



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 022 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 22 septembre 2016

Vice-Président

M. Luc Berthold

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

Le jeudi 22 septembre 2016

•(0845)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

Bonjour à toutes et à tous.

Je vous remercie beaucoup de votre présence ce matin dans le cadre de cette rencontre

Nous avons le plaisir de recevoir l'honorable David Emerson, qui a bien voulu accepter l'invitation du Comité. Merci, monsieur Emerson, d'être ici parmi nous pour répondre aux différentes questions que les parlementaires voudront vous poser ce matin.

Nous entendrons également, par l'entremise de la vidéoconférence, M. Murad Al-Katib, qui se trouve à Regina, en Saskatchewan.

Bonjour, monsieur Al-Katib. Merci beaucoup de vous joindre à nous.

[Traduction]

M. Murad Al-Katib (ancien conseiller, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, À titre personnel): Bonjour. Merci beaucoup de votre invitation.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Sans plus tarder, je cède la parole à l'honorable David Emerson, qui fera ses remarques préliminaires.

[Traduction]

L'hon. David Emerson (ancien président, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, À titre personnel): Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité. Je suis très heureux d'être ici.

Je dois mentionner d'entrée de jeu que le rapport dont il est question aujourd'hui a vu le jour il y a pratiquement deux ans et a été présenté au ministre des Transports il y a environ huit mois. J'ai donc eu beaucoup de temps pour le mûrir et y réfléchir. Je me suis intentionnellement tenu à l'écart des médias, des conférences et des colloques. Je ne voulais surtout pas devenir en quelque sorte l'objet du rapport; je tenais à ce que les gens débattent de son contenu.

Si vous me le permettez, même si de nombreuses personnes l'appellent le rapport Emerson, ce ne l'est en fait pas. Un comité consultatif de cinq personnes m'a épaulé. J'ai présidé le Comité d'examen, et Murad Al-Katib était l'un des experts qui y siégeaient. Il possède de grandes connaissances des secteurs agricoles au Canada. Le Comité d'examen se composait également de Duncan Dee, un ancien cadre supérieur d'Air Canada; de Marcella Szel, une ancienne cadre supérieure du Canadien Pacifique; de Marie-Lucie Morin, ma sous-ministre lorsque j'étais au ministère du Commerce et des Affaires étrangères — elle se trouve en fait derrière — et de David Cardin, un ancien cadre supérieur de Maersk, la plus importante entreprise de transport au monde.

L'objectif du rapport était vraiment de nous pencher sur la situation au cours des 25 à 30 prochaines années. Ce n'était pas de dresser une liste détaillée des choses à faire ici et maintenant. Nous avons essayé de situer le Canada par rapport à certaines des principales forces géopolitiques qui influenceront sur notre pays et notre économie au cours des prochaines décennies et nous nous sommes demandé ce que nous devions faire aujourd'hui pour nous assurer d'être concurrentiels sur la scène mondiale et de connaître du succès sur le plan économique dans deux ou trois décennies. Je dois vous avouer que deux ou trois décennies ce n'est pas très long dans le monde des transports. Bon nombre d'entre vous savent très bien qu'il arrive que des projets d'infrastructure stagnent aux étapes de la planification ou de l'approbation durant des décennies ou jusqu'à ce qu'ils meurent, selon ce qui arrive en premier. Ces projets meurent normalement, comme nous en avons été témoins en ce qui concerne le pipeline de la vallée du Mackenzie. C'est la même situation dans le cas des règlements. Lorsque vous modifiez des règlements dans le secteur des transports, vous devez avoir une perspective à très long terme en vue de permettre à un système de transport très complexe de s'adapter à tout changement important relativement aux politiques et aux règlements.

J'aimerais vraiment me concentrer exclusivement sur les points mis en relief dans le rapport. J'aimerais souligner deux ou trois éléments au lieu de tout éplucher dans le détail. Comme je l'ai déjà sous-entendu, nous avons essayé d'établir des liens entre les enjeux du secteur des transports, les politiques et les règlements connexes et l'économie canadienne. C'est le commerce qui est le fil conducteur. Notre réussite commerciale dépend maintenant davantage des transports, à mon avis, que de la politique commerciale, parce que les investissements internationaux sont tellement nombreux en réalité que cela assure une présence commerciale partout dans le monde, d'autant plus que les tarifs douaniers sont relativement faibles à notre époque. Par ailleurs, les transports représentent la part du lion des structures de coûts globales, et cette part dépasse pratiquement tout autre élément qui peut vous venir à l'esprit relativement au commerce. Bien faire les choses quant aux transports, c'est la meilleure manière de veiller à la compétitivité future du pays.

•(0850)

Les liens avec le commerce et la réussite économique... Évidemment, les transports sont à bien des égards ce qui permet aux pays de former un tout. Le Canada est un très grand pays dont la maigre population est répartie entre trois océans, et les transports sont absolument essentiels à l'unité et à la cohésion du pays. Autrement dit, l'identité nationale en dépend.

