



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des transports

---

TRAN • NUMÉRO 019 • 1<sup>re</sup> SESSION • 38<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le lundi 21 février 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 lundi 21 février 2005

• (1530)

[Traduction]

**Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)):** Un peu de silence, s'il vous plaît.

La séance est ouverte.

Chers collègues, j'aimerais commencer par vous informer que nous avons parmi nous aujourd'hui, conformément aux nouvelles procédures adoptées par la Chambre en octobre, une équipe de cameramen de la CBC, qui suivra les mêmes consignes que la CPAC. Je pensais que vous aimeriez savoir que c'est la CBC qui sera présente pendant toute la séance.

Nous accueillons aujourd'hui le ministre des Transports. Monsieur le ministre, soyez le bienvenu.

Chers collègues, comme vous le savez, la séance durera une heure et portera sur deux sujets. Conformément à la motion adoptée par le comité le 14 décembre, le ministre comparait pour discuter du transfert de terres arables de Mirabel, et, conformément à la motion du 18 février, pour parler de la libéralisation du transport aérien.

Monsieur le ministre, merci d'être parmi nous aujourd'hui. Nous vous en sommes reconnaissants. Si je ne m'abuse, c'est la troisième fois que vous témoignez devant ce comité. Nous allons diviser la réunion en deux séances d'une demi-heure.

Vous pouvez commencer par une déclaration concernant les terres de Mirabel.

[Français]

**L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports):** Merci, monsieur le président.

Si vous le voulez, je peux immédiatement aborder les deux sujets. Ensuite, les questions pourront venir de tous bords, tous côtés, sans problème.

Je suis heureux d'être de nouveau devant le comité. Merci de votre invitation. Je sais à quel point le programme du comité est chargé pour les prochains mois et je veux vous remercier de votre dévouement.

Aujourd'hui, à votre demande, je veux discuter de deux enjeux majeurs qui touchent l'aviation et qui, selon vous, présentent un intérêt pour ce comité. Il s'agit premièrement de l'aéroport de Mirabel et deuxièmement de la libéralisation du transport aérien.

L'énorme contribution de l'industrie canadienne du transport aérien demeure très importante pour la croissance et la prospérité économiques du Canada.

[Traduction]

Il s'agit d'un outil essentiel qui permet aux Canadiens de maintenir des liens entre eux et avec le reste du monde. C'est un puissant moteur pour notre économie dynamique. L'aviation favorise le tourisme et le développement économique et appuie les efforts

commerciaux du Canada, sans oublier qu'elle crée des emplois nécessitant une main-d'oeuvre hautement qualifiée au pays. Vu l'importance de cette industrie, il faut absolument lui donner les moyens de prospérer et de s'épanouir.

[Français]

Monsieur le président, en tout premier lieu, j'aimerais discuter du dossier des 11 000 acres à Mirabel, qui sont actuellement louées à des agriculteurs. Permettez-moi d'abord de préciser que ces terrains font partie intégrante du bail foncier signé par Transports Canada et Aéroports de Montréal en 1992 et ce, pour une durée de 60 ans. Aéroports de Montréal, ou ADM, est une administration aéroportuaire sans but lucratif dont le mandat est de gérer les aéroports de façon responsable dans l'intérêt des collectivités locales.

Je tiens à préciser qu'ADM est l'unique responsable de la gestion et de la location des terres qui font l'objet des demandes de l'Union des producteurs agricoles. C'est aussi ADM qui doit déterminer la réserve aéroportuaire nécessaire aux activités futures de l'aéroport. Lors de sa présentation devant ce comité, le président d'ADM, M. James Cherry, a réitéré la nécessité de maintenir la réserve aéroportuaire afin de préserver l'avenir de l'aéroport de Mirabel comme plate-forme aéroportuaire. Cette réserve servirait essentiellement à la construction de nouvelles pistes qui seraient nécessaires dans le cas d'un retour éventuel des vols de passagers à Mirabel.

Selon les termes du bail foncier, ADM prévoit entreprendre en 2008 les études ainsi que les consultations nécessaires à la prochaine mise à jour des plans directeurs de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel, qui doivent être déposés en 2013. ADM aura alors une meilleure idée de ses besoins et de l'utilisation des terrains de Mirabel.

À la suite de l'annonce du transfert des vols de passagers de Mirabel à l'aéroport Montréal-Trudeau, l'UPA a demandé à Transports Canada de mettre en place un programme de revente des 11 000 acres de terres non utilisées actuellement pour les besoins opérationnels de l'aéroport.

[Traduction]

D'après l'UPA, ces terres sont nécessaires car il faut investir dans de nouvelles méthodes de production agricole et améliorer le drainage agricole. Ces investissements ne peuvent pas être amortis pendant le peu de temps qui reste aux baux, qui prennent fin en 2010. Je comprends ces contraintes, mais au lieu de revendre les terres, ADM, en consultation avec Transports Canada, propose de prolonger les baux jusqu'au 30 novembre 2023; cette option est d'ailleurs encore offerte.

De plus, puisqu'on ne s'attend pas à ce que Mirabel accueille de nouveau des vols de passagers avant 2030, ADM veut bien envisager la prolongation des baux au-delà de 2023. Quant à Transports Canada, le ministère est prêt à en discuter avec ADM et l'UPA. Cette prolongation favorisera certainement la rentabilisation des investissements dans les terres.

Bien que la décision finale concernant l'utilisation actuelle ou future des terres relève d'ADM, nous avons espoir qu'une entente sera conclue à la satisfaction des diverses parties.

[Français]

La revente des terres n'est pas une solution si on considère l'avenir de Mirabel. Imaginer rétrocéder ces terres dans l'immédiat et envisager à nouveau l'expropriation en cas de retour des vols de passagers à Mirabel serait irresponsable de la part du gouvernement et irrespectueux pour les familles et leurs descendants, qui seraient touchés par une seconde expropriation. Je répète que l'aéroport de Mirabel est loin d'être fermé. On y compte actuellement 21 transporteurs tout-cargo. De plus, 11 grandes entreprises de renommée internationale possèdent des installations dans la zone industrielle, dont Bombardier, qui est installée dans la zone opérationnelle et a un accès direct aux pistes.

Le transfert des vols de passagers à Montréal-Trudeau et la concentration des vols de fret et d'autres types d'activités à Mirabel constituent une spécialisation des plates-formes aéroportuaires dans un contexte de gestion rationnelle. Fort de cette position, le développement de Montréal-Mirabel ira assurément en s'accroissant au cours des décennies à venir.

D'ailleurs, ADM a récemment lancé un appel international de propositions pour trouver une vocation nouvelle et complémentaire aux installations du complexe de l'aérogare. ADM est un expert en matière de gestion aéroportuaire. Ses analyses et prévisions des dernières années sont assez justes. Personne ne peut prédire l'avenir, mais si l'aéroport Montréal-Trudeau devenait saturé et que les vols de passagers devaient être transférés à Mirabel de nouveau, ces terrains définis en tant que réserve aéroportuaire seraient essentiels. De plus, de nombreux impondérables existent, que ce soit dans l'industrie de l'aéronautique ou dans le domaine de l'aviation, ou encore en matière de réglementation. Tout cela pourrait bouleverser les prévisions les plus prudentes.

Il est vrai qu'ADM ne prévoit pas utiliser ces terres louées d'ici 2023. Cependant, il n'est pas dit qu'elles ne serviront pas au besoin. La réserve aéroportuaire est conservée pour répondre aux besoins futurs de l'aéroport, du Québec et du Canada. Elle est située dans l'axe où de nouvelles pistes et voies de circulation peuvent être construites, de même que d'autres installations connexes pour répondre aux besoins de l'aéroport.

Enfin, je suis d'avis qu'une location à long terme permettrait de réduire l'incertitude et de favoriser le développement de ces terres agricoles. Elle permettrait aussi aux agriculteurs de rentabiliser les investissements qu'ils souhaitent réaliser. On parle bien de 2030. Donc, c'est quand même un amortissement sur 25 ans. Il s'agit là de la demande explicite des agriculteurs et de l'UPA.

La prolongation des baux nous apparaît donc comme la solution la plus souhaitable et la plus satisfaisante pour toutes les parties.

•(1535)

[Traduction]

J'aimerais maintenant parler de la libéralisation du transport aérien. Il y a presque cinq mois, je suis venu vous parler de mes idées au sujet de la libéralisation du transport aérien au Canada. Je

vous ai demandé de m'aider à explorer les diverses possibilités et je vous ai proposé certaines questions à vous poser pendant votre réflexion. Je vous ai aussi parlé de la façon dont les politiques fédérales ont favorisé, au fil des ans, une libéralisation graduelle du transport aérien tout en protégeant les intérêts des parties intéressées et nos acquis, et comment elles ont contribué à l'édification de l'industrie du transport aérien d'aujourd'hui. Comme je l'ai alors mentionné, ce secteur est en plein changement. On constate une tendance à l'échelle mondiale à accroître l'accessibilité des marchés de l'aviation. Le Canada suit cette tendance, mais nous avons maintenant l'occasion et l'obligation de déterminer si notre approche a besoin d'être revue pour nous assurer que le Canada et la population canadienne continuent d'en tirer pleinement profit.

L'économie canadienne est en pleine croissance. Les principales administrations aéroportuaires ont investi dans leur infrastructure et sont à la recherche de nouvelles occasions. Grâce en grande partie au dévouement de ses dirigeants et de ses employés, Air Canada a pu éviter la faillite et a présenté un plan d'affaires et un bilan revitalisés. L'entreprise cherche maintenant à prendre de l'expansion à l'échelle internationale. En même temps, des transporteurs de tous les coins du pays, comme WestJet, Air Transat, CanJet, Jetsgo, Skyservice et d'autres, créent un marché plus compétitif offrant aux voyageurs plus de choix.

Le secteur du transport aérien est, à mon avis, bien placé pour chercher de nouveaux débouchés. Je crois que le temps est venu d'établir un cadre plus dynamique et visionnaire, axé sur le marché, pour aider cette industrie à croître à l'échelle régionale et internationale. Les voyageurs, les expéditeurs et les consommateurs ont tout à gagner d'une plus grande concurrence.

[Français]

Les services aériens entre le Canada et les États-Unis sont régis par un accord de libéralisation aérienne signé par nos deux pays en 1995. Cet accord a déjà 10 ans, et plusieurs restrictions importantes subsistent.

Il est important de rappeler que, même si nous avons bien fait nos devoirs avant de conclure cet accord il y a 10 ans, nous ne pouvions prévoir tous les avantages qui découleraient de ce pacte. Nous en avons profité plus que nous l'espérions et maintenant, 10 ans plus tard, nous nous trouvons devant une décision similaire.

[Traduction]

Cependant, je sais que ce comité a choisi d'autres priorités, dont une étude canadienne sur les politiques régissant les aéroports, ce qui accaparera beaucoup le comité pendant les deux prochains mois. Je comprends sa décision, mais la question de la libéralisation de l'espace aérien est une grande priorité pour moi et mon ministère ainsi que pour l'industrie. J'ai donc l'intention de faire avancer ce dossier parallèlement aux travaux que pourrait entreprendre plus tard le comité dans ce domaine. J'ai d'ailleurs envoyé une lettre à votre président à ce sujet. Monsieur le président, je vous ai écrit le 11 février, et si je ne m'abuse, cette lettre a été remise aux membres. Il faut entamer le processus dès maintenant. Par ailleurs, l'industrie se penche déjà sur ce dossier.

Plus tard cette semaine, c'est-à-dire jeudi, le Conseil des aéroports du Canada tiendra à Ottawa le forum « ciels ouverts » auquel participera le secrétaire d'État aux transports des États-Unis, M. Norman Mineta, pour présenter la perspective américaine. Je rencontrerai en privé M. Mineta à cette même occasion. Le programme du forum aborde bon nombre des questions indiquées dans notre document d'orientation.

J'ai hâte de connaître l'opinion des transporteurs aériens de fret et des entreprises de messagerie en particulier, de même que celle de la main-d'oeuvre, des fournisseurs de vols nolisés et bien entendu de nos transporteurs et de nos administrations aéroportuaires. Il n'est pas étonnant qu'un tel forum suscite autant d'intérêt auprès des intervenants canadiens, mais ce qui m'impressionne, c'est la participation d'autres pays à cet événement. Parmi les conférenciers, on note non seulement la présence de M. Mineta, mais aussi du négociateur en chef des accords aériens pour les États-Unis et du chef des accords aériens pour l'Union européenne. Il y aura également des représentants de plusieurs pays intéressés à développer leurs services aériens avec le Canada.

La tenue de tels événements et l'attention qu'ils suscitent m'ont persuadé que le dossier de la libéralisation du transport aérien est opportun et pertinent et que nous sommes sur la bonne voie. Le ministère des Transports doit également faire ses devoirs. Au début, nous nous étions fixé comme objectif le mois d'avril pour les travaux du comité. De toute évidence, le comité ne pourra respecter ce délai. Malheureusement, je ne peux pas attendre. J'ai décidé d'aller de l'avant le plus tôt possible. Transports Canada doit commencer à recueillir des données et à engager les consultations. Comme point de départ, nous nous servons du document d'orientation que j'ai remis au comité l'automne dernier. Évidemment, à mesure que nos idées se préciseront, selon les résultats des consultations et les conseils reçus, nous limiterons nos démarches à celles qui seront réalisables au cours des prochains mois.

• (1540)

[Français]

Aller de l'avant vers une plus grande libéralisation n'est pas une mince affaire. Si nous voulons réussir, nous devons prendre notre temps et nous assurer de consulter tous les intervenants, car ils ont l'expertise opérationnelle. Ils connaissent le marché et les restrictions opérationnelles comme les questions touchant l'accès aux aéroports et la facilitation. Ensemble, nous devons être sûrs que nous comprenons les implications des diverses options. Parallèlement, les administrations aéroportuaires canadiennes apportent leurs propres perspectives sur l'évolution du marché et les occasions disponibles. Les transporteurs et les aéroports doivent relever l'immense défi de planifier et de prendre des décisions en matière de financement sans toujours savoir ce que réserve l'avenir.

Nous devons donc tous travailler ensemble. Nos objectifs sont d'encourager la création de nouveaux marchés et de nouveaux services, de faire baisser les prix et d'accroître la concurrence dans l'intérêt des Canadiens, tout en veillant à ce que l'industrie du transport aérien demeure forte et dynamique. Nous pouvons y parvenir en faisant disparaître les barrières législatives et réglementaires et en modifiant les politiques économiques qui restreignent indûment l'exploitation des services aériens. La juste mesure du succès de nos négociations devrait être la création d'occasions de marchés accessibles et profitables aux Canadiens et à la collectivité aéroportuaire.

