà été étudiées — peut-être à outrance — et je me dis que nous pourrions avoir une influence concrète sur différentes situations qui se produisent actuellement dans nos collectivités. M. Jean a mentionné à ce sujet l'expansion de l'accès à Internet à large bande dans les zones rurales. Compte tenu de la conjoncture économique actuelle, nous devons nous concentrer sur des dossiers dans lesquels nos interventions peuvent avoir un effet direct.

J'ai quelques interrogations au sujet du processus, monsieur le président. Peut-être pourriez-vous éclairer ma lanterne. Je fais partie d'autres comités où il y a un processus bien établi pour déterminer les sujets d'étude. Ceux-ci sont en fait mis aux voix. Je ne suis pas certaine, monsieur le président, de la façon dont ce comité-ci fonctionne.

Le président: C'est en fait le rôle du comité de direction. J'ai un peu transposé le processus en plénière aujourd'hui. Je crois que cela a probablement causé...

Ce n'est pas nécessairement une bonne idée de soumettre ces questions à l'ensemble du comité, parce que chacun a son opinion. Je pense que cela a créé une situation un peu difficile et je suis prêt à en prendre le blâme.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Sauf tout le respect que je vous dois, nous avons déjà dégagé un consensus au sujet d'un calendrier qui prévoit le projet de loi C-7 le 21 avril, le budget des dépenses le 23, et le C-7 à nouveau les 28 et 30. Nous nous sommes aussi laissé une marge de manœuvre pour deux autres sujets dont le transport ferroviaire à haute vitesse que nous examinerons le 5, le 7 et le 12.

Le reste de notre calendrier n'est pas rempli, ce qui nous permet d'envisager ces différents sujets aujourd'hui, mais nous avons

également parlé de la possibilité de créer un sous-comité en vue d'une étude plus approfondie. Le secrétaire parlementaire vient tout juste de nous proposer au moins deux autres sujets d'étude et il reste trois journées libres pour notre comité d'ici l'ajournement pour l'été.

Je propose de ne rien prévoir pour ces trois dates de réunion d'ici à ce que nous ayons, tout au moins, conclu notre examen du projet de loi C-7. Le comité de direction pourra ensuite se réunir de nouveau pour décider de ce que nous ferons du reste de notre temps. Nous prendrions alors en considération les thèmes proposés.

Je constate que le secrétaire parlementaire a convenu que le gouvernement canadien — le ministère des Transports et, par extension, notre comité — demeure responsable de la surveillance et de la réglementation de l'industrie aérienne, et que nous devons nous garder une certaine marge de manœuvre pour le cas où nous aurions à apporter notre contribution. C'est ce que nous offrent ces trois journées libres.

La suggestion d'une étude sur le transport maritime à courte distance me plaît bien. Ce n'est pas un problème. Mais pourquoi n'attendrions-nous pas la fin de notre examen du projet de loi C-7 pour décider de ce que nous ferons du reste de notre calendrier?

M. Brian Jean: Monsieur le président, puis-je suggérer...

Le président: Je vais donner la parole à M. Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je suis en partie d'accord. En effet, j'aime votre proposition, monsieur le président, qui consiste à écrire au secrétaire parlementaire du ministre des finances afin d'obtenir le rapport de l'étude sur les fonds de pension. Nous serions alors en mesure de faire comparaître ces gens et de les entendre.

[Traduction]

Le président: Bien.

Cela convient à tout le monde? Nos six ou sept prochaines réunions sont essentiellement planifiées. Je demande aux membres de fournir leur liste de témoins pour le projet de loi C-7 sur lequel nous allons nous pencher le mardi 21 avec la participation du ministre et de ses collaborateurs. Nous aimerions leur donner un préavis suffisant.

Monsieur Jean.

• (1700)

M. Brian Jean: J'aimerais obtenir une réponse relativement aux études que j'ai proposées, ou je voudrais tout au moins qu'on les garde en tête.

Le président: Tout à fait, c'est d'accord.

M. Brian Jean: Sans dénigrer le transport ferroviaire à haute vitesse, car j'estime que c'est important, je crois que le transport maritime à courte distance est une possibilité qui... Et je suis tout à fait disposé à procéder à cette étude — même s'il faut tenir des réunions supplémentaires, pour dire les choses franchement — car j'estime que la navigation à courte distance pourrait changer la donne au sein de notre industrie du transport et de notre économie, alors que le réaménagement des anciens sites industriels pourrait permettre de revenir sur ce qui a été fait autrefois afin de préparer un avenir meilleur.

Ce sont les sujets auxquels j'aimerais que nous nous intéressions.

Le président: Nous allons les inscrire sur la liste en vue des discussions futures du comité de direction.

La séance est levée.

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

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

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