Au lieu de souligner une recommandation précise, je crois que la chose la plus importante que le gouvernement doit faire est d'avoir un processus décisionnel efficace. Voilà pourquoi je vous invite à lire attentivement le chapitre sur la gouvernance. La gouvernance, c'est prendre les bonnes décisions — des grandes décisions politiques qui auront des effets sur l'ensemble de l'administration jusqu'aux menus détails des décisions réglementaires —, les prendre en temps réel et prendre des décisions très éclairées qui s'appuient sur des renseignements de qualité. Il est vrai que nous avons formulé des recommandations tout au long du rapport, mais vous ne faites pas vraiment grand-chose si vous n'arrivez pas à adopter une bonne gouvernance. Vous serez moins efficaces.

Je vais m'arrêter là, et je suis prêt à répondre aux questions, monsieur le président.

•(0855)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Emerson.

Je veux vous remercier, vous et toute votre équipe, de l'excellent travail que vous avez fait et de tout le temps que vous avez consacré à rédiger ce rapport. Les membres du Comité avaient très hâte de vous recevoir pour pouvoir en discuter.

J'ai une précision à faire aux députés qui sont avec nous aujourd'hui. Nous abordons deux sujets ce matin. Donc, il n'y a pas d'ordre précis. Nous aurons deux heures avec M. Emerson. N'hésitez pas à passer d'un sujet à l'autre; il n'y a pas de problème. C'est ce que nous avons convenu ici avec le greffier ici. Il n'y aura pas une deuxième série de remarques préliminaires ce matin. Nous souhaitons avoir un échange avec M. Emerson pendant les deux heures où nous avons la chance de l'avoir avec nous.

Pour la première ronde de questions, je cède la parole à Mme Kelly Block.

[Traduction]

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous suis reconnaissante d'avoir l'occasion de discuter avec vous, monsieur Emerson. Je vous souhaite la bienvenue au Comité.

Je sais que le rapport porte notamment sur l'interconnexion. J'aimerais donc vous poser certaines questions à ce sujet. À la page 165 du rapport, il est recommandé que le gouvernement du Canada permette l'élimination progressive des limites de l'interconnexion de 160 kilomètres.

J'aimerais en parler un peu avec vous. Nous en sommes à la deuxième journée de notre étude. Nous avons entendu les commentaires de certains producteurs, et j'ai entendu des électeurs de ma circonscription me dire depuis la publication du rapport — ma circonscription est une circonscription rurale très vaste — qu'ils s'inquiètent que vous ayez formulé cette recommandation dans votre rapport en raison précisément de l'évolution du portrait dans les Prairies en ce qui concerne le nombre d'endroits où il est possible de charger et de décharger des grains. L'un des représentants de l'Office des transports du Canada a affirmé mardi que l'interconnexion est un outil utilisé pour corriger les défaillances du marché.

Premièrement, définiriez-vous ce qui s'est produit en 2013 comme une défaillance du marché ou diriez-vous qu'il s'agit plutôt tout simplement d'une suite d'événements extraordinaires survenus en même temps qui ont exercé la pression que nous avons vue dans les Prairies en ce qui concerne le transport du grain?

Deuxièmement, pourriez-vous nous dire quelques mots au sujet de l'évolution du portrait et pourquoi avez-vous jugé bon de recommander l'élimination progressive de ces limites de l'interconnexion?

L'hon. David Emerson: Merci beaucoup de votre question.

J'aimerais vous rappeler le fondement de notre réflexion sur les enjeux liés au transport; nous devons examiner ce qui se passera au cours des 25 à 30 prochaines années. Le débat entourant l'interconnexion est très restreint, parce que l'interconnexion s'applique seulement, comme vous le savez, à certaines provinces et au secteur des grains. Il s'agit d'une tentative pour stimuler la concurrence dans un système où, disons-le carrément, il y a un profond déséquilibre dans le pouvoir de marché entre les grands fournisseurs de services et les petits expéditeurs.

Dans l'ensemble du système de transport — pas seulement le transport ferroviaire —, il y a une vaste gamme de problèmes qui découlent de quasi-monopoles ou de monopoles naturels pour reprendre le terme consacré. Les déséquilibres dans le pouvoir de marché dans le système engendrent énormément de frictions entre les fournisseurs de services et leurs clients. L'interconnexion est un petit outil parmi tant d'autres pour donner un coup de main au secteur agricole.

Nous étions d'avis que des dispositions sur l'interconnexion sont nécessaires. Cependant, dans une perspective à long terme, soit des décennies, nous ne devrions pas examiner l'interconnexion en mettant uniquement l'accent sur le secteur des grains ou trois provinces. Nous devons nous pencher sur l'interconnexion de manière plus large.

Il est notamment recommandé dans le rapport d'actualiser le mandat de l'Office des transports du Canada, de lui accorder plus de ressources pour que l'Office puisse prendre des décisions concernant une vaste gamme d'expéditeurs qui ont l'impression d'être désavantagés en raison de leur situation locale ou de leur fournisseur de services local et de lui donner le mandat de gérer l'interconnexion. Les limites pourraient être de 160 kilomètres. Elles pourraient être plus que cela ou moins que cela. Dans un monde idéal, cela devrait probablement s'appliquer également à d'autres produits de base. Selon nous, les limites de 160 kilomètres étaient arbitraires. C'est une mesure restreinte en ce qui a trait à l'intérêt public à long terme; il faut l'élargir.