Bien entendu, la sécurité et la sûreté demeureront toujours nos premières priorités. Au fil des ans, Transports Canada et l'industrie

canadienne du transport aérien se sont démarqués dans le monde entier par leur excellente fiche de sécurité. Nous ne permettrons jamais à la libéralisation aérienne de mettre en péril cette réputation. Il en va de même pour la sûreté, qui est et restera au coeur de nos priorités. Les questions de sûreté auront une incidence directe sur les possibilités de marchés qui peuvent être envisagés à partir des divers modèles de libéralisation du transport aérien.

C'est évident que j'ai l'intention d'aller faire de la recherche, de trouver des données, de consulter. Bien sûr, en même temps, nous vous tiendrons au courant de l'évolution de nos travaux. Il n'est pas question en ce moment d'entreprendre des négociations. Il s'agit tout simplement de voir, d'estimer où sont nos intérêts mutuels. Bien sûr, tout cela doit se faire dans un contexte de réciprocité.

Chaque jour, à Transports Canada, nous sommes appelés à travailler aux négociations bilatérales sur le transport aérien. D'autres pays nous le demandent, il n'y a pas que les États-Unis. Nous devons nous intéresser à ce qui se passe dans l'Union européenne. Nous devons nous intéresser à ce qui se passe aux Indes, par exemple, qui viennent de signer des traités de libéralisation. Le marché chinois extrêmement intéressant, même si, dans ce cas, le mot « libéralisation » est peut-être un peu fort. Beaucoup de transporteurs sont intéressés à augmenter leurs échanges.

Monsieur le président, messieurs et mesdames les membres du comité, je suis prêt à répondre à vos questions.

• (1545)

[Traduction]

**Le président:** Je suis certain, monsieur le ministre, qu'il y aura beaucoup de questions aujourd'hui.

Nous allons commencer par M. Moore.

**M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC):** Merci.

[Français]

Je remercie le ministre d'être venu ici nous parler de deux sujets. J'ai deux questions sur les deux sujets que vous avez abordés.

Premièrement, en ce qui concerne Mirabel, ce sera peut-être une nouvelle pour vous d'apprendre que, le 25 novembre, à ce comité, on a adopté une motion qui a été appuyée par six membres du comité. Un seul député s'y est opposé. La motion était celle-ci:

Le Comité permanent des transports demande au ministre des Transports de prendre les mesures nécessaires afin de rétrocéder les 11 000 acres de terres arables que réclament les agriculteurs et les anciens expropriés de Mirabel...

Cinq jours plus tard, le 30 novembre, la Chambre des communes a adopté, à 157 voix contre 118, une demande du Parti conservateur. Je cite:

Que la Chambre demande au gouvernement de prendre les mesures qui s'imposent pour revendre les 11 000 acres de terres arables aux familles et aux agriculteurs qui ont été expropriés de leurs terres pour la construction de l'aéroport de Mirabel.

Vous avez ignoré ce comité. Vous avez ignoré la Chambre des communes. Vous avez ignoré la majorité des parlementaires ici, à Ottawa.

Comment pouvons-nous croire que vous êtes sincère lorsque vous dites que vous voulez écouter nos idées au sujet de Mirabel ou de l'industrie aérienne?

**L'hon. Jean Lapierre:** Merci. C'est une très bonne question. Cependant, j'ai aussi la responsabilité d'assurer le respect des ententes signées. D'ailleurs, une entente a été signée à l'époque par le gouvernement conservateur qui, dans toute sa sagesse, a voulu s'assurer du développement futur et donner la maîtrise d'oeuvre à une société comme ADM.

Vous avez reçu ici le président d'ADM, qui vous a dit qu'il estimait qu'il devait garder cette réserve. Comme vous le savez, à l'époque, on avait exproprié 97 000 acres à Mirabel. Il y en a 80 000 qui sont retournées aux agriculteurs. J'ai pris bonne note, bien sûr, des désirs de ce comité et de la Chambre, mais je pense qu'il est de l'intérêt public de continuer à maintenir cette réserve. Je crois en l'avenir de Mirabel et je crois qu'on doit réserver ces terrains si on veut être des gestionnaires visionnaires.

Beaucoup d'observateurs disent qu'un jour Dorval sera trop petit. C'est évident qu'on devra retourner à Mirabel quand le volume l'exigera. J'ai confiance que cela arrivera un jour. En administrateur prudent, je me dis que nous avons déjà rendu 80 000 acres. Je dois vous faire remarquer que le nombre d'acres qui restent correspond exactement à celui de la réserve que nous avons pour l'aéroport de Pickering. Bien des gens pensent qu'un jour l'aéroport de Toronto sera trop petit et que l'on devra aller à Pickering. Des gens visionnaires ont réservé exactement le même espace. Pensez-vous que l'avenir de Mirabel est moins intéressant que celui de Pickering? Je ne le crois pas.

[Traduction]

**M. James Moore:** Je voulais seulement dire que vous n'êtes pas le suzerain du ministère des Transports; seulement le ministre. Dans un gouvernement minoritaire, vous êtes tenu non seulement de nous dire ce que le gouvernement a l'intention de faire, mais aussi d'écouter ce comité et la Chambre.

Le comité et la Chambre des communes vous ont dit de changer votre façon d'aborder la situation de Mirabel, mais vous avez choisi de les ignorer. Si vous voulez que ce gouvernement minoritaire réussisse et que les grands projets que vous avancez se déroulent bien, comme la libéralisation de l'espace aérien, vous devrez nous montrer un peu plus de respect, monsieur le ministre, vraiment.

**L'hon. Jean Lapierre:** Je n'éprouve aucune difficulté à vous montrer du respect, mais en bout de ligne, je suis responsable de ce qui se passe au ministère des Transports. Sauf votre respect, il ne s'agit pas d'un gouvernement de coalition, mais bien d'un gouvernement minoritaire qui est prêt à exprimer sa position et à la défendre. Ce jour viendra, peut-être d'ici deux semaines, et ça ne me dérange pas. Tout ce que je dis, c'est que j'assume pleinement mes décisions et qu'à la fin, ce sont les gens qui nous jugeront, et je suis prêt. Voilà pourquoi je suis revenu dans l'arène politique.

**M. James Moore:** D'accord, mais j'aimerais passer à l'autre sujet du jour, qui est la libéralisation de l'espace aérien. Si vous décidez d'aller de l'avant avec la formule « ciels ouverts », comment procéderez-vous exactement?

Vous avez dit que le document de travail intitulé « Libéralisation du transport aérien : examen de l'incidence du régime de réglementation économique du Canada sur l'industrie canadienne du transport aérien » vous servira d'outil de base en vue des consultations. Ce document contient sept pages dont la moitié sont des questions que vous vous posez. On ne peut vraiment pas parler ici d'une approche exhaustive pour examiner la question de la libéralisation du transport aérien.

Votre deuxième point de départ est ce forum qui aura lieu jeudi et auquel vous allez donner une conférence. Vous n'avez toutefois pas

organisé le forum; c'est plutôt un autre groupe qui l'a fait. Donc, en termes d'organisation et de mesures pour aller de l'avant, tout ce que nous avons c'est un document de sept pages et un groupe de l'extérieur qui vous a demandé de participer à titre de conférencier invité. On ne dirait pas que vous y avez beaucoup réfléchi au départ.

• (1550)

**L'hon. Jean Lapierre:** Je vous dirais, en toute honnêteté, que je comptais sur le comité pour amorcer le processus, mais je respecte votre volonté d'examiner d'autres dossiers. Donc, je me suis dit qu'il ne me restait qu'à faire mes devoirs. Ce forum me donne l'occasion de déclarer officiellement que nous sommes prêts à étudier toutes les options et que nous sommes ouverts à l'ouverture de l'espace aérien.

Je veux être clair à ce forum. Voilà pourquoi j'ai écrit la lettre au président pour dire au comité que nous allions...

Ça pourrait avoir des conséquences importantes sur le secteur du transport aérien. Voilà pourquoi je serai très prudent. Nous rechercherons les faits et nous allons nous préparer à consulter tous les intervenants. Je suis d'ailleurs prêt à revenir devant ce comité pendant la tenue des consultations pour en faire rapport.

Entre temps, si le comité décide de s'intéresser à ce dossier, ce serait bien car il y aurait ainsi deux groupes. Je sais qu'il y a beaucoup de témoins qui aimeraient comparaître devant vous. Nous allons les entendre en privé au ministère des Transports, mais vous pouvez en tout temps engager un processus public, ce que je souhaite d'ailleurs.

**M. James Moore:** Je tiens à vous dire que suis content que vous amorciez ce processus entourant la libéralisation du transport aérien. Ça fait des années que l'opposition officielle réclame qu'on examine ce dossier. Mais en allant de l'avant, en tant que gouvernement, en tant que ministre et en tant que cabinet, vous devez trouver d'abord des réponses à des questions très précises pour déterminer quels seront vos engagements.

Il ne me reste qu'environ 90 secondes, je vais donc poser quelques questions qui pourraient alimenter les discussions autour de la table et je vous demanderais, si c'est possible, de répondre simplement par oui ou non.

Le cabinet est-il déterminé à envisager la libéralisation du transport aérien et la conclusion d'une entente élargie sur l'ouverture des espaces aériens? Avez-vous l'accord du cabinet à cet égard?

**L'hon. Jean Lapierre:** Oui.

**M. James Moore:** Le cabinet vous a-t-il donné son accord pour que vous alliez de l'avant avec non seulement la modification des droits de la cinquième liberté, mais aussi l'obtention d'un plein cabotage?

**L'hon. Jean Lapierre:** Nous ne sommes pas encore rendus là, mais quand je demande un mandat précis au cabinet, je dois lui rendre des comptes, comme je le ferai aussi auprès de votre comité. Le cabinet est ouvert à l'idée et m'a demandé de faire mes devoirs. C'est ce que je fais.

**M. James Moore:** Vous engagez-vous à accroître, de 25 p. 100 à 49 p. 100, la limite sur la propriété étrangère d'actions dans des transporteurs canadiens pour que ces derniers puissent obtenir davantage de capitaux?

**L'hon. Jean Lapierre:** Personnellement, cette possibilité ne me dérange pas, mais ça fera partie de nos atouts dans le cadre du processus.

**M. James Moore:** D'après vous, quels sont les transporteurs étrangers qui pourraient avoir des vols dans les principaux marchés d'un bout à l'autre du pays le jour après la signature d'une entente sur l'ouverture des espaces aériens? Savez-vous s'il y a des transporteurs intéressés?

**L'hon. Jean Lapierre:** Personne ne m'a approché personnellement. Ce sont plutôt des transporteurs canadiens qui m'ont dit être très intéressés par le marché américain.

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

Madame St-Hilaire.

[Français]

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

Merci, monsieur le ministre, d'être ici devant nous aujourd'hui. Vous vous souvenez pourquoi vous êtes ici: c'est justement à la suite d'une motion du comité et d'un vote à la Chambre des communes sur Mirabel. Je reviendrai plus tard sur l'enjeu du ciel ouvert, mais je pense que la question de Mirabel mérite tout mon temps pour l'instant.

Pendant votre présentation, mais surtout pendant vos réponses aux questions de mon collègue, mon sang n'a fait qu'un tour quand vous avez dit que vous aviez confiance en Mirabel. Trudeau aussi avait confiance en Mirabel.

Vous avez parlé du respect des ententes signées. C'est drôle de voir comme les libéraux respectent les ententes quand ça les arrange. Vous rappelez-vous les Sea King, en 1993? Vous êtes revenus sur une décision des conservateurs. Vous êtes aussi revenus sur une décision sur une aérogare à l'aéroport Pearson, à Toronto. Pourquoi est-ce différent dans le cas de Mirabel, avec les 11 000 acres de terres que les agriculteurs demandent? Vous avez rencontré ces agriculteurs. Êtes-vous conscient de ce qu'ils ont vécu? Pourquoi vous obstinez-vous à ne pas rétrocéder ces terres?

Ne me parlez pas du bail que vous ne pouvez pas modifier. Vous êtes un avocat, un expert. Vous savez que vous pouvez modifier un bail quand il y a une entente ou une volonté des parties. Nous étions à ce comité, monsieur le ministre, et les agriculteurs sont venus nous dire qu'ils étaient prêts à reprendre leurs terres. Contrairement à ce que vous affirmez, M. Cherry a clairement dit à trois reprises que, s'il y avait volonté politique de la part du ministre, il serait prêt à s'adapter. Pourquoi serait-il prêt à s'adapter, monsieur le ministre? Parce qu'il n'a pas de projet. Il n'en a pas. Bombardier non plus n'a pas d'intérêt pour ces terres. Alors, pourquoi, comme ministre des Transports, continuez-vous dans cette voie et persistez-vous dans l'erreur monumentale que votre parti a faite?

•(1555)

**L'hon. Jean Lapierre:** J'ai confiance en l'avenir de Mirabel. Dans quelques heures, vous verrez que j'ai raison d'avoir confiance en Mirabel, en son avenir industriel et aussi en son avenir d'aéroport de passagers.

Le Québec va continuer à se développer et le Canada va continuer à se développer. Je suis convaincu qu'un jour on en aura besoin. À ce moment, nous serons tous plus vieux, mais nous serons tous heureux d'avoir conservé cette possibilité, à la fois pour le bien du transport aérien au Canada et pour le bien de la région de Mirabel en particulier. Pourquoi agirais-je ainsi si je ne pensais pas protéger

l'avenir? Qu'est-ce que ça me donnerait, personnellement? Je ne suis pas obsédé par l'idée de conserver ces 11 000 acres à tout prix, mais je veux un avenir ouvert et non pas fermé.

Madame St-Hilaire, si on disait qu'il faut qu'il y ait 18 600 acres en réserve à Pickering, j'imagine que vous trouveriez cela acceptable. L'avenir de l'aéroport de Toronto peut, en effet, passer par Pickering. Je pense que l'avenir de l'aéroport de Montréal peut passer par Mirabel. Cela est à notre disposition présentement et je pense que cela a une valeur inestimable. Nous sommes prêts à entendre les cultivateurs. Bien sûr, il y a eu des négociations. Nous sommes prêts à nous entendre jusqu'en 2030. Cela veut dire que n'importe quel investissement, qu'il s'agisse de drainage ou de n'importe quoi d'autre, pourrait être étalé pendant 25 ans.