•(0900)

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

J'ai lu le projet de loi C-30, et je crois comprendre que l'interconnexion peut également s'appliquer à d'autres produits de base et tient compte des différentes régions au pays. Je crois aussi comprendre que divers tarifs sont proposés. L'interconnexion remonte à 1904. Au début, les limites étaient de quatre milles. Nous envisageons maintenant d'autoriser différentes distances.

Si les limites de 160 kilomètres donnent maintenant accès à l'interconnexion à 92 % des producteurs, ce qui est plus élevé qu'auparavant, pourquoi ne pas tout simplement conserver cette disposition dans la loi ou même envisager d'autoriser des limites plus élevées, si c'est plus sensé?

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Je vous demande de formuler une brève réponse, monsieur Emerson.

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Pour être franc avec vous, je ne crois pas que ce soit un grave problème de conserver cette disposition dans la loi, mais je crois que c'est grave de ne pas nous pencher sur son évolution à plus long terme en vue d'autoriser une plus vaste utilisation de l'interconnexion dans l'avenir.

M. Al-Katib est en fait le spécialiste en la matière du Comité d'examen. Murad, aimeriez-vous faire un bref commentaire sur l'interconnexion?

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Malheureusement, le temps est écoulé.

Je vais demander à M. Al-Katib de garder sa réponse pour un peu plus tard.

Je dois maintenant céder la parole à M. Badawey.

[Traduction]

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur Emerson, bienvenue au Comité. C'est un plaisir de vous y accueillir ce matin.

J'aimerais d'abord vous poser une question en ce qui concerne le rôle du gouvernement fédéral. Quel rôle pensez-vous ou voyez-vous le gouvernement fédéral prendre pour s'assurer que le secteur privé, les administrations municipales, les gouvernements provinciaux, les autres parties concernées, les clients, les passagers et tous les autres...? Quel rôle et quelles mesures faut-il nécessairement adopter pour nous assurer que le système de transport canadien demeure concurrentiel à l'échelle mondiale?

L'hon. David Emerson: Comme je l'ai déjà mentionné, dans le rapport, tout un chapitre est consacré à la gouvernance. Les améliorations à la gouvernance incluraient notamment l'établissement d'un comité consultatif sur les transports et la logistique, et ce comité serait composé de représentants de toutes les entités du système de transport et des gouvernements provinciaux et locaux en vue d'avoir une réflexion éclairée et continue pratiquement en temps réel sur le système de transport et son évolution future. C'est extrêmement important.

Comme je l'ai aussi mentionné plus tôt, l'actualisation du mandat de l'Office des transports du Canada est extrêmement importante. Le système de transport et les politiques connexes ont évolué au cours des dernières décennies: passant d'un système de transport profondément réglementé par le gouvernement à un système hautement axé sur le marché.

• (0905)

M. Vance Badawey: Permettez-moi de creuser un peu cet aspect, parce que ma prochaine question portait justement sur l'Office des transports du Canada. Cet organisme a un mandat prescrit par la loi. À votre avis, son mandat lui permet-il d'inclure ce dont il est question ici comparativement à un autre organisme?

L'hon. David Emerson: Pour vous répondre en un mot, non. Au sein du gouvernement, nous n'avons pas de mécanisme pangouvernemental en ce qui concerne les politiques des divers ministères. Qu'il s'agisse du commerce international, des affaires mondiales, de l'environnement, des questions environnementales ou des questions touchant le Nord, il faut davantage mettre l'accent au sein du gouvernement sur les transports et réaliser que c'est la pierre angulaire de la politique économique gouvernementale. Cela doit dépasser les sphères de l'Office des transports du Canada, dont les

domaines d'intérêt réglementaire sont plus restreints. Je crois qu'il faut des mécanismes de consultation qui regroupent les divers éléments du système de transport et de logistique, ainsi qu'une grande quantité de renseignements provenant des institutions financières. Si nous voulons donner l'occasion au système de transport de croître et de prospérer dans l'avenir, il nous faudra beaucoup plus d'argent que ce dont dispose le gouvernement; l'aide du secteur privé sera nécessaire. Le gouvernement devra comprendre comment mettre davantage à contribution le secteur privé.

M. Vance Badawey: En ce qui a trait à ces investissements et à l'harmonisation de la stratégie et des investissements dans l'infrastructure, vous ne manquez pas de mentionner dans le rapport l'importance d'harmoniser ces investissements dans l'infrastructure et la stratégie de transport en vue d'obtenir de meilleurs rendements, de meilleurs résultats et de meilleures mesures du rendement.

Au sujet de ces investissements et de certaines décisions qu'examine actuellement le Comité, avez-vous l'impression que beaucoup de décisions sont prises trop rapidement et qu'il serait préférable d'élaborer d'abord une stratégie avant de prendre ces décisions? J'essaie de faire valoir qu'une élimination progressive trop hâtive des limites de l'interconnexion ne serait peut-être pas dans l'intérêt supérieur de l'industrie. Croyez-vous qu'il serait avantageux d'élaborer d'abord une stratégie avant de les éliminer progressivement?

L'hon. David Emerson: En dehors des crises, parce que les décisions doivent être immédiates en raison de la nature même de la situation, je suis généralement d'accord pour dire qu'il est mieux d'établir une stratégie et d'ensuite prendre des décisions dans l'optique de cette stratégie.

M. Vance Badawey: En ce qui concerne les portes d'entrée — il est question des corridors commerciaux et des portes d'entrée dans le rapport —, le Canada a construit à certains égards au début du siècle un chemin de fer, mais le pays n'a jamais nécessairement intégré le transport ferroviaire au transport maritime, au transport routier et au transport aérien. Croyez-vous que dans l'avenir il serait avantageux d'établir des portes d'entrée et des corridors commerciaux en fonction des forces des différentes régions du pays et d'ensuite investir dans l'infrastructure?

L'hon. David Emerson: Il ne fait aucun doute dans mon esprit que les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont essentiels à l'efficacité du système de transport et à la manière dont il soutiendra le commerce international. Dans le rapport, il est longuement question des corridors commerciaux et des portes d'entrée. Nous avons mentionné que le gouvernement du Canada devait jouer un rôle de chef de file en vue d'assurer le caractère sacré ou, du moins, la durabilité et la protection des principaux corridors de transport et de logistique. L'étalement urbain et diverses autres perturbations peuvent entraîner des goulots d'étranglement et de véritables problèmes et crises sur le plan de la concurrence si ces corridors ne sont pas protégés et que nous ne leur donnons pas les moyens de fonctionner de manière fluide et efficace.

M. Vance Badawey: Parfait. Merci, monsieur Emerson.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à M. Robert Aubin.

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, monsieur le président.

Monsieur Emerson, monsieur Al-Katib, je vous souhaite la bienvenue parmi nous. Il nous fait plaisir d'obtenir votre éclairage et votre expertise au sujet des travaux que nous menons.

Monsieur Emerson, étant le dernier arrivé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, j'ai passé les derniers jours à lire votre rapport. N'hésitez donc pas à me corriger si ma compréhension de ce que vous avez dit est fautive.

Si on procède du général en allant vers le particulier, il m'a semblé d'abord que tout le rapport s'appuie sur le fait que notre marché est déjà concurrentiel. Après avoir entendu un certain nombre de témoins, j'ai l'impression que nous pouvons au moins nous interroger au sujet de cet aspect concurrentiel dans le domaine des transports au Canada.

Qu'est-ce qui vous permet d'affirmer que le marché est compétitif au Canada?

• (0910)

[Traduction]

L'hon. David Emerson: À mon avis, lorsque vous aurez eu l'occasion de réfléchir au rapport dans son ensemble, vous comprendrez que nous n'affirmons pas que le système de transport est parfaitement concurrentiel. Dans mon exposé, j'ai mentionné qu'il y avait de nombreux déséquilibres importants dans le pouvoir de marché dans le système en raison de la nature des transports et des monopoles naturels qui prévalent; il peut s'agir notamment d'aéroports, de chemins de fer ou de ports. La concurrence est vraiment déficiente pour certains éléments importants.

Toutefois, l'économie canadienne se fonde sur le commerce. C'est l'une des économies les plus axées sur les échanges commerciaux dans le monde, et nos systèmes de transport sont en concurrence avec les systèmes de transport des États-Unis et d'ailleurs. En ce sens, il y a énormément de concurrence entre les compagnies de chemin de fer canadiennes et américaines, entre les ports canadiens et américains, entre les aéroports canadiens et américains et entre les compagnies aériennes canadiennes. Par exemple, même si Air Canada fait partie d'un oligopole au Canada, l'entreprise se trouve dans un marché international hautement concurrentiel. Nous sommes en présence d'une combinaison de déséquilibres concurrentiels à l'échelle locale et de forces concurrentielles très puissantes à l'échelle mondiale.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

En réponse à une question précédente, vous avez parlé de l'importance de l'arrivée de fonds du secteur privé. Dans votre rapport, vous en parlez en soulignant même, entre autres, des pourcentages de participation étrangère potentielle dans le secteur des aéroports.

Toutefois, une réalité ne changera jamais au Canada, et ce, même au cours des 25 prochaines années, à savoir la géographie. Nous avons un pays immense avec des régions isolées. Je pense, par exemple, à toutes les régions nordiques.