Je pense que nous faisons preuve de bonne volonté, mais je tiens à préserver l'avenir. Je veux que l'investissement qui a été fait à Mirabel, qui était de un milliard de dollars à l'époque, soit un jour rentable pour les Québécois et les Canadiens. J'ai confiance en l'avenir de Mirabel. J'ai confiance en l'avenir industriel de Mirabel à court terme, j'ai énormément confiance. C'est pourquoi nous dépensons tant d'énergie à convaincre Bombardier et d'autres entreprises. Je suis convaincu qu'il faut préserver l'avenir parce que l'on sait que Dorval ne pourra pas se développer beaucoup plus qu'actuellement, à moins d'exproprier tout le West-Island.

**Mme Caroline St-Hilaire:** Monsieur le ministre, sauf votre respect, vous parlez de garder ces 11 000 acres, mais il s'agit de 17 000 acres, on se comprend bien. Cela correspond à six fois la superficie de Heathrow, où passent 63 millions de passagers. Il s'agit d'une superficie six fois plus grande que celle de l'aéroport de Tokyo, six fois plus grande que celle de Los Angeles, cinq fois plus grande que celle de Francfort et cinq fois plus grande que celle de Toronto. Si vous rétrocédez les 11 000 acres, il vous restera encore deux fois la superficie de l'aéroport de Londres et deux fois celle de l'aéroport de Tokyo.

Bombardier n'en a pas besoin. Ses représentants sont venus nous le dire. Vous, comme vos prédécesseurs, continuez de rêver, en bon libéral. Toutefois, cela veut dire, concrètement, que vous avez exproprié des gens inutilement. Vous perpétuez cette erreur. Vous continuez de rêver en bon libéral, et je vous dirai honnêtement que c'est devenu du délire libéral. Je ne comprends pas cet entêtement. Vous parlez de l'intérêt public, mais je ne comprends pas. De quel intérêt parlez-vous?

Il y a une volonté commune de toutes les parties. Il n'y a que vous qui bloquez. Il y a eu un vote à la Chambre des communes, et les agriculteurs, les gens d'ADM et les gens de Bombardier sont d'accord. Il n'y a que M. le ministre qui s'obstine.

**L'hon. Jean Lapierre:** Je préfère être le seul à protéger l'avenir de Mirabel que d'être celui qui le rapetisse et élimine des possibilités. Je ne suis pas revenu en politique pour être un « rapetisseur ». J'aime mieux être un rêveur. J'aime mieux faire partie de cette catégorie et je vous invite à rêver, car un jour on sera heureux d'avoir gardé cela en réserve. Nous sommes tous conscients que Dorval ne peut plus grandir. À un moment donné, le volume... Souhaitons que l'économie du Québec s'améliore tellement qu'un jour on en ait besoin.

Laissez-moi vous donner un exemple. Vous dites que Bombardier n'en a pas besoin. Si on produit la Série C à Mirabel, ce que je souhaite ardemment, il va falloir faire des essais 24 heures par jour. Parce que c'est si grand, cela ne dérangera pas les gens. C'est un avantage qu'il n'y a pas à Dorval. Cela ne pourrait pas se faire dans de petits aéroports.

Il y a tellement d'avantages et on a déjà payé une fois! On a déjà redonné 80 000 acres. Je pense qu'il faut garder une superficie raisonnable pour un aéroport international à grand déploiement. On ne veut pas un deuxième Dorval. Je ne vous comprends pas: vous rêvez d'un pays et vous n'êtes pas capable de rêver d'un grand aéroport. Je ne comprends pas.

**Mme Caroline St-Hilaire:** Rêver ne veut pas dire ne pas être réaliste, monsieur Lapierre.

Même si vous rétrocédez 11 000 acres, vous aurez toujours 6 000 acres. Cela devient de la démagogie.

Vous avez rajouté à l'insulte faite aux gens de Mirabel car vous avez provoqué la dévaluation de la ville de Mirabel. Êtes-vous conscient d'avoir rajouté à l'insulte faite aux gens de Mirabel? Êtes-vous vraiment tout seul dans votre rêve?

**L'hon. Jean Lapierre:** Je n'ai rien fait qui ait à voir avec l'évaluation de l'aéroport de Mirabel. Vous parlerez de cela avec les gens d'ADM. Ils sont là pour administrer et il y a une procédure d'appel. Il y a peut-être dévaluation maintenant, mais il y aura des investissements majeurs qui feront hausser l'évaluation. J'aime mieux le faire en attirant des investissements, de l'emploi, des usines et éventuellement en y ramenant le transport des passagers. Il y a toutes sortes de possibilités aujourd'hui, car on a des installations extraordinaires. Maintenons-les. Pourquoi démantibuler une chose pour laquelle on a déjà payé? On l'a déjà, elle est là, et les gens de Mirabel seront les premiers à applaudir un jour parce qu'on aura été des visionnaires. Je ne parle pas de ceux qui ont des intérêts, je parle de l'ensemble du développement.

• (1600)

[Traduction]

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

Merci, madame St-Hilaire.

Madame Desjarlais.

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Merci.

Monsieur le ministre, peut-on dire que les agriculteurs ont été expropriés car Mirabel devait être un aéroport accueillant des vols de passagers—pas seulement de marchandises? Est-ce exact?

**L'hon. Jean Lapierre:** Oui.

**Mrs. Bev Desjarlais:** Ce n'était pas pour le transport de marchandises, mais bien pour des vols de passagers. Ce qui ne s'est pas produit. Et ça ne se produira sûrement pas avant 2023, voire 2030. J'ai probablement plus de chance de gagner à la loterie que de voir cette vision se concrétiser, et peut-être qu'à ce moment-là j'aurai besoin de ces terres. Quand comptez-vous admettre que vous avez fait une erreur et faire ce qui est juste en redonnant ces terres?

**L'hon. Jean Lapierre:** Il y avait une vision et il y avait un rêve. Je crois que la vision et le rêve sont encore vivants. De toute évidence les choses ne se sont pas déroulées comme prévu à court terme. Mais nous n'allons pas détruire l'infrastructure tout simplement parce que nous craignons de ne pas obtenir les résultats escomptés d'ici deux ans. J'espère que le Québec se développera de façon à ce que l'aéroport de Mirabel soit un jour utilisé pour le transport des passagers. C'est alors que nous déplacerons les

installations de Dorval à Mirabel. C'est exactement de cette manière que nous préparons l'avenir avec Pickering. Pourquoi est-ce bien de le faire pour Pickering et non pour Mirabel?

**Mme Bev Desjarlais:** Monsieur le ministre, c'est bien beau de rêver et de penser que tout cela va se produire, mais ça ne s'est pas produit. À vrai dire, les 11 000 acres en question ne sont pas utilisés. Ce n'est pas une question de détruire l'infrastructure. Il s'agit plutôt de les utiliser de nouveau comme terres agricoles. Ces terres ne font pas encore partie de l'infrastructure. Elles représentent l'infrastructure dont vous pourriez avoir éventuellement besoin. Vous et quelques autres ont eu un rêve, mais votre rêve s'est avéré un cauchemar pour ces gens qui veulent ravoir leurs terres.

C'est insensé de continuer ce cirque et de dire que nous voulons ravoir Bombardier et toute cette industrie. Ce n'est pas pour cette raison que les gens ont été expropriés. Ça illustre beaucoup de mauvaise foi et un grand manque de respect à l'égard des vies des personnes touchées. Voilà ce que j'avais à dire sur Mirabel. Je partage l'avis de mes collègues du Bloc qui estiment que ces agriculteurs ont été durement éprouvés et qu'il est inacceptable de les avoir maintenus dans l'incertitude tout ce temps.

Vous avez mentionné Pickering. Je ne peux m'empêcher de me demander si cette nouvelle vision ou nouveau rêve de certains nouveaux libéraux n'a pas eu un impact sur le manque de vision de quelqu'un d'autre en ce qui a trait à Hamilton.

J'aimerais avoir votre opinion là-dessus.

**L'hon. Jean Lapierre:** Ce que je dis, c'est que des gens avant moi ont réservé ces terres car elles pourraient être nécessaires un jour. C'est le seul parallèle que je ferai. Des études sont en cours, mais le gouvernement n'a pas encore pris de décision sur l'avenir de Pickering. Entre-temps, des terres ont été réservées, et les gens se permettent de rêver. Il ne faut pas toujours être cynique. Je pense que la population du Canada sera encore plus considérable dans 20 ou 30 ans et que plus de gens voyageront. Je crois que nous devons protéger l'avenir. Voilà pourquoi nous avons été élus. Nous devons voir au-delà d'aujourd'hui et des prochaines élections.

**Mme Bev Desjarlais:** C'est beau de rêver, mais ça ne va pas quand on exproprie, puis qu'on ne réalise pas l'objectif visé. C'est ça qui ne va pas. On peut bien rêver quand on emploie son propre terrain, mais la réalité c'est que le gouvernement a exproprié des terres et en a pas fait ce qu'il était censé en faire.

Y a-t-il d'autres régions au Canada où les gens pourraient se demander si quelqu'un a une idée de ce qu'il faudrait faire de certaines étendues de terrain? Il n'y a pas vraiment de plan. On pense seulement qu'il pourrait y avoir quelque chose. Est-ce que c'est le genre de choses auxquelles les Canadiens devraient s'attendre ces prochaines années?

• (1605)

**L'hon. Jean Lapierre:** Dans le cas de Mirabel, il est évident que nous n'avions pas les chiffres à l'époque. Mais maintenant que nous avons les installations...

**Mme Bev Desjarlais:** Ils avaient 30 ans, c'est vous qui l'avez dit.

**L'hon. Jean Lapierre:** Alors ces gens-là seront là. Ils ont des baux pour les 25 prochaines années. Tout investissement sera...

[Français]

amorti en 25 ans.

[Traduction]

**Le président:** C'est tout, madame Desjarlais?

**Mme Bev Desjarlais:** Oui.

**Le président:** Monsieur Scarpaleggia.

[Français]

**M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.):** Merci, monsieur le président. Merci, monsieur le ministre, de nous rencontrer pour la troisième fois depuis le début de la rentrée parlementaire.

M. Moore a mentionné qu'une motion avait été adoptée par ce comité par six voix contre une. J'ai été le seul à voter contre la motion, surtout parce que je crois être le seul député de ce comité à avoir un intérêt direct et tangible dans le dossier aéroportuaire, ma circonscription étant adjacente à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Je reconnais que, pour l'instant, l'aéroport de Dorval est un moteur économique pour la région de Montréal, mais je dois, comme député, veiller à la qualité de vie à long terme de mes concitoyens. Je suis donc heureux de votre prudence en ce qui a trait à la question des terres de Mirabel.

Ma question porte sur la libéralisation du transport aérien.

Ce n'est pas la première fois qu'un gouvernement mène des consultations en parallèle. Le ministre des Finances le fait régulièrement. Je sais aussi que le Comité permanent du patrimoine canadien a entrepris une étude au moment où le ministère du Patrimoine canadien songeait à une politique en matière de radiodiffusion.

J'aimerais savoir si vous avez un échéancier en ce qui a trait à la décision que vous allez devoir prendre sur la question de la libéralisation du transport aérien, afin que le comité puisse mieux coordonner ses travaux.

**L'hon. Jean Lapierre:** Comme vous le savez, monsieur le député, *it takes two to tango*. Il faudra voir quel type de discussions veulent avoir nos vis-à-vis américains, européens, indiens ou chinois. Je mettrai le processus en branle, et on verra par la suite le degré d'intérêt de nos partenaires. Si on se fie aux négociations qu'ils ont tenues avec d'autres pays—négociations qui ont échoué, malheureusement—, notamment avec la communauté européenne, on peut conclure que les Américains sont intéressés à négocier. C'est pourquoi je vais rencontrer M. Mineta. Par la suite, il faudra voir quels sont nos intérêts et en même temps, il y a la question de la réciprocité. On va avancer graduellement, mais en ayant toujours à l'esprit la protection de nos intérêts. C'est pourquoi il faut d'abord recueillir beaucoup d'information, notamment des transporteurs aériens. Le domaine du fret aérien, par exemple, est un domaine particulièrement sensible. J'ai demandé à avoir beaucoup plus d'information sur les effets de la libéralisation sur les entreprises de fret, parce que nous savons qu'aux États-Unis il y a un duopole. Je veux donc savoir quel serait l'effet d'une plus grande libéralisation. Les gens de mon ministère vont recueillir de l'information et consulter les différents intervenants.

Je n'ai pas de ligne d'action préétablie. Franchement, j'aimerais progresser suffisamment pour pouvoir revenir dans quelques mois et vous dire si les Américains et les Indiens sont intéressés, vous dire ce qui se passe chez les Européens. J'aimerais qu'on étudie cela ensemble et voir s'il vaut la peine de continuer. Comme vous le

savez, il y a du *give-and-take* au cours d'une négociation. Il faudra évaluer ce que cela veut dire pour les Canadiens.

D'autre part, nous allons agir très ouvertement avec tous les intervenants du domaine de l'industrie aérienne. Il ne s'agira pas d'une négociation cachée derrière des portes closes. Je veux au moins entreprendre cette partie. C'est ce que je veux indiquer jeudi avant de passer aux négociations formelles.

• (1610)

**M. Francis Scarpaleggia:** C'est bien.

Notre comité aura donc intérêt à entamer l'étude le plus tôt possible.

**L'hon. Jean Lapierre:** Oui, je l'espère.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bonin.

[Français]

**M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous parlerai très brièvement de Mirabel. Si vous avez de la difficulté à y maintenir un aéroport, nous, dans le nord de l'Ontario, l'accueillerions volontiers. Je connais les retombées liées au fait d'avoir un site et des infrastructures de ce genre. Ayant œuvré dans le domaine de l'aviation, je sais que dans le passé, lorsque l'aéroport de Mirabel a été construit, les grandes compagnies voulaient de gros avions. Le marché exigeait des 747 et des avions encore plus gros. Aujourd'hui, on utilise plutôt des avions plus petits et les vols sont plus fréquents. Je prévois que les choses vont changer dans 25 ans. Il y aura alors plus de fret aérien que de vols de passagers, comme c'est d'ailleurs le cas pour le transport ferroviaire.

Cela m'amène à la libéralisation du transport aérien. Je vous suggère de demander à votre personnel, si vous ne l'avez pas déjà fait, de se pencher sur les petits aéroports du Canada. C'est un gros problème. Si on n'établit pas de bureau des douanes dans les petits aéroports, on va continuer de favoriser la croissance des grosses villes, qui est insupportable, au détriment des petites régions. Je connais le nord de l'Ontario. Beaucoup de produits d'exportation y passent. Il faut amener nos produits à Toronto, au Michigan ou à Sault-Sainte-Marie pour faire affaire avec un bureau des douanes. Si vous assurez de telles infrastructures dans les petits aéroports, vous contribuerez au développement économique des petites régions du pays. Si on ne le fait pas dans le cadre d'une étude sur la libéralisation, cela ne se fera jamais. Avez-vous déjà pensé à cette approche? Sinon, allez-vous penser à demander à votre personnel de le faire?

**L'hon. Jean Lapierre:** Monsieur Bonin, vous avez entièrement raison en ce qui a trait au fret aérien. C'est pourquoi je voudrais obtenir plus d'études sur cette industrie, pour connaître sa capacité de concurrencer un duopole aux États-Unis, entre autres, et pour connaître l'effet potentiel sur les aéroports.

Jusqu'à présent, les grands aéroports se sont beaucoup exprimés sur la question de la libéralisation, mais on a moins entendu les plus petits. C'est pourquoi j'espère que, quand ce comité va entreprendre son étude sur les aéroports, vous aurez à l'esprit la question de la libéralisation, ce qu'elle peut faire pour eux, ainsi de suite, et tâchez de voir où il y aurait des occasions. Je pense qu'il serait important que cet aspect soit abordé aussi dans votre étude sur l'avenir des aéroports. Quant à moi, j'ai demandé à mes fonctionnaires de commencer à recueillir de l'information. Cependant, votre question fait en sorte que la commande est passée, au moment où on se parle.

**M. Raymond Bonin:** La même situation...

[Traduction]

**Le président:** Excusez-moi, mais votre temps est écoulé. Nous vous reviendrons.

Monsieur Gouk.

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

Monsieur le ministre, en ce qui concerne Mirabel, il y a deux moyens pour un aéroport—ou pour tout organisme gouvernemental, en fait—d'acquérir des terres. Il peut acheter une propriété quand elle devient disponible et la mettre en réserve à des fins d'utilisations futures possibles. Le deuxième moyen est d'exproprier quand c'est absolument nécessaire, qu'il n'est pas possible d'acquérir les terres par une négociation normale.

Mirabel ne correspond à aucune de ces deux catégories. Il y a eu un vote à la Chambre des communes, il y a eu un vote à ce comité, et la majorité a dit clairement ce qu'elle voulait. Pourquoi n'agissez-vous pas selon la volonté de la majorité de ce Parlement?

**L'hon. Jean Lapierre:** Eh bien, monsieur Gouk, avec tout le respect que j'éprouve pour ce Parlement et ce que fait ce comité, je ne considère pas que ce soit un ordre. J'y vois un voeu du comité. J'en ai pris note.

**M. Jim Gouk:** N'oubliez pas, c'était aussi la Chambre.

**L'hon. Jean Lapierre:** Et le voeu de la Chambre. La Chambre s'est exprimée et j'en ai pris note.

Si je faisais dans l'opportunisme politique, je dirais oui, et je serais accueilli par M. Laframboise comme un héros à Mirabel et nous aurions une grosse fête avec un barbecue. Eh bien, ce n'est pas ainsi que je vois ma responsabilité de ministre des Transports. Je dois subir certaines pressions, et je dois protéger l'avenir. Si je ne croyais pas dans l'avenir de Mirabel, je ne mènerais pas cette lutte seul. Mais je crois sincèrement que le potentiel, pour les passagers de Mirabel, referra surface dans bien des années, et nous devons protéger cette possibilité. Je le crois sincèrement. Autrement, je revendrais les terres.

• (1615)

**M. Jim Gouk:** Eh bien, vous pouvez le faire maintenant, ou encore les gens de Mirabel, qui ont attendu jusqu'ici, vont attendre un peu plus longtemps, jusqu'à ce qu'on élise un gouvernement conservateur déterminé à rendre ces terres à leurs légitimes propriétaires.

J'aimerais en venir à la demande, que nous envisagions de faire une étude de l'assouplissement du transport aérien. Si nous, un Parlement minoritaire—ou tout autre Parlement, d'ailleurs—faisions une étude, nous pourrions vous faire des recommandations fondées sur une décision majoritaire du comité, fondées sur des témoignages du public et de l'industrie. Vous pouvez alors, soit examiner ces

recommandations comme il se doit et réfléchir au moyen d'en concrétiser certaines dans des lois et processus futurs, soit tout mettre au panier. Cela dépend entièrement de vous.

D'après l'expérience vécue ici, tout porte à croire que vous choisiriez la dernière solution plutôt que la première. Nous avons le cas Mirabel, pour lequel ce comité et la Chambre des communes ont clairement exprimé leur avis sur ce qui leur semblait équitable. Vous avez choisi de n'en tenir aucun compte. On a le problème des wagons trémie. Maintenant, il reste à voir ce qui arrivera, mais selon la rumeur, vous allez faire une recommandation qui sera en contradiction avec le rapport qu'a déposé le comité, et c'est là que ça se saura, quand vos recommandations seront connues. Nous avons recommandé à l'unanimité, à ce comité, un moratoire sur l'augmentation des loyers des aéroports. Il y a eu augmentation en janvier. Maintenant, alors que nous devons entreprendre une étude sur les loyers des aéroports et d'autres questions, un journal vous cite disant « L'examen est terminé. Maintenant c'est au ministre des Finances d'en décider ». Alors il semble évident que vous comptez aller de l'avant et faire la même chose, quoi que nous ayons à dire.

La question que je pose, c'est pourquoi devrions-nous nous lancer dans une étude sur l'assouplissement du transport aérien quand l'expérience nous montre que vous n'allez en faire qu'à votre tête, de toute façon? S'il se trouve que le comité est d'accord avec vous, vous brandirez le rapport en disant « Regardez bien, je fais ce qu'ils disent ». S'il n'est pas d'accord, vous ne ferez que l'ignorer, comme vous l'avez fait auparavant.

Notre choix, quand on a un gouvernement minoritaire, c'est qu'au lieu de déposer un rapport qui vous recommande certaines choses dont vous pourriez ou non tenir compte, nous attendions que vous présentiez des mesures législatives et là, nous y faisons des modifications.

**L'hon. Jean Lapierre:** Je sais que c'est possible.

Je vous trouve un peu dur avec moi, parce que c'est à l'OTC... Nous avons tenu des consultations sur chacune des mesures législatives que j'ai voulu présenter ici. Votre rapport sur les wagons trémie vient seulement d'être déposé, alors je n'ai pas eu la chance de le lire. Je vais demander au greffier de m'en donner un exemplaire, et je le lirai volontiers.

Au sujet des loyers des aéroports, eh bien, si j'avais fait ce que je voulais, vous m'applaudiriez mercredi. Je ne sais pas...

**M. Jim Gouk:** Nous pourrions avoir un barbecue.

**L'hon. Jean Lapierre:** ... ce qu'il y aura dans le budget de mercredi. Je n'en sais rien.

J'ai fait des propositions répondant à ce que certains de vos collègues sont venus me demander, mais entre vous et moi, très franchement, je ne pense pas que nous en aurons fini mercredi. Alors je suis heureux que vous vouliez faire cet examen. Je ne pense pas que j'aurai résolu tous les problèmes mercredi. Le ministre des Finances n'exaucera certainement pas tous mes voeux.

**M. Jim Gouk:** Il me reste un commentaire, rapidement, et c'est que, avec tout le respect que je vous dois—et je vous respecte—peut-être qu'à l'avenir, au lieu de vous inviter devant le comité, nous devrions faire venir Al Goodale, parce qu'on dirait bien que c'est lui qui prend les décisions. Vous ne tenez aucun compte des nôtres, et quand vous en tenez compte, c'est lui qui ne tient pas compte des vôtres. Peut-être est-ce lui que nous devrions convoquer.

**L'hon. Jean Lapierre:** J'ajouterais seulement à ce sujet que, de toute évidence, pour le loyer des aéroports, la décision finale revient au ministre des Finances, parce qu'il a...

**M. Jim Gouk:** On aurait pensé que c'est au premier ministre.

**L'hon. Jean Lapierre:** Eh bien, je comprends, mais je suis heureux que vous fassiez cette étude. Je n'ai rien contre les pressions que vous exercez sur moi non plus.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Monsieur le ministre, vous savez que les agriculteurs n'ont pas retenu la solution de la prolongation de bail pour la simple et bonne raison qu'ils ne peuvent pas emprunter. Cela ne leur donne aucun droit, et c'est pourquoi les terres, le drainage et les bâtiments n'ont pas été rénovés. Or, même si vous prolongiez le bail, ils ne seraient pas rénovés. Je trouve très décevant que vous ne compreniez pas cela, d'autant plus que M. Cherry, lorsqu'il a comparu devant le comité, nous a dit bien candidement qu'il n'y avait pas eu d'analyse approfondie sur le dossier de Mirabel—vous n'en aviez pas commandé, de toute façon—et qu'en fin de compte, ils se sont concentrés sur Dorval.

Or, en réponse à une question posée par M. Gouk, qui voulait savoir s'il y avait rétrocession avec des clauses restrictives, le président d'ADM, M. Cherry, a dit que cela lui paraissait tout à fait possible. Par conséquent, il serait possible, selon lui, qu'il y ait rétrocession des terres avec des clauses respectives pour les agriculteurs.

Finalement, vous êtes le seul à ne pas comprendre que cela peut se faire dans l'intérêt de la communauté. Vous parlez de Pickering, de 17 000 acres, etc. Souvenez-vous, au moment de la décision du Parti libéral de construire un nouvel aéroport, Montréal devait être la porte d'entrée du Canada et Dorval avait une capacité peut-être trois fois plus grande que celle de l'aéroport de Toronto. Aujourd'hui, c'est le contraire. Il y a deux fois plus de passagers à Toronto qu'à Dorval. Cela veut dire que pour arriver aux mêmes objectifs, cela prendrait deux fois plus de temps. Je ne sais pas comment vous estimez le temps, si vous partez de Pearson pour aller à Pickering. Cependant, je peux vous dire que de vie d'homme, on ne verra pas le retour du transport de passagers à Mirabel.

Je ne dis pas que cela n'aurait pas été une solution. L'erreur a été de maintenir Dorval ouvert. Ce fut une décision de votre gouvernement. Maintenant que Dorval est là, compte tenu de ses capacités et des nouvelles technologies, il serait peut-être temps de faire une vraie analyse et de s'asseoir avec les agriculteurs et qu'on rétrocède des terres. Vous dites que cela n'a pas été demandé, mais la Ville de Mirabel a adopté une résolution le demandant. N'oubliez pas qu'elle a la responsabilité du développement. Il lui a fallu beaucoup de temps pour se rallier à cette solution, mais elle comprend que, présentement, les fermes perdent de la valeur. Les agriculteurs ne peuvent pas investir parce qu'ils ne peuvent pas améliorer la rentabilité de leurs fermes. Il s'agit de belles terres qui produisent moins que d'autres. Tout cela est arrivé parce que vous avez décidé de conserver toutes les terres pour ne pas faire perdre la face au Parti libéral. Je suis un peu d'accord avec ma collègue sur ce sujet, mais je trouve que c'est très difficile pour la population et la communauté.

● (1620)

**L'hon. Jean Lapierre:** Monsieur Laframboise, cela n'a rien à voir avec le Parti libéral.

Le bail n'a pas été signé par le Parti libéral, mais par le Parti conservateur. Il a décidé de signer un bail de 60 ans. Or, si M. Cherry vous dit que c'est aussi facile que cela, il vous a dit aussi qu'il

accepterait que nous lui passions une commande avec compensation financière. Or, ADM a la pleine maîtrise d'œuvre, actuellement. Cela est-il aussi facile que cela et serait-ce vraiment son choix?

**M. Mario Laframboise:** Savez-vous au moins combien rapportent les baux à ADM?

**L'hon. Jean Lapierre:** Cela ne rapporte pratiquement rien.

**M. Mario Laframboise:** Par conséquent, cela ne coûterait pratiquement rien, monsieur le ministre.

**L'hon. Jean Lapierre:** Pourtant, vous êtes un député de cette région et vous voyez qu'il va y avoir du développement à Mirabel. S'il n'y avait pas d'aéroport à Mirabel, on ne pourrait même pas rêver d'y produire la Série C. On peut en rêver, et rêver à créer des milliers d'emplois parce qu'on y trouve ces installations. Pourquoi ne pas aussi rêver que le transport de passagers revienne?

Je pense que c'est possible. Beaucoup de gens me disent qu'il est évident que si vous administrez à la petite semaine, vous allez rapetisser le tout, et un jour vous allez vous en mordre les doigts. Je comprends qu'il y a de la pression politique. Toutefois, en politique, il faut aller au-delà de la pression. Il faut penser à l'intérêt public à long terme.

**M. Mario Laframboise:** Il faut avoir une vision, mais il n'y en a pas. M. Cherry ne peut nous dire ce qu'il va faire de Mirabel et vous ne pouvez pas nous le dire vous non plus. C'est la réalité.

M. Gouk avait suggéré qu'il y ait des clauses restrictives, donc qu'on rétrocède des terres. Celles-ci se trouvent en zone agricole, de toute façon. Cela veut dire qu'il n'y aura pas de constructions résidentielles ou industrielles. Il n'y aura rien. Cela est possible, monsieur le ministre, si vous analysez cela un tant soit peu. Vous avez une batterie d'avocats. Vous êtes capable de le faire. La compensation à ADM, vous l'avez dit vous-même, ne représente pratiquement rien puisqu'elle ne reçoit des baux que 12 000 \$ par année. Il n'y a pas de problème de compensation financière.

Je vous félicite du futur développement des 6 000 acres. J'espère que vous allez faire des annonces en ce sens. Toute la population le souhaite. Par contre, seules 2 500 acres sont exploitées. Il en reste 3 500 à exploiter. Vous avez encore beaucoup de potentiel de rêve et il nous fera plaisir de vous accueillir. Par contre, en attendant, il y a des terres qui se perdent. S'il y avait de bonnes ententes avec le gouvernement, on pourrait y faire de l'agriculture. On pourrait faire cela dans la collégialité avec les agriculteurs.

● (1625)

**L'hon. Jean Lapierre:** Je ne vois aucune objection à ce qu'ADM décide d'agir autrement, si on trouve des solutions imaginatives, mais cela demeure sa responsabilité. Je ne changerai pas unilatéralement le bail d'ADM et je n'ai pas l'intention de le faire. Je respecte la signature du gouvernement et ADM m'informe. Je le fais en toute bonne foi. J'ai le communiqué qui a été émis le 25 novembre 2004 par ADM. On peut lire ceci:

Nous maintenons cette réserve foncière de 11 000 acres uniquement pour préserver l'avenir de Montréal-Mirabel comme plate-forme aéroportuaire, et rétrocéder ces terrains serait une erreur lourde de conséquences tant pour Aéroports de Montréal que pour la région de Mirabel

Ce sont là des paroles d'Évangile.