Comment fait-on si l'on ouvre une plus grande porte au secteur privé pour atteindre ces régions et s'assurer qu'elles auront des services équivalents si on sait que la rentabilité ne sera probablement pas au rendez-vous?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: C'est vraiment un excellent commentaire. Nous soutenons dans le rapport que les collectivités isolées, en particulier dans le Nord, ne seront pas servies adéquatement par la

libre concurrence. Les distances sont énormes, et le nombre de passagers est minime. La capacité de financer les infrastructures de transport dans les collectivités isolées n'existe tout simplement pas. Il sera impossible d'y attirer des investissements privés. Bref, nous sommes on ne peut plus clairs: le gouvernement doit jouer un rôle beaucoup plus important, en particulier dans certaines régions éloignées du pays.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

Pour répondre à votre commentaire sur l'augmentation des investissements privés dans des éléments importants du système de transport, nous avons demandé d'autoriser des investisseurs de grands établissements — pas sur les marchés boursiers, mais bien des investisseurs de grands établissements — à jouer un plus grand rôle dans le financement des aéroports et des ports, par exemple. Nous croyons que c'est possible de le faire en nous appuyant sur les lignes directrices du gouvernement, les marchés publics et des ententes qui permettraient des investissements massifs et stables à long terme dans les infrastructures canadiennes. En fait, la Caisse le fait au Québec, comme vous n'êtes pas sans le savoir.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Me reste-t-il une minute, monsieur le président?

J'aimerais alors céder la parole à M. Al-Katib pour qu'il puisse répondre à la question de ma collègue. C'est une question qui m'intéresse également.

[Traduction]

M. Murad Al-Katib: Quelle question?

• (0915)

L'hon. David Emerson: La question sur l'interconnexion. Faites-lui votre exposé de 30 secondes sur les élévateurs à grains.

M. Murad Al-Katib: Oui, bien sûr. Avec joie.

Au sujet de l'interconnexion, je crois qu'il est très important de mentionner que, durant l'examen, il était très difficile d'avoir des exemples de l'utilisation des dispositions sur les limites de l'interconnexion qui ont été étendues à 160 kilomètres. Cela dit, lorsque nous réfléchissons à la situation après coup, nous constatons que les expéditeurs ne sont pas d'accord pour dire que l'utilisation peu fréquente des dispositions signifie que cet aspect du régime réglementaire a une efficacité ou un effet limité. Selon de nombreux expéditeurs, cela stimule la concurrence, et c'est ainsi que nous pouvons évaluer la réussite de l'interconnexion.

Il faut vraiment mettre quelque chose au clair. L'industrie a retenu de cette recommandation que nous pensions que l'interconnexion n'était pas importante. Nous avons recommandé d'éliminer progressivement les limites de l'interconnexion de 160 kilomètres et de laisser à l'organisme le soin de déterminer les distances appropriées selon les circonstances. Je crois que c'est ce à quoi fait allusion M. Emerson: la nécessité d'une stratégie et d'un mandat cohérents sur l'utilisation de l'interconnexion comme moyen d'accroître la concurrence. Je crois que c'est important. Nous en reconnaissons l'importance; notre commentaire portait vraiment sur la méthodologie et la nature arbitraire des 160 kilomètres.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Al-Katib.

Je cède maintenant la parole à M. Iacono.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour, messieurs Emerson et Al-Katib. Monsieur le président, je partagerai le temps dont je dispose avec mon collègue Sean Fraser.

Monsieur Emerson, j'ai quelques questions concernant votre rapport.

Au sujet du transport du grain, il est suggéré que le système de manutention et de transport du grain ne soit pas trop réglementé. Les rôles et les obligations devraient être clairs. À qui appartiennent les rôles et les obligations? Appartiennent-ils aux compagnies ferroviaires et aux fermiers? Comment peut-on définir des rôles clairs sans avoir une certaine réglementation?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Dans le rapport, nous avons clairement dit que le système de transport était en premier lieu un système. C'est un système très complexe qui englobe de nombreux éléments distincts, de nombreuses entreprises différentes et de nombreux joueurs. Le système de transport du grain n'est pas différent.

En ce qui a trait au secteur des grains, nous affirmons dans le rapport qu'il faut une tribune ou un mécanisme pour regrouper tous les différents intérêts du milieu agricole ou des grains: les compagnies de chemin de fer, les entreprises du secteur des grains, les ports, les expéditeurs et les agriculteurs. Tous ces acteurs doivent échanger et réfléchir à la suite des choses à long terme. Ils doivent également être beaucoup mieux outillés et avoir des renseignements de meilleure qualité et beaucoup plus fiables que ce qu'ils ont actuellement pour qu'il y ait un suivi continu des priorités et qu'ils soient en mesure d'anticiper les possibles goulots d'étranglement.

Par exemple, la crise de 2013-2014 dans le secteur des grains aurait largement pu être évitée si tout le monde dans le système avait eu à sa disposition les renseignements qu'avaient en main les autres et que cette information avait été mise en commun et utilisée pour prendre des décisions de manière anticipée. Cependant, le système et la prise de décisions sont fragmentaires, et nous avons eu la crise que nous avons connue en 2013-2014.

Murad, vous êtes le spécialiste.

M. Murad Al-Katib: Les principaux éléments fondamentaux de la recommandation concernant les rôles et les responsabilités d'un système commercial sont des renseignements adéquats et le pouvoir de l'organisme d'enquêter et d'intervenir de sa propre initiative pour examiner les problèmes systémiques dans le système de transport.