**M. Mario Laframboise:** Depuis ce temps, le président a comparu devant ce comité et a changé de position. Par contre, vous n'avez pas évolué.

**L'hon. Jean Lapierre:** Non, il n'a pas changé de position. Je lui ai parlé après sa comparution. Il n'était tout simplement pas habitué à répondre à vos questions.

[Traduction]

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

Monsieur Karygiannis, il ne reste presque plus de temps. Seulement une ou deux minutes.

**L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.):** Monsieur le ministre, vous étiez ici entre 1984 et 1993, quand le Parti conservateur était au pouvoir. À entendre mon collègue de l'autre côté du parquet—et je ne voudrais certainement pas employer l'expression de mes anciens professeurs, qui disait que la foutaise embrouille le cerveau—j'aimerais que vous nous rappeliez ce qui est arrivé quand les conservateurs étaient au pouvoir. Est-ce qu'ils y pensaient, seulement? Vous pouvez parler pour la galerie, ici, et certainement pour les médias, mais je suis sûr que ce n'est pas votre solution pour régner. Pourriez-vous un peu nous dire ce qui est arrivé à cette époque, au lieu de ce qu'essaie de dire mon collègue pour nous embrouiller le cerveau, et essayer de songer à ce qui arrivera demain?

**M. Jim Gouk:** N'oubliez pas que notre parti n'existait pas à l'époque.

[Français]

**L'hon. Jean Lapierre:** Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Ce qui est arrivé, c'est que le Parti conservateur, quand il était au pouvoir, a décidé de revendre 80 000 acres. C'était l'époque de Roch LaSalle. C'est ce qui a été fait, mais alors ils ont décidé de garder ces 17 000 acres. Ils les ont gardées, et ils avaient fait une évaluation assez approfondie. Ils ont chargé un comité d'examiner chacun des aspects de l'affaire, pour Mirabel. Toutes sortes de gens se sont penchés là-dessus. C'est la décision qu'ils ont prise. Ce sont aussi eux qui ont signé le bail. Je sais que normalement, le Parti conservateur tient ses engagements—du moins la plupart d'entre eux.

**Le président:** Y a-t-il autre chose? Je vous remercie.

Monsieur le ministre, merci beaucoup d'être venu aujourd'hui. Nos réunions ne sont pas souvent aussi passionnées. C'est pourquoi nous vous en remercions. Je pense que tout cela soulève aussi des questions fondamentales sur les rôles. J'invite les membres du comité à réfléchir aux rapports de leurs rôles, le rôle du comité, le rôle de l'organe exécutif et le rôle de la Chambre.

J'aimerais signaler aux membres du comité que la dernière présidente de la Chambre des communes britannique, Betty Boothroyd, a récemment fait une allocution à Westminster où elle soulignait que les comités doivent amener l'organe exécutif à rendre compte de ses actes. Quand il y a un gouvernement minoritaire, on doit prendre conscience de ce concept. Je pense que c'est ce que nous avons entrepris de faire aujourd'hui. Merci beaucoup d'être venu ici une troisième fois.

Nous allons suspendre la séance pendant trois minutes pour accueillir d'autres témoins.

Merci beaucoup.

● (1635)

**Le président:** Nous reprenons la séance. Nous allons maintenant passer à la deuxième partie de la réunion.

Je vais souhaiter la bienvenue à M. Randy Morriss, qui va présenter le groupe du ministère des Transports qui l'accompagne aujourd'hui, puis nous allons discuter des ports et de leur sécurité.

Je tiens à vous assurer, monsieur Morriss, et aussi vos collègues, que je m'attends à ce que cet échange soit beaucoup plus calme que depuis une heure. Je vous invite à présenter votre groupe. Nous avons eu une très brève discussion sur la durée des interventions. Tous mes collègues devraient avoir devant eux les documents d'information qui ont été fournis, et vous allez devoir résumer cela dix minutes pour que nous puissions passer aux questions.

Monsieur Morriss, vous avez la parole.

**M. Randy Morriss (directeur général, Programmes portuaires et cessions, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, nous avons deux brèves présentations à vous faire cet après-midi, l'une par mon collègue, M. Peter Lavallée, le directeur des politiques relatives aux ports, au ministère, au sujet du cadre des administrations portuaires canadiennes et de la structure de gouvernance et l'autre, au sujet de la sécurité maritime, par mon collègue, le sous-ministre adjoint associé chargé de la sécurité, John Forster et Mme Kinney, l'une de ses collaboratrices.

Ensemble, ces présentations ne devraient pas prendre plus d'une quinzaine de minutes, puis nous pourrions répondre à vos questions, et nous sommes prêts aussi à répondre à d'autres questions sur la conformité des administrations portuaires canadiennes, l'utilisation des terres, la cession des ports, si vous le voulez.

Là-dessus, je vais laisser la parole à Peter Lavallée.

**M. Peter Lavallée (directeur, Politiques portuaires, ministère des Transports):** Je vais essayer de faire ressortir les éléments saillants du document que vous avez devant vous, pour vous donner une idée de la structure globale du contexte portuaire.

Il est certain que les ports canadiens, les administrations portuaires canadiennes, contribuent de façon importante au commerce canadien. Plus de 100 millions de dollars sont manutentionnés par année dans les ports canadiens. En valeur marchande, les APC comptent pour environ 90 p. 100 de ce montant. Elles contribuent aussi largement à l'investissement. Comme vous pouvez le voir, sur une période de cinq ans se terminant en 2007, les ports prévoient des investissements de plus de 800 millions de dollars pour renouveler l'infrastructure. Les APC sont responsables d'environ 250 000 emplois directs et indirects au Canada. En 2003, sur 443 millions de tonnes de marchandise qui sont passées par les ports canadiens, plus de la moitié ont été manutentionnées par les APC—ce n'est que pour faire comprendre l'importance des ports pour notre infrastructure et notre commerce international.

Le cadre dans lequel fonctionne les ports ou les APC est fondé sur la *Loi maritime du Canada*, qui a été promulguée le 11 juin 1998. C'est elle qui a constitué les administrations portuaires du Canada. Ces ports—19 APC—sont stratégiques pour le commerce et l'économie du Canada.

Sur la carte de la diapositive précédente, vous pouvez voir où sont situées ces APC, dans tout le pays.

Ce sont des sociétés constituées, à but non lucratif. Les lettres patentes, un outil en vertu duquel elles sont constituées, dictent les activités dans lesquelles elles peuvent s'engager, entre autres. Ce sont des agences de la Couronne, en ce qui a trait aux activités de base reliées aux ports, comme l'expédition, la navigation et le transport des passagers et des marchandises, par exemple.

Les administrations portuaires canadiennes s'appuient sur des principes commerciaux—c'est-à-dire qu'elles peuvent emprunter des fonds des marchés privés. Elles prennent leurs propres décisions d'investissement. Nous n'approuvons que leurs plans d'entreprise et leurs budgets d'immobilisations. Les prêts sont garantis par les revenus des ports. Les APC peuvent prendre des règlements de fonctionnement et établir des droits de ports et d'autres redevances. Elles n'ont aucun accès aux crédits fédéraux, sauf dans le cadre de programme d'application générale.

J'aimerais dire quelques mots sur la structure de la gouvernance. Il y a un conseil d'administration, qui est responsable de la gestion générale et oriente les activités des APC. Chaque conseil d'administration est composé des sept à onze directeurs—généralement sept, sauf Vancouver, qui en a neuf. Il compte des représentants fédéraux, provinciaux et municipaux. La majorité des administrateurs représentent des groupes d'utilisateurs et sont désignés en consultation avec les utilisateurs des ports.

Pour ce qui est de la transparence, les APC doivent observer certaines mesures de responsabilisation et de transparence—par exemple—elles doivent tenir une réunion annuelle ouverte au public; présenter des états financiers annuels et trimestriels publics; faire une vérification annuelle publique se rapportant à ces états financiers; dresser un plan d'activités annuel; dresser un plan d'occupation du sol public; et procéder à un examen spécial au moins une fois tous les cinq ans.

En ce qui concerne le rôle de Transport Canada, il est plus orienté vers la politique, et vers la surveillance et la conformité. Nous ne participons pas aux décisions au jour le jour des administrations portuaires canadiennes. Nous évaluons aussi les demandes de changements aux lettres patentes, par exemple, et faisons des recommandations. Ce sont généralement des demandes se rapportant aux augmentations de limite d'emprunt, ou à un changement d'activité, ou ce peut être aussi sur des questions liées aux transactions foncières. Nous surveillons aussi les aspects compétitifs du réseau et nous assurons la conformité aux lettres patentes et à la réglementation.

Le régime législatif et réglementaire des APC a plusieurs composantes qui s'appliquent aux administrations portuaires canadiennes. Comme je l'ai dit plus tôt, les APC sont assujetties aux lettres patentes, qui décrivent les activités désignées, les propriétés et les eaux navigables qu'elles administrent, et aussi les limites d'emprunt pour chaque personne et l'administration portuaire.

Il y a aussi une réglementation de la gestion des APC qui décrit les tâches des administrateurs et des cadres, les exigences d'assurance et le code de conduite. Il y a aussi une réglementation du fonctionnement des APC, qui prévoit des autorisations et des interdictions de certaines activités, des plans d'urgence, etc.

Le règlement des APC relié à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, ainsi que d'autres mesures législatives, comme la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur les langues officielles*, s'appliquent aussi aux APC.

• (1640)

Pour faire un bref commentaire sur l'examen de la *Loi maritime du Canada*, cette loi comporte une disposition exigeant qu'un examen

de ses dispositions et de son fonctionnement soit effectué et qu'un rapport soit présenté au Parlement durant la cinquième année suivant la sanction royale. Le ministre des Transports a désigné un comité d'examen, qui a procédé à des consultations dans l'ensemble du Canada. Le rapport du comité d'examen a été déposé en 2003. Il renfermait des observations et des recommandations sur plusieurs aspects du secteur maritime. La majorité des intervenants estiment que la loi fonctionne de façon appropriée.

Transports Canada envisage actuellement une combinaison de modifications législatives limitées et d'initiatives stratégiques pour offrir une solution adéquate à certains des problèmes soulevés par les intervenants, qui viserait encore à préserver l'équilibre entre la discipline commerciale et une flexibilité financière accrue pour les APC. On ne s'attend à aucun changement dans les principes de la loi.

Peut-être puis-je m'en tenir là.

**M. Randy Morritt:** Monsieur le président, préférez-vous poser des questions maintenant, ou attendre d'avoir entendu la suite?

**Le président:** Non, nous allons passer tout de suite à la présentation suivante.

**M. Randy Morritt:** D'accord.

**M. John Forster (sous-ministre adjoint associé intérimaire, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports):** Laureen Kinney fera notre présentation sur la sécurité maritime.

**Mme Laureen Kinney (directrice, Sûreté maritime, ministère des Transports):** Bon après-midi.

Si vous voulez bien passer à la deuxième diapositive, on y donne un bref aperçu des progrès qui ont été faits jusqu'à maintenant en matière de sûreté maritime.

Transports Canada est le principal responsable de la politique en matière de sûreté maritime, de la coordination et des règlements, et dans ce rôle déterminant, Transports Canada continue de diriger les travaux du groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Ce groupe a été créé en octobre 2001 dans le but de cerner et de coordonner les mesures que prend le gouvernement du Canada pour appuyer l'amélioration de la sécurité du réseau de transport maritime du pays.

Le 27 avril 2004, en particulier, le gouvernement du Canada a publié une stratégie et un plan d'action intégrés, sous le titre *Protéger une société ouverte : La politique canadienne de sécurité nationale*. La politique de sécurité nationale dresse un plan d'une valeur de 308 millions de dollars, en six points, pour améliorer la sûreté maritime, en clarifiant et en renforçant la responsabilité en matière de sûreté maritime; en établissant des centres des opérations de sûreté maritime; en augmentant la présence sur l'eau de la garde côtière, de la Gendarmerie royale du Canada et du Commandement maritime des Forces canadiennes; et en augmentant les activités de surveillance aérienne du ministère des Pêches et des Océans; en assurant la sécurité des communications de la flotte; en s'efforçant à une coordination plus étroite de ses activités avec celles des États-Unis pour améliorer la défense et la sûreté maritimes collectives; et enfin, en renforçant la sécurité aux ports et à d'autres installations maritimes, comme les écluses.

Sur la troisième diapositive, je parle brièvement de la coordination avec les États-Unis. À l'issu de discussions continues entre la garde côtière des États-Unis et Transports Canada, en particulier, une entente bilatérale en matière de sûreté a été conclue le 25 juin 2004, sous forme d'un échange de lettres. Ainsi sont prévues la reconnaissance et l'acceptation réciproques de plans de sûreté approuvés de chacun et les personnes-ressources de chaque organisation sont désignées, afin de favoriser la résolution rapide de tout problème lié aux inspections réglementaires.

La création des centres des opérations de sûreté maritime, aussi, est l'une des grandes priorités de la politique nationale sur la sûreté. L'objet de ces centres est d'accroître nos connaissances du domaine et de coordonner les activités sur l'eau. On prévoit aussi un rôle de coordination des centres des opérations de sûreté maritime canadiens avec les centres des opérations de la garde côtière des États-Unis, afin d'accroître les connaissances du domaine en Amérique du Nord.

Passons à la quatrième diapositive, sur le règlement sur la sûreté du transport maritime. Le Règlement a pour toile de fond l'*International Ship and Port Facility Security Code*, le code ISPS, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004, qui est un régime exhaustif de sûreté qui cherche à établir un cadre international de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux et les industries du transport et des ports, pour déceler les incidents relatifs à la sécurité se rapportant aux navires ou aux installations financières servant au commerce international, et prendre des mesures préventives contre eux. D'après cet accord et ce cadre international, et afin de répandre l'observation du code au Canada et de nous permettre de nous acquitter de nos obligations internationales, Transports Canada a créé le Règlement sur la sûreté du transport maritime en consultation avec le secteur maritime canadien.

La cinquième diapositive décrit plus en détail le Règlement sur la sûreté du transport maritime. Pour ce qui est des certificats de conformité, en juillet 2005, 60 de ces certificats de sûreté internationaux avaient été émis, 158 certificats de sûreté avaient été émis à des navires canadiens et 422 certificats de conformité d'une installation portuaire avaient aussi été délivrés.

La sixième diapositive donne un bref aperçu du Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes. Ce programme est censé être limité aux employés des terminaux de bateaux de croisière et des parcs de conteneurs. Plus précisément, il exigera que les travailleurs des installations maritimes qui ont certaines fonctions désignées, particulièrement dans ce que nous appelons les zones désignées R2, soient munis d'une autorisation de sécurité en matière de transport pour accéder aux zones réglementées. Les autorisations de sécurité seront délivrées d'après un examen du dossier criminel de chacun, des indices de sécurité nationale et une vérification de sécurité. Une fois que l'autorisation de sécurité a été approuvée, une carte d'identité spécialement conçue est délivrée par l'exploitant du port ou des installations maritimes. On s'attend à ce que le PAAZRM, le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes, contribue à accroître la sécurité globale du réseau de transport maritime.

La septième diapositive donne un bref aperçu du Programme de contribution pour la sûreté maritime. Dans le cadre de la politique de sûreté maritime annoncée au printemps 2004, le gouvernement du Canada a créé le Programme de contribution pour la sûreté maritime, afin d'aider les ports et les installations portuaires à apporter les améliorations nécessaires à la sécurité.

● (1645)

Ce programme s'applique aux coûts engagés entre le 1<sup>er</sup> avril 2004 et le 30 novembre 2007. Les projets admissibles peuvent concerner les équipements de surveillance, les mesures de sécurité du périmètre et de contrôle de l'accès, les mesures de protection de la sécurité de l'infrastructure et l'équipement de commandement, de contrôle et de communication.

Enfin, sur la 8<sup>e</sup> diapositive, au sujet de la vision de la sûreté maritime, nous aimerions terminer sur une description de cette vision. De grandes améliorations ont été apportées à la sûreté du réseau de transport maritime, et d'autres améliorations sont en cours. Transports Canada est fermement convaincu de la valeur de la collaboration avec les intervenants, et le succès de la mise en oeuvre du code ISPS est la preuve de l'efficacité de cette approche. Le ministère continuera de renforcer le réseau de transport pour s'assurer qu'il soit reconnu à l'échelle mondiale comme un réseau sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

Je vous remercie.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant aux questions.

Je pense que nous allons commencer avec M. Gouk.

**M. Jim Gouk:** Merci, monsieur le président.

Voyons le premier document, au sujet du réseau portuaire. À la page 9, je lis que l'un des rôles est la surveillance des aspects compétitifs du réseau. Est-ce que vous pourriez étoffer un peu cela et dire exactement ce que vous surveillez et ce que vous recherchez qui pourrait amener Transports Canada à agir?

● (1650)

**M. Peter Lavallée:** Je vous remercie de poser cette excellente question.

Nous reconnaissons sans réticence que bien des APC ont des problèmes au plan de la concurrence, et particulièrement avec les États-Unis, aussi. Souvent, on entend parler de l'incapacité des administrations portuaires canadiennes, par exemple, d'accéder à certains des instruments financiers ou d'en avoir à leur disposition, par exemple, comme les incitatifs fiscaux et les garanties dont peuvent bénéficier certains de leurs concurrents américains. Nous essayons toujours de mieux cerner ces aspects et de voir aussi les effets qu'ils peuvent avoir sur notre réseau.

Nous avons une certaine disposition, dans nos lettres patentes, dans la LSM, l'article 25, encore une fois, au sujet de l'accès au financement dont peuvent avoir besoin les APC, et je le répète, le système américain est quelque peu différent. Il pose des défis à cet égard.

Aussi, nous entendons beaucoup parler, dernièrement, de la croissance en Asie—en Chine, en surtout. Nous reconnaissons tous l'importance du rôle que peuvent y avoir nos APC et les opportunités qui s'y trouvent. C'est certainement un enjeu pour bon nombre de nos ports de l'Ouest. Mais encore une fois, il faut comprendre l'évolution de tout cela et évaluer le niveau d'infrastructure en place, et ce qu'il faut faire pour absorber cette croissance tandis que nous allons de l'avant.

**M. Jim Gouk:** Sur la même diapositive, on lit aussi que votre rôle est d'élaborer la politique portuaire et les initiatives législatives. Je suppose que c'est avec l'intense participation des diverses administrations portuaires. Vous faites aussi des recommandations au sujet de demandes de changement aux lettres patentes.

Pouvez-vous nous dire de quoi les ports discutent avec Transports Canada, maintenant, soit des problèmes qu'ils ont ou des mesures particulières qu'ils aimeraient voir Transports Canada adopter?

**M. Peter Lavallée:** Généralement, il est question d'augmentation de la limite d'emprunt d'un port, par exemple, tandis que le port réalise des plans d'expansion. Souvent, il se trouve que les limites d'emprunt fixées dans les lettres patentes sont trop basses, alors des demandes sont faites, qui suivent leur cours. Pour qu'il y ait augmentation d'une limite d'emprunt, par exemple, il faut l'approbation du ministère des Finances et du Conseil du Trésor aussi, alors il y a une marche à suivre.

Si un port souhaite élargir la gamme de ses activités, ce qui exige parfois la modification des modalités d'un bail, là encore, plusieurs de ces limites sont actuellement décrites dans les lettres patentes, donc, souvent il faut y faire des ajustements.

**M. Randy Morriss:** Cela comprendrait aussi, si je peux me permettre de l'ajouter, la cession ou l'achat de biens immobiliers pour les fins du port.

**M. Jim Gouk:** Nous sommes très prudents quand nous parlons de droits d'expropriation, ces temps-ci.

En ce qui concerne l'élaboration de politiques et d'initiatives législatives, sur la 11<sup>e</sup> diapositive, vous dites que Transports Canada envisage une combinaison de modifications législatives et d'initiatives stratégiques limitées. Est-ce que vous pourriez nous dire de quoi il s'agit?

**M. Peter Lavallée:** C'est dans le contexte de l'examen de la LMC, qui est en cours actuellement. Plusieurs de ces amendements visent, par exemple, la gamme des activités, ou la rationalisation du processus de limitation des emprunts. Jusqu'à maintenant, c'est de cela qu'il était question, et il est certain que nous en traitons dans le cadre de nos travaux et consultations internes avec nos collègues de l'organisme central aussi, pour essayer de trouver des moyens de réaliser des gains d'efficacité tandis que nous nous efforçons d'apporter les modifications recommandées à la LMC.

**M. Jim Gouk:** J'ai trouvé curieuse, quand on parlait de sûreté maritime, cette anomalie qui fait que bien avant les événements du 11 septembre, nous avions une police des ports. Maintenant que ces événements ont eu lieu, la sécurité a été rehaussée mais nous n'avons plus de police des ports. Est-ce que c'est une lacune qu'on peut attribuer à l'absence de services policiers sur place? Nous avons des services de sécurité, mais pas de police sur place. En quoi cela pose-t-il problème dans le contexte de l'après 11 septembre, à nos principaux ports?

• (1655)

**Mme Laureen Kinney:** Pour ce qui est des activités policières aux ports locaux, nous ne pensons pas qu'il y ait de lacunes. Les services locaux de police du secteur sont responsables des services de police aux ports; ils assument cette responsabilité maintenant, comme avant. Les services nationaux de police des ports n'existaient que dans un petit nombre de ports.

**M. Jim Gouk:** Cela semble seulement curieux. Je me rappelle quand cela s'est fait. Oui, c'est du ressort de la police locale, mais elle n'y assure pas de présence. Elle ne fait que réagir à un problème, tandis que la police sur place découvre le problème ou l'empêche de survenir.

**M. Randy Morriss:** Pour être juste, monsieur Gouk, bien des administrations portuaires ont des contrats avec les services policiers locaux; et dans les cas d'Halifax, par exemple, il y a au port même

une importante unité policière des services de police d'Halifax, à contrat. Donc, il y a des ports où la police est présente.

**M. Jim Gouk:** D'accord.

À quels genres d'initiatives les administrations portuaires ont-elles accès? Un exemple qui me vient à l'esprit, pour une raison particulière maintenant, c'est Prince Rupert, qui envisage d'élargir ses opérations relatives aux conteneurs. Quel genre de mesures d'aide est-ce que Transports Canada offre à un port comme celui-là, dans ces circonstances?

**M. Randy Morriss:** Peter peut l'expliquer en détail, mais je peux vous dire de façon générale que Transports Canada n'a pas d'argent pour cela. De fait, l'article 25 de la loi dit expressément qu'aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement ne sera versée à une administration portuaire pour lui permettre d'exécuter ses obligations. Cela étant dit, il y a certaines possibilités, avec les organismes régionaux, qui pourraient s'y intéresser.

Peter, voulez-vous nous en parler?

**M. Peter Lavallée:** Je ne suis pas sûr de pouvoir dire beaucoup plus.

Je pense que l'article 25 de la *Loi maritime du Canada* stipule qu'à moins d'autorisation ou de programme « permettant le versement de subventions » accessible aux APC, soit s'ils satisfont aux critères établis, comme ceux de l'APECA, par exemple... Pour ce qui est de financer le port, si leur limite d'emprunt ne suffit pas, ils ont certainement la possibilité de demander une augmentation de cette limite pour qu'ils puissent chercher d'autres fonds avec le dossier d'analyse établi.

**Le président:** Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

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

On sait que les administrations portuaires au Canada fonctionnent sur une base commerciale. C'est pour cette raison que vous faites allusion, dans votre document sur les réseaux portuaires, à la page 11, au comité d'examen qui a produit en 2003 un rapport comprenant plusieurs recommandations, concernant notamment des possibilités de financement additionnel pour l'expansion ou le développement des ports.

Vous dites un peu plus loin que la majorité des intervenants pensent que la loi fonctionne de façon appropriée, mais vous ajoutez aussitôt que vous envisagez une combinaison de modifications législatives et d'initiatives stratégiques. Ce texte est-il écrit dans le but de répondre aux recommandations du comité? Envisagez-vous certaines modifications?

Je voudrais avoir d'autres précisions. À quel moment cela va-t-il être appliqué? Est-ce encore reporté de deux ou trois années, ou cela peut-il être appliqué plus rapidement afin de venir en aide aux administrations portuaires?

[Traduction]

**M. Peter Lavallée:** Je vous remercie.

Le rapport du comité est une composante de l'examen de la *Loi maritime du Canada*, et il est certain que ces recommandations sont prises en compte. Ce ne sont pas les seules données sur lesquelles nous fonderions les changements proposés ou des changements de la politique. Comme je l'ai dit plus tôt, il y a l'exemple des limites d'emprunt. C'est un moyen par lequel nous pouvons envisager de faire quelque chose à l'interne, par des discussions avec les organismes centraux, en examinant s'il y a des façons d'accroître l'efficacité de ce processus, par exemple. Il se pourrait très bien qu'il ne soit pas nécessaire d'envisager des modifications législatives en tant que telles. Peut-être que ce serait un changement stratégique sur lequel nous devrions travailler avec les organismes centraux, envisager les possibilités.

Certaines modifications législatives sont envisagées, c'est certain, puisque nous avons entendu les commentaires des représentants des ports, depuis plusieurs mois, sur la question. Je pense qu'ils aimeraient avoir plus largement accès au financement de l'infrastructure, par exemple.

Encore une fois, le défi que pose l'article 25 en est un auquel il faudra réfléchir. En fait de moment choisi, il est certain que c'est très important pour le ministère. Le ministre l'a déjà dit dans le passé, et nous voulons vraiment agir dès que possible.

• (1700)

[Français]

**M. Robert Carrier:** C'est un sujet important. Nos administrations portuaires sont souvent en concurrence avec des administrations américaines, qui sont bien soutenues par leur gouvernement. Je crois qu'il est urgent d'améliorer l'accès des administrations portuaires à un financement gouvernemental pour leur développement.

L'autre sujet dont je voudrais vous entretenir concerne la sûreté dans les ports. À l'avant-dernière page de votre présentation, vous parlez d'un programme de 115 millions de dollars sur trois ans qui va aider les ports et les installations portuaires à financer un nouvel équipement et de nouveaux projets en matière de sûreté.

Je voudrais que vous me confirmiez qu'il s'agit bien du projet dont le ministre a parlé, par lequel il veut améliorer la sécurité dans les installations portuaires. Est-ce une procédure qui est en cours? Est-ce que l'étude du dossier ou des antécédents des employés est comprise dans cette politique? Finalement, est-ce qu'il y a une procédure qui est déjà à l'étude à ce sujet?

Par ailleurs, vous dites que le programme fonctionne par demande et fournit du financement selon un partage des coûts. Voulez-vous dire que c'est à la demande de chaque administration que le système va être mis en place?

**M. Randy Morriss:** M. Forster peut vous répondre.

**M. John Forster:** Le programme a été annoncé l'année dernière. Il a été lancé en septembre, après une période de consultation avec les responsables des ports. Le programme est déjà en marche. Il y aura quelques échéances au cours des trois prochaines années. J'ai oublié exactement le nombre, mais il y a cinq ou six dates limites pour soumettre les formulaires de demande de subvention.

Pour être admissible, on doit répondre à des critères. Premièrement, on doit avoir un plan de sûreté approuvé par Transports Canada en vertu des règlements qui ont été établis au plan international. Le premier appel d'offres s'est terminé en décembre dernier. Il y a un processus d'évaluation des soumissions qui est en cours. J'espère que la première tranche des projets approuvés dans le cadre du programme sera annoncée le mois prochain, ou bien dans

les quatre à six semaines à venir. L'échéance pour le deuxième cycle des projets est probablement en avril ou mai au plus tard.

Le Programme de contribution pour la sûreté maritime est un programme dans le cadre duquel les autorités portuaires ou les responsables des infrastructures maritimes doivent remplir un formulaire de demande. Ils peuvent proposer des projets concrets dans le domaine de la sûreté. Ces projets doivent avoir été prévus dans le plan. Ils peuvent être remboursés pour les dépenses engagées depuis le 1<sup>er</sup> avril 2004.

**M. Robert Carrier:** Est-ce que des demandes ont déjà été présentées à ce sujet par certaines administrations portuaires?

**M. John Forster:** Oui. Je n'ai pas les détails ici. Comme je l'ai expliqué, la première échéance pour la première tranche de soumissions était décembre 2004. J'ai oublié le nombre exact des soumissions qu'on a reçues, mais il y en a eu plusieurs. On est en train d'analyser et d'évaluer les soumissions qui entrent dans le cadre du programme.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Forster.

Madame Desjarlais.

• (1705)

**Mme Bev Desjarlais:** Merci.

Le sujet est tellement vaste, ici, et je vais essayer de tout saisir.