Actuellement, l'Office des transports du Canada adopte uniquement une approche réactive en fonction des plaintes. Nous pensons qu'un organisme de réglementation devrait avoir le pouvoir d'enquêter et que les mécanismes de règlement des différends sont l'élément essentiel. Si nous avons des mécanismes adéquats de règlement des différends, nous encouragerons les parties à arriver à des solutions de nature commerciale. Les ententes sur le niveau de services conclues entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs sont une façon réglementaire d'encourager des résultats de nature commerciale. Elles incluent notamment des conséquences financières réciproques. Si une compagnie de chemin de fer a le droit d'imposer des frais de stationnement, un expéditeur devrait aussi avoir le droit d'exiger un dédommagement dans le cas d'un manquement quant au niveau de services.

Nous utilisons l'expression « réciprocité » dans le rapport, et il faut bien le comprendre comme des droits réciproques pour régler des déséquilibres dans le pouvoir de marché dans le cadre de contrats commerciaux. Voilà pourquoi il ne faut pas réglementer à outrance.

J'ai utilisé l'expression très clairement dans nos consultations. Je vous mets en garde. Réglementer à outrance peut réellement nuire au système et le rendre grandement inefficace.

● (0920)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Fraser, vous disposez de deux minutes.

[Traduction]

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Ma première question s'adresse à vous, monsieur Al-Katib. Au sujet de la question de l'interconnexion, je crois avoir entendu M. Emerson dire plus tôt que ce ne serait pas vraiment un problème de ne pas y toucher à court terme tant que nous avons un plan à long terme en la matière. Lors de notre dernière réunion, nous avons entendu des producteurs nous expliquer que cela causerait en gros des problèmes à court terme, mais ce n'est pas parce qu'ils l'utilisent beaucoup actuellement, mais bien parce que cela a créé des conditions commerciales qui stimulent plus ou moins la concurrence dans le marché. Croyez-vous que, si nous l'éliminons progressivement de manière prématurée, les craintes des producteurs se concrétiseront et que cela ne nous rendrait pas service?

M. Murad Al-Katib: Je tiens à rappeler que, malgré son élimination progressive, cette question relève toujours de l'Office des transports du Canada, qui a encore le pouvoir de déterminer les limites de l'interconnexion. L'élimination progressive ne signifie pas que nous nous débarrassons complètement des dispositions sur l'interconnexion.

Cela étant dit, que ce soient 160 ou 30 kilomètres, limite qui était davantage la norme auparavant, nous tenons très clairement à dire que c'est arbitraire. Vous auriez pu choisir 160 ou 250 ou 150 kilomètres. Le maintien des limites à 160 kilomètres n'est pas le principal problème. Je crois qu'il faut examiner cette question.

Je crois qu'il est important d'avoir un certain équilibre. Les compagnies de chemin de fer tenaient fermement à nous faire comprendre que les dispositions sur l'interconnexion les exposent à une concurrence induite de la part des compagnies de chemin de fer américaines qui peuvent entrer au Canada, alors que les entreprises canadiennes n'ont pas le droit de leur côté d'entrer aux États-Unis et de faire concurrence aux entreprises américaines. Il y a cette question d'équilibre; nous devons toujours examiner les règlements en évaluant les deux côtés. Cela donne plus d'options aux transformateurs, mais cela expose évidemment les compagnies de chemin de fer canadiennes à une concurrence induite de la part des compagnies de chemin de fer américaines.

M. Sean Fraser: Merci.

Monsieur le président, me reste-t-il du temps?

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Je suis désolé, monsieur Fraser.

Je cède maintenant la parole à M. Sikand pour six minutes.

[Traduction]

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci de votre présence.

Le Comité d'examen a entendu que 94 % du grain est transporté par train. Cela vous semble-t-il correspondre à la réalité?

L'hon. David Emerson: Oui.

M. Murad Al-Katib: Dans le cadre du régime actuel, le transport se fait bien par train, mais la donne change, et les conteneurs sont de plus en plus utilisés.

M. Gagan Sikand: D'accord. Comme vous avez mentionné qu'il y a un lien entre le commerce et le transport, diriez-vous que nous pourrions utiliser un autre moyen de transport viable que le train?

L'hon. David Emerson: Non. Comme nous l'avons mentionné dans le rapport, il est évident que les produits agricoles canadiens, en particulier — je crois que cela s'applique aussi au fret en vrac canadien —, doivent parcourir de plus longues distances pour atteindre la côte que dans les pays concurrents comme l'Australie ou les États-Unis. Le transport ferroviaire continuera d'être dans un avenir prévisible un facteur déterminant pour l'économie canadienne, en particulier pour ce qui est du vrac et des transports intermodaux par conteneurs.

M. Gagan Sikand: Compte tenu de cela, serait-ce concevable ou même possible d'envisager de construire un tout nouveau chemin de fer ou une nouvelle structure?

L'hon. David Emerson: C'est toujours possible. C'est toujours une question d'argent, et il faut avoir le corridor ou les terres pour le faire. Nous nous sommes en fait penchés sur des manières totalement différentes de construire et d'exploiter des chemins de fer, et nous avons examiné la façon dont le font différents pays dans le monde. Nous avons conclu que le système des compagnies de chemin de fer canadiennes de catégorie 1 est vraiment l'un des meilleurs dans le monde. Nous nous plaignons tous qu'Hunter Harrison réduise ses ratios d'exploitation, qu'il presse le plus possible ses actifs et que la capacité n'est pas suffisante dans le système, mais la vérité est que le système des chemins de fer canadiens de catégorie 1 est extrêmement efficace. Nous nuisons à l'économie canadienne si nous décidions en quelque sorte de toucher aux acquis sur le plan de l'efficacité.

À notre avis, il n'est pas nécessaire que le gouvernement aide les compagnies de chemin de fer de catégorie 1, mais le gouvernement doit créer un environnement dans lequel les réseaux d'apport seraient beaucoup plus fluides, concurrentiels et efficaces. Dans un monde avec des corridors où des volumes élevés sont transportés à haute vitesse par train ou par avion, ils sont vraiment l'épine dorsale du système de transport, et nous avons un monde où c'est le premier et le dernier mille. Il faut assurer un meilleur accès pour les petites collectivités aux corridors où des volumes élevés sont transportés à haute vitesse. Nous devons fortement soutenir les chemins de fer d'intérêt local et les entreprises de transport routier pour que les réseaux d'apport des régions éloignées qui ne se trouvent pas sur la ligne principale y aient accès.

• (0925)

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

M. Luc Berthold: Il vous reste deux minutes et demie.

M. Murad Al-Katib: [Note de la rédaction: inaudible] tonnes de capacité additionnelle pour l'utilisation de conteneurs intermodaux. La flotte de wagons-trémies n'est plus très jeune. Si nous remplaçons la flotte de wagons-trémies par des wagons de grande capacité, nous pouvons créer de cinq à huit millions de tonnes de capacité additionnelle dans le système ferroviaire en utilisant les corridors actuels. Nous irions chercher des dizaines de millions de tonnes de capacité additionnelle en utilisant tout simplement mieux ce que nous avons déjà.

M. Gagan Sikand: Merci.

J'aimerais passer à un autre sujet, étant donné que nous avons l'occasion de vous avoir devant le Comité.

En ce qui concerne le secteur aérospatial, étant donné que nous constatons que bon nombre de pays asiatiques sont de plus en plus novateurs, comment réussir à continuer d'être un joueur dominant dans ce secteur? Je sais que c'est une question très vaste.

L'hon. David Emerson: Eh bien, le secteur aérospatial était le sujet d'un tout autre rapport auquel j'ai participé il y a quelques années. J'imagine que je peux faire quelques commentaires.

Nous devons premièrement continuer d'en faire une priorité industrielle nationale. Pour ce qui est en particulier du secteur spatial, le Canada est un chef de file dans le domaine depuis des décennies. Je crois qu'il y a un certain relâchement à cet égard et que nous n'avons plus de stratégie à long terme. Nous avons arrêté de nous engager à investir de grandes sommes à long terme. Par le fait même, nous avons perdu un moteur économique, un important moteur de développement du Nord et des régions isolées, de la sécurité, etc. C'est ce qui découle du secteur spatial, et c'est essentiel. Les marchés publics sont primordiaux. Nous avons formulé des recommandations par le passé concernant l'adoption de meilleurs programmes en vue de soutenir le secteur aérospatial.

M. Gagan Sikand: Merci beaucoup.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

Madame Watts, vous avez la parole.

[Traduction]

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Je vous remercie de votre présence. Je suis heureuse de vous voir.

J'aimerais discuter des corridors commerciaux particulièrement dans mon coin de pays et dans la région métropolitaine de Vancouver. Dans le rapport, il est question de gouvernance, et vous avez dit que c'était extrêmement important. Je suis tout à fait d'accord avec vous, parce que je crois qu'il y a énormément de conflits lorsqu'un aspect relève de nombreux organismes. Dans le cas, par exemple, de Port Metro, de Metro Vancouver ou quand il y a trois ordres de gouvernement, les organismes peuvent avoir des objectifs contradictoires. Par ailleurs, il y a la coopération interministérielle non seulement au gouvernement fédéral, mais également au gouvernement provincial. Je crois que nous en voyons beaucoup les effets actuellement; les municipalités et Port Metro sont à couteaux tirés au sujet des terres nécessaires en vue de protéger une partie des activités économiques.

Compte tenu de tout cela — je m'attends à ce que ce soit frustrant pour vous —, je sais que le groupe de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique a été créé et que toutes les parties concernées y ont été invitées, mais cela n'a pas encore permis de trouver de solutions concrètes sur la manière de mieux tirer profit de tous ces éléments le long du corridor. Que nous conseilleriez-vous pour évaluer ce à quoi l'ensemble de la situation ressemblera dans 10 ou 20 ou 30 ans et rendre le tout fonctionnel? Dans tous ces éléments... À proximité du projet d'agrandissement, ou le projet T2, se trouve le deuxième poste frontalier en importance au pays, où traversent des milliards de dollars de marchandises entre les États-Unis et le Canada — par camion —, et cela ne joue aucun rôle dans l'ensemble du corridor. Comment surmonter tout cela?