En ce qui concerne la sûreté des ports, dans les aéroports, nous avons l'ACSTA qui devise en quelque sorte les mesures de sécurité, et nous espérons bien que c'est en conjonction avec la police et d'autres organismes, mais on n'en est jamais sûr. Qui, exactement, est responsable, à Transports Canada, de dire que les plans de sécurité sont acceptables?

**Mme Laureen Kinney:** Les plans de sécurité sont soumis par le port au bureau régional de Transports Canada, et les inspecteurs de la sûreté maritime examinent l'évaluation de sécurité et les plans, et les approuvent.

**Mme Bev Desjarlais:** D'accord, et qui sont les inspecteurs de la sûreté maritime? Quelles sont leurs compétences?

**Mme Laureen Kinney:** Peut-être puis-je laisser Paul y répondre.

**M. Paul Kavanagh (conseiller spcial, Opérations de la sécurité maritime, Sûreté maritime, ministère des Transports):** Les inspecteurs de la sûreté maritime sont des gens qui ont été embauchés par Transports Canada aux fins particulières de la sûreté maritime. Ils ont une expérience variée dans le domaine policier, différents types d'application de la loi, et ils ont reçu une formation assez approfondie à Transports Canada pour s'acquitter de leurs fonctions.

**Mme Bev Desjarlais:** D'accord.

Sans oublier qu'il s'agit de sécurité dans le contexte de l'après 11 septembre, l'idée que je me fais, disons, des services de police au centre-ville de Thompson n'est pas la même que ce qui, selon moi, serait nécessaire quand on envisage un plan de sécurité pour le port d'Halifax. Alors je suis curieuse de savoir s'ils ont des compétences particulières en matière de sécurité des ports, des conteneurs, de sécurité internationale, quelque chose de ce genre-là?

**M. Paul Kavanagh:** Leur formation porte particulièrement sur le code ISPS, et le règlement sur la sûreté du transport maritime. Nous leur avons donné une formation adaptée à nos besoins. Ils viennent de divers milieux, et nous avons un processus d'embauche assez élaboré.

**Mme Bev Desjarlais:** D'accord, donc ce ne sont pas nécessairement des mesures de sécurité pour trouver, par exemple, les terroristes—disons des terroristes, parce que c'est tout ce à quoi on pense quand on parle de sécurité des voyageurs, maintenant. Donc, ce n'est pas nécessairement ce genre de chose, ce sont est d'autres types de mesures de sécurité, comme par exemple les drogues, la contrebande et ce genre de marchandises qui sont passées?

**M. Paul Kavanagh:** C'est bien cela. C'est pareil pour les inspecteurs de la sûreté aérienne, ils ont différentes expériences en matière d'application de la loi, les gens du secteur maritime ont le même genre d'expérience. Nous appliquerons le même type de critères.

**Mme Bev Desjarlais:** D'accord.

**M. John Forster:** Mais leur grande priorité, c'est la sécurité des transports. Alors ce qu'ils cherchent, ce sont les problèmes ou les risques qui sont une menace pour la sûreté du transport, plutôt que les activités criminelles.

**Mme Bev Desjarlais:** Quand vous avez parlé du code ISPS et ce genre de chose, j'ai pensé qu'il s'agissait plus d'un type de produit plus commercial...

**M. John Forster:** Non. Le code ISPS relève en quelque sorte de l'Organisation maritime internationale. Le monde entier s'est entendu sur une série de normes et de critères sur lesquels s'appuieraient tous les pays du monde pour accroître la sûreté maritime. Alors nous avons pris cette entente internationale et nous sommes appuyés sur elle pour créer des règlements au Canada, dont a parlé Laureen, qui sont entrés en vigueur en juillet.

**Mme Bev Desjarlais:** Vous avez parlé des différentes ententes qui ont été conclues, les accords internationaux. Pour nous faciliter les choses et que nous n'ayons pas à les chercher, est-ce qu'il vous serait possible de les soumettre au comité? Si d'autres n'en veulent pas, c'est bon, mais si vous les avez, je serais intéressée à voir ces accords qui ont été signés.

**M. John Forster:** Vous voulez dire le code ISPS?

**Mme Bev Desjarlais:** Je pense que vous avez parlé à deux reprises d'accords qui ont été signés, des accords internationaux.

**Le président:** Voudriez-vous être plus précise, madame Desjarlais?

**Mme Bev Desjarlais:** Eh bien, ils ont particulièrement parlé, dans leur présentation, d'accords internationaux qui ont été signés, et c'est eux que j'aimerais avoir.

**M. John Forster:** Voulez-vous dire, par exemple, le protocole d'entente avec les États-Unis?

**Mme Bev Desjarlais:** Oui.

**Le président:** D'accord.

**Mme Bev Desjarlais:** En ce qui concerne le règlement qui a été mis en vigueur—et vous avez mentionné le protocole d'entente avec les États-Unis—est-ce que c'est un règlement dont il a été convenu, disons, dans un protocole d'entente avec les États-Unis, sur le genre de mesure de sécurité que vous allez adopter pour les employés des ports, ou quelque chose du genre?

**M. John Forster:** Le Règlement est conçu pour appliquer le code international. Ce n'était pas une entente bilatérale avec les États-Unis, c'était avec tous les pays qui sont membres de l'OMI.

**Mme Bev Desjarlais:** Vous avez parlé d'un protocole d'entente avec les États-Unis, alors c'est pourquoi...

**M. John Forster:** J'ai supposé que c'était l'un des accords dont vous parliez.

**Mme Bev Desjarlais:** Oui, mais j'ai parlé précisément de celui-là parce que vous l'avez mentionné.

**M. John Forster:** C'est plus un protocole d'entente en vue d'une collaboration, d'une coopération, de partage de l'information, etc.

Paul, voudriez-vous ajouter quelque chose?

**M. Paul Kavanagh:** J'ajouterai seulement que l'Organisation maritime internationale a établi une norme, et nous avons entamé un dialogue avec les États-Unis pour aller au-delà de cette norme. Le Canada et les États-Unis font plus que l'OMI, et notre entente vise l'harmonisation avec les États-Unis.

• (1710)

**Mme Bev Desjarlais:** En ce qui concerne ce partage de l'information, est-ce que vous leur transmettez les dossiers des employés des ports?

**M. John Forster:** Non.

**Mme Bev Desjarlais:** Y a-t-il quoi que ce soit qui ait un lien avec des renseignements que vous auriez sur les employés des ports?

**M. John Forster:** Pour l'instant, nous n'avons pas de renseignements sur les employés des ports. Ce que nous proposons, c'est d'ajouter un programme de vérification de sécurité, pour des secteurs particulièrement délicats des ports.

**Mme Bev Desjarlais:** Est-ce qu'il me reste encore quelques secondes?

Madame Kinney, vous avez parlé de secteurs—vous les avez appelé les zones désignées R2—pour lesquels il y aurait des vérifications de sécurité approfondies. Est-ce que vous pourriez préciser ce que sont ces secteurs? Je ne pense pas que ce serait une infraction à la sécurité que de nous décrire, en gros, leur nature. Quel genre de vérifications de sécurité additionnelles seront faites dans ces secteurs?

**Mme Laureen Kinney:** Pour être plus précise, le programme de vérification de sécurité relatif au transport serait semblable pour les travailleurs qui en ont besoin. D'après des vérifications des risques, de la menace et de la vulnérabilité, certaines zones ont été observées, comme le secteur entourant les bateaux de croisière et les ports à conteneurs, mais ce peut être aussi des zones comme les salles de contrôle à l'intérieur d'un port où le bureau d'une installation, les secteurs d'activité où il y a des caméras.

Certains secteurs ont été reconnus comme nécessitant cette autorisation de sécurité. C'est le genre de secteur auquel le programme que nous avons décrit ici devrait s'appliquer. Les travailleurs de ces secteurs, qui doivent y accéder sans supervision, devraient avoir cette autorisation, mais ce serait le même genre d'autorisation.

**Le président:** Monsieur Scarpaleggia.

**M. Francis Scarpaleggia:** Merci, monsieur le président.

J'ai trois questions à poser. Tout d'abord, j'aimerais savoir ce que vous pensez d'un article paru dans *Province*, à Vancouver hier, sous le titre « Port security reduced again: Inspections: Empty containers no longer looked over from inside », ou « La sécurité portuaire est encore réduite : Inspections : les conteneurs vides ne sont plus inspectés de l'intérieur » est-ce que vous l'avez lu ?

**M. John Forster:** Non, je n'ai pas vu cet article.

**M. Francis Scarpaleggia:** On y lit que Terminal Systems Inc. a abandonné sa pratique volontaire d'inspecter l'intérieur des conteneurs. C'était à Vanterm, à Vancouver. Je ne sais pas ce qu'est Vanterm.

**M. Jim Gouk:** C'est le terminal de Vancouver.

**M. Francis Scarpaleggia:** Le terminal de Vancouver? Merci beaucoup.

Les inspections volontaires ont également été mises de côté à Deltaport et j'aimerais savoir ce que vous en pensez; c'est ma première question, je suppose.

Deuxièmement, autant que je sache, il y a environ 400 ports au Canada, n'est-ce pas?

**M. Randy Morriss:** Cela dépend. Pour ce qui est des ports publics de Transports Canada, à une époque on en comptait 549—il s'agit de ports appartenant au ministère des Transports et exploités par lui—en plus, il faut compter les ports de la Société canadienne des ports, dont la plupart sont devenus des administrations portuaires canadiennes au moment de l'adoption de la *Loi maritime du Canada*.

**M. Francis Scarpaleggia:** Est-ce que la politique en matière de sûreté maritime s'applique à tous les ports, ou simplement aux plus gros?

**M. Randy Morriss:** Pendant qu'ils se mettent d'accord sur l'article, je peux répondre.

Elle s'applique à tous les ports dans la mesure où en fait ils reçoivent ce que nous appelons l'ISPS, le trafic maritime international. Si un navire qualifié ou certifié ISPS fait escale dans un port, celui-ci doit également être certifié en vertu du code et du règlement sur la sûreté du transport maritime.

Elle est trop vaste pour pouvoir affirmer qu'elle s'applique à tout. Un port national qui s'occupe du trafic national et pas du trafic international n'est, en général, pas assujéti au règlement. Toutefois, dans le cas contraire, par exemple un port canadien des grands lacs—où un navire de croisière fait escale—est tenu de répondre aux exigences du règlement.

**M. Francis Scarpaleggia:** Voulez-vous parler d'un navire qui arriverait de l'étranger?

**M. Randy Morriss:** Oui, exactement.

**M. Francis Scarpaleggia:** Qu'en est-il du port de Bécancour? N'est-il pas à proximité de la centrale nucléaire de Gentilly? Serait-il visé?

**M. Randy Morriss:** Bécancour est une installation privée; là encore, ce serait dans le cas où il recevrait du trafic international; si oui, il doit respecter le code.

• (1715)

**M. Francis Scarpaleggia:** Je suis sûr que la politique a sa raison d'être et vous connaissez mieux que moi et la politique et sa raison d'être; dans ce cas précis toutefois, on parle d'un port situé près d'une centrale nucléaire. Si je ne me trompe, il n'est pas visé par la politique relative à la sûreté maritime, n'est-ce pas?

**Mme Lauren Kinney:** Des exigences particulières sont prévues pour les centrales nucléaires. Je ne peux pas en parler, mais je sais qu'il existe des exigences particulières distinctes de celles applicables aux ports.

**M. Francis Scarpaleggia:** Pour ce qui est de la sûreté du côté eau, je crois qu'il s'agit de la surveillance autour des parties du navire qui sont à l'opposé du quai, n'est-ce pas?

**Mme Lauren Kinney:** La sûreté du côté eau est une expression qui est utilisée de diverses façons par diverses personnes. Le côté eau renvoie fréquemment au côté du quai sur l'eau, par opposition au côté terre. Comme vous le dites, on parle souvent de l'espace entre le navire et le quai lui-même ou de l'espace du côté eau du navire amarré au quai. Toutefois, cette expression est utilisée dans un sens très large.

**M. Francis Scarpaleggia:** J'ai ici un extrait de la partie II de la Gazette du Canada, du 2 juin 2004; sous le titre « Sûreté du côté eau » :

Un bon nombre d'intervenants ont souligné qu'ils étaient préoccupés par cet aspect car ils considèrent que la responsabilité à l'égard de la sûreté du côté eau n'est pas indiquée clairement. Tous ont convenu que la sûreté du côté eau doit être une responsabilité assumée par le gouvernement, qui ne peut simplement être déléguée aux exploitants de bâtiments et d'installations maritimes.

À l'heure actuelle, c'est une responsabilité du gouvernement ou a-t-elle été déléguée?

**Mme Lauren Kinney:** Je pense qu'il est juste de dire que diverses responsabilités interviennent ici et qu'il s'agit d'un domaine de partage de compétence et de responsabilité. La question a certainement été soulevée très fréquemment au cours des consultations.

**M. Francis Scarpaleggia:** Merci.

**Le président:** Monsieur Gouk.

**M. Jim Gouk:** Très rapidement, j'ai une ou deux questions.

Lorsque l'on parle d'une exploitation aérienne ou de quelque chose du genre, on parle d'une entité commerciale, qui réussit ou qui échoue. Lorsque l'on parle d'un port, on sait qu'il s'agit d'un élément nécessaire et indissociable de l'économie du pays dans son ensemble. Si l'on prend Vancouver comme exemple, on peut dire que ce port touche les gens dans toutes les Prairies pour ce qui est des produits agricoles, des produits miniers, des minéraux, etc. sans compter les navires de chargement. Dans quelle mesure Transports Canada surveille-t-il la viabilité du port et la nécessité de son développement pour répondre aux besoins et être un élément efficace de l'économie du pays?

**M. Randy Morriss:** Je vais demander à Peter de répondre à cette question.

**M. Peter Lavallée:** Encore une fois, c'est une très bonne question.

Transports Canada prête certainement attention aux exigences imposées à toutes ces APC et aux rôles qu'elles doivent jouer. Dans le cas de Vancouver, vous avez raison, les avantages du port se font sentir au-delà de la région locale.

Pour ce qui est des exigences en matière de consultations, des discussions sont régulièrement organisées, bien sûr, que ce soit au niveau du sous-ministre pour ce qui est des questions d'intérêts mutuels pour Vancouver, qu'il s'agisse de céréales, par exemple, qui est une question qui dépasse la région de Vancouver, ou qu'il s'agisse du charbon, ce qui est un autre secteur.

Nous en sommes bien sûr conscients et en comprenons l'importance; c'est la raison pour laquelle les administrations portuaires canadiennes font partie de la structure nationale des ports. C'est à l'avantage non seulement des régions locales, mais du Canada dans son ensemble. Par exemple, les ports de la côte Ouest sont également importants pour l'Ontario. Cela dépasse certainement...

**M. Jim Gouk:** Que se passerait-il si un port souhaitait se lancer dans un développement d'envergure ou un changement complet en raison de nouvelles opportunités? Les ports sont limités pour ce qui est des emprunts qu'ils peuvent faire en vertu de leurs lettres patentes. Ils sont limités aussi par le fait qu'ils n'ont pratiquement aucune garantie à proposer.

C'est ce qui les désavantage considérablement par rapport aux États-Unis. Pour toutes sortes de raisons, pas seulement pour celle-ci, nous perdons beaucoup de capacité en matière d'expéditions maritimes au profit des États-Unis; je veux parler ici de la côte Ouest, jusqu'à Portland, en Océan.

Quel rôle joue Transports Canada pour assurer la viabilité économique des projets portuaires dans tout le pays, du point de vue du financement?

**M. Peter Lavallée:** Je pourrais répondre en donnant l'exemple de l'annonce faite il y a une semaine environ par l'administration portuaire de Vancouver—je ne sais pas vraiment si ces représentants se trouvent ici aujourd'hui—au sujet de l'augmentation de ses possibilités d'emprunt jusqu'à concurrence de 510 millions de dollars. C'est précisément pour cette raison—pour lui permettre d'augmenter sa capacité de conteneurs afin de soutenir la concurrence avec ses homologues américains.

De toute évidence, même si des limites d'emprunt sont prévues, d'autres solutions existent. Plusieurs ports ont augmenté leurs possibilités à cet égard grâce à des dossiers justificatifs. Il faut toujours présenter un dossier justificatif pour tout projet d'agrandissement.

• (1720)

**Le président:** Monsieur Batters.

**M. Dave Batters (Palliser, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci aux fonctionnaires du ministère qui sont venus discuter des ports avec nous aujourd'hui.

J'ai deux questions et nous verrons bien si j'arrive à poser la deuxième, car la première risque de prendre un peu de temps.

Quel genre de revenu Transports Canada tire-t-il des ports canadiens, en règle générale?

**M. Randy Morriss:** Nous tirons un revenu brut des administrations portuaires canadiennes calculé en fonction d'une formule; il s'agit du calcul du revenu brut des ports, qui est de l'ordre de 10 millions de dollars par an. C'est le revenu brut, je crois—n'est-ce pas, Janet—ou quelque chose d'approchant. Cela dépend, bien sûr, du revenu brut des ports. L'année dernière, il s'agissait d'environ 10 millions de dollars.

Il y a bien sûr aussi les ports publics—les ports appartenant à Transports Canada—dont le revenu annuel équivaut à près de 10 millions de dollars, cela dépendant encore une fois des années et du nombre de ports qui appartiennent toujours à cette catégorie.

**M. Dave Batters:** Excellent.

En général, je dois reconnaître que j'ai beaucoup à apprendre sur les ports et les administrations portuaires de notre pays. Pourriez-vous éclairer notre comité et nous dire quelles sont les pommes de discorde dans nos ports? Pouvez-vous me dire en quelques minutes quelles sont les deux ou trois questions litigieuses les plus importantes au sujet de nos ports?

M. Gouk et moi-même parlions un peu plus tôt du goulot d'étranglement à Vancouver et des opérations de déglacage à Halifax. Je me demande si vous pourriez m'éclairer et me préciser quelles

sont les deux plus grandes questions auxquelles sont confrontés nos ports à cet égard?

**M. Peter Lavallée:** Bien sûr, les ports jugent que l'article 25 de la *Loi maritime du Canada* est contraignant, puisque beaucoup d'APC, comme je l'ai dit plus tôt, doivent traiter avec les États-Unis en particulier. Le financement disponible pour les ports américains est plus important, qu'il s'agisse de subventions ou de contributions fédérales ou encore d'injections municipales de capitaux. Bien des ports américains, par exemple, peuvent prélever des taxes également. À mon avis, c'est ce qui leur rapporte le plus.

En plus, même si c'est peut-être à part, ils ont accès à un financement d'infrastructure, notamment, pour assurer leur développement.

**M. Dave Batters:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup.

Madame St-Hilaire.

[Français]

**Mme Caroline St-Hilaire:** Merci, monsieur le président. Merci beaucoup, mesdames et messieurs, d'être présents aujourd'hui.

Je voudrais avoir plus d'information concernant votre programme d'autorisation, qu'on appelle PAAZRIM. Je voudrais savoir où cela en était. Vous avez fait des consultations, comme vous l'indiquez dans votre présentation. Vous êtes déjà prêts pour la mise en oeuvre. Les parties sont-elles satisfaites de votre projet de règlement, de votre programme? Où en êtes-vous exactement?

**M. John Forster:** Nous sommes encore dans le processus d'ébauche de règlement en application du programme. On a fait beaucoup de constatations au cours des deux dernières années. Il y a eu une dernière réunion du groupe de travail qui s'occupe de ce dossier avec l'industrie, les travailleurs et les syndicats fin janvier. Nous sommes en train d'examiner les demandes et les préoccupations des intervenants en vue de faire une première ébauche de règlement. Le projet de règlement va suivre la même voie que le reste du processus: une publication dans la *Gazette du Canada*, puis une autre période de consultation, et ainsi de suite.

**Mme Caroline St-Hilaire:** Avez-vous terminé la consultation des gens du milieu?

**M. John Forster:** Dans ce genre de dossier, on n'a jamais fini les consultations. Nous sommes en train de faire une proposition aux différentes parties intéressées. C'est tout.

• (1725)

**Mme Caroline St-Hilaire:** J'ai entendu beaucoup de réserves. On disait que vous aviez l'intention de faire une certaine ingérence dans la vie de certains travailleurs, entre autres. Est-ce que vous persistez dans cette démarche?

**M. John Forster:** Oui, on va continuer. On espère avoir une ébauche de règlement ce printemps, avant l'été, et la publier dans la *Gazette du Canada*. Après cela, il y aura une autre période de consultation. On continue à travailler avec tous les intéressés.

**Mme Caroline St-Hilaire:** Vous êtes donc disponibles pour d'autres consultations avec l'ensemble du milieu.

**M. John Forster:** Oui. Il y a des mécanismes de consultation, comme je l'ai dit. Il y a un groupe de travail qui s'occupe de cela. Même si on publie un règlement dans la *Gazette du Canada*, il y a une autre période de consultation formelle. On a fait beaucoup de consultations sur ce sujet. On va continuer dans cette voie.

[Traduction]

**Le président:** Madame Desjarlais, nous n'avons presque plus de temps, je vais par conséquent vous demander de ne poser qu'une question, s'il vous plaît.

**Mme Bev Desjarlais:** Pour poursuivre dans le même sens que Mme St-Hilaire, on a dit que sur les 21 millions de dollars de fonds public affectés par Transports Canada aux ports pour la sûreté, une grande partie sert à faire la vérification des antécédents des travailleurs, ce qui va à l'encontre des conseils de l'industrie et des représentants des employés. Je me demande si c'est bien le cas. Nous entendons dire que les antécédents du conjoint et de la belle-famille des employés vont être vérifiés et qu'on va leur demander s'ils ont voyagé à l'étranger au cours des cinq dernières années. Est-ce le genre d'approche qui est adoptée en matière de contrôles de sécurité?

**M. John Forster:** Cela se rapproche beaucoup des vérifications des antécédents que nous faisons dans le cas des employés des aéroports, qui sont en vigueur depuis 1985 en vertu de ce programme.

**Mme Bev Desjarlais:** Vous dites « beaucoup ». Je me demande si ce sont les genres de choses qui vont se faire? Allez-vous demander des détails sur le conjoint, les parents, la belle-famille et allez-vous demander s'ils se sont rendus à l'étranger au cours des cinq dernières années?

**M. John Forster:** Nous n'allons pas poser de questions au sujet de voyages à l'étranger. On demande des renseignements continus et vérifiables sur cinq ans—les cinq dernières années. Si vous étiez au pays, les voyages n'interviennent pas et si vous avez quitté le pays, alors oui, il faut savoir où vous êtes allé.

**Mme Bev Desjarlais:** Pourquoi?

**M. John Forster:** Il faut être en mesure de vérifier les antécédents de la personne au cours des cinq dernières années. C'est l'exigence prévue. Pour un fonctionnaire, c'est même plus long. C'est le même genre de processus.

**Mme Bev Desjarlais:** C'est une exigence pour les fonctionnaires?

**M. John Forster:** Si vous demandez une cote de sécurité. Pour ma part, cette vérification court sur dix ans.

**M. Randy Morriss:** Cela ressemble au processus de demande de passeport.

**Mme Bev Desjarlais:** Pas tout à fait.

**M. John Forster:** Notre programme n'est pas aussi approfondi que, par exemple, le processus des cotes de sécurité au gouvernement.

**Mme Bev Desjarlais:** Ce sont donc les détails qu'un conjoint, que les parents et que la belle-famille vont devoir donner.

**M. John Forster:** Je n'en suis pas vraiment sûr, mais effectivement, on demande qui fait partie de la famille. Je ne sais pas jusqu'où on va.

**Mme Bev Desjarlais:** Si je peux poser rapidement une autre question, juste au cas où l'horloge a du retard...

**Le président:** Vous allez bientôt dépasser le temps prévu.

**Mme Bev Desjarlais:** Vous avez parlé de la provenance du financement dont bénéficient les ports américains. Obtiennent-ils également du financement de la part du Department of Defence?

**M. Peter Lavallée:** Voulez-vous parler de la sûreté?

**Mme Bev Desjarlais:** Je veux parler de tout financement des ports commerciaux par le Department of Defense.

**Mme Lauren Kinney:** Tout ce que je sais à ce sujet, c'est que le Department of Homeland Security accorde des subventions aux ports pour la sûreté maritime depuis un ou deux ans, mais je ne suis pas au courant de l'éventuel apport du Department of Defense.

**M. Randy Morriss:** En vertu du MARAD, système américain d'administration qui prévoit l'amarrage de navires le long du bord pour la flottille de réserve prête à intervenir, etc., le Department of Defense verse peut-être des fonds, mais je n'en connais pas l'ampleur.

**Le président:** Merci beaucoup d'être venus.

J'ai une question rapide qui porte sur l'approbation de ceux qui travaillent dans les secteurs sensibles des ports. J'aimerais savoir en quoi votre système va être différent de celui qui est actuellement instauré dans le cadre du programme transfrontalier EXPRES. Va-t-il être différent? Sommes-nous en train de réinventer la roue dans le cas des ports? L'ASFC entre-t-elle en jeu? Pourquoi le faites-vous?

**Mme Lauren Kinney:** Nous n'avons pas facilement accès aux détails du programme EXPRES. Autant que je sache, il s'agit certainement d'un programme différent, qui vise les personnes qui passent la frontière, si bien que l'on parle de questions d'immigration, comme vous le soulignez; par contre, le programme dont nous parlons pour les ports vise les travailleurs qui ont un accès non surveillé aux secteurs où se trouvent les navires de croisière, par exemple, pour assurer la manutention des bagages, le chargement des conteneurs, ce genre de choses, ou qui sont au courant de ces éléments. L'objet est donc différent.

● (1730)

**Le président:** Madame Kinney, lorsqu'ils se rendent aux États-Unis ou reviennent au Canada, les camions sont de gros véhicules; sait-on ce qu'ils transportent? Je dirais donc qu'il ne s'agit pas simplement de questions d'immigration, mais aussi de sécurité. Je vous pose encore une fois la question : Vous ne connaissez pas les détails du programme EXPRES?

**M. John Forster:** Je suis au courant du programme EXPRES. Je ne sais pas exactement ce que l'on demande aux chauffeurs de camion, en matière d'antécédents. Ce que nous voulons déterminer—particulièrement avec les États-Unis, car ils vont avoir de nouvelles exigences pour les vérifications des antécédents dans le cas des chauffeurs de camion qui transportent des matières dangereuses, par exemple, et ils vont probablement les appliquer aux chauffeurs canadiens et mexicains également—c'est si, dans ce cas précis, la carte EXPRES d'un chauffeur de camion pourrait répondre aux deux exigences : les exigences à la frontière, ainsi que l'autorisation sécuritaire dans le cas des matières dangereuses.

**Le président:** J'ai une dernière question : Aux États-Unis, TSA adopte une approche uniforme, si bien que les chauffeurs de camion américains qui se rendent au Canada ou au Mexique font l'objet de vérifications par TSA. La même agence impose des vérifications aux chauffeurs de camion qui entrent dans les ports. Avez-vous alors envisagé un débat avec l'ASFC au sujet de l'uniformité des normes? Ou alors, en quoi les préoccupations en matière de sûreté dans les ports diffèrent-elles de celles relatives aux mouvements transfrontaliers, surtout lorsque les Américains semblent avoir un système uniforme?

**M. John Forster:** Eh bien, les Américains prennent des mesures pour adopter ce qu'ils appellent le programme TWIC, qui est un programme complet d'autorisation de sécurité pour les transporteurs. Dans nos discussions avec TSA—pour éviter d'avoir une carte américaine et une carte canadienne—il faudrait à un moment donné que nous reconnaissons la leur et qu'ils reconnaissent la nôtre, pour qu'il n'y ait pas double emploi.

Pour ce qui est de la politique nationale en matière de sûreté, nous avons pris l'engagement d'élargir le programme d'autorisation de sécurité au Canada. Les questions que vous soulevez à propos des

chauffeurs de camion ou des travailleurs des chemins de fer, etc., sont abordées lorsque nous envisageons ce programme. Pour l'instant, ce programme est prévu pour les employés des aéroports et nous examinons la question des vérifications des antécédents des employés dans les ports. À la prochaine étape, nous examinerons ces autres modes de transport, mais nous n'en sommes pas encore là.

**Le président:** D'accord, merci.

Merci d'être venus aujourd'hui.

**M. Randy Morriss:** Monsieur le président, si vous permettez, j'ai fait preuve d'un peu de négligence dans ma réponse à une question de M. Gouk sur la surveillance. J'aurais dû citer l'exemple du Port de Montréal où on retrouve une équipe regroupant des représentants de la GRC, de la police provinciale du Québec, de la police de la ville, des douanes et de l'agriculture. La surveillance est donc assez solide au Port de Montréal également. Halifax était un exemple, Montréal en est un autre.

**Le président:** D'accord, merci beaucoup d'être venus.

La séance est levée.

---





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

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

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

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

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

---

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

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