• (0930)

L'hon. David Emerson: La réponse courte est l'argent.

Voici la réponse longue. Lorsque j'étais au gouvernement, j'étais ministre du Commerce international et j'étais aussi responsable de l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Dans notre rapport, nous avons souligné que d'autres pays dans le monde ont suivi ce que nous avons fait à cet égard, soit d'intégrer les corridors de transport favorisant les activités commerciales et de fonder nos décisions en matière d'infrastructure sur le bien-fondé de l'investissement pour le corridor commercial. Il ne s'agissait pas de construire des patinoires dans des circonscriptions marginales sur le plan politique.

Mme Dianne L. Watts: D'accord.

L'hon. David Emerson: Le facteur déterminant était de trouver les investissements qui amélioreraient vraiment les résultats commerciaux du Canada. Nous avons recommandé dans le rapport d'avoir une très étroite collaboration entre le ministre des Transports et le ministre des... Je ne sais pas comment se nomme maintenant ce ministère; c'était auparavant le ministère du Commerce international, le MAECI. Il doit y avoir une étroite collaboration entre ces ministres, en particulier en ce qui concerne la planification des infrastructures, l'harmonisation de la politique commerciale et de la planification des transports, et vice versa. Il faut également avoir un dialogue entre les provinces et les municipalités par l'entremise du comité consultatif sur les transports et la logistique dont nous avons parlé.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Je crois que c'est un bon modèle qui peut fonctionner. L'objectif est que tout le monde soit sur la même longueur d'onde et ait le même objectif. Les administrations municipales ont parfois différents objectifs.

En ce qui a trait à la gouvernance, cet organisme aura besoin d'une forte volonté politique et de pouvoirs considérables pour prendre toutes ces décisions d'un bout à l'autre.

L'hon. David Emerson: Oui. Selon moi, le mandat de cet organisme serait prescrit dans une version modifiée de la Loi sur les transports du Canada, et nous aurions une stratégie canadienne en matière de transports et de logistique qui serait sans cesse actualisée.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Oui.

L'hon. David Emerson: Au lieu d'avoir un examen tous les 10 ans, comme nous venons de réaliser, il y aurait pratiquement au moins un examen annuel, mais il faut d'abord une stratégie pour examiner...

Mme Dianne L. Watts: C'est certain.

L'hon. David Emerson: ... et il faut élaborer une stratégie. Je crois que les fonds fédéraux pour l'infrastructure peuvent être utilisés pour tirer profit des décisions locales et prendre de bonnes décisions pour le système national et les collectivités locales.

Mme Dianne L. Watts: En effet.

L'hon. David Emerson: Il faut donc de l'argent, car il confère les moyens d'agir, alors que la stratégie fournit les points de repère.

Mme Dianne L. Watts: Je pense que c'est probablement plus avantageux quand ce modèle est enchâssé dans la loi. C'est alors que l'on obtient...

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Je regrette, madame Watts, mais le temps dont vous disposiez est écoulé.

[Traduction]

Mme Dianne L. Watts: Mon temps est écoulé?

Le vice-président (M. Luc Berthold): Oui.

Mme Dianne L. Watts: Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à M. Hardie.

[Traduction]

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, messieurs Emerson et Al-Katib.

Je veux traiter du projet de loi C-30, qui a été déposé en raison d'une situation extraordinaire, situation qui existe toujours. Nos cultures s'améliorent constamment, et qui sait ce que la météo nous réserve? Je veux d'abord me pencher là-dessus, puis, plus tard au cours de la séance peut-être, je veux revenir à certaines questions plus larges dont il est question dans votre rapport.

En ce qui concerne l'interconnexion, je crois comprendre qu'il n'y a pas problème majeur à laisser la limite à 160 km pendant un certain temps. Mais nous avons besoin d'une mesure ou d'une stratégie à plus long terme pour adopter une autre approche.

L'hon. David Emerson: C'est juste, bien que l'idée ne me plaise pas, car d'autres expéditeurs ont également le droit légitime de recevoir un traitement spécial et ne l'obtiennent pas.

M. Ken Hardie: D'accord. C'est un fait.

Pour ce qui est des obligations réciproques, si l'on peut dire, les gens qui se sont présentés à mon bureau m'ont indiqué que s'ils chargent les wagons en retard, ils paient une pénalité, et que si le transbordement dans le bateau s'effectue en retard, l'expéditeur paie une pénalité; par contre, si la société de chemin de fer livre les wagons en retard, elle ne subit aucune conséquence. Recommandez-vous que les obligations réciproques soient les mêmes pour tous les acteurs?

● (0935)

L'hon. David Emerson: Oui, et je laisserai Murad, l'expert en la matière, traiter de la question.

M. Murad Al-Katib: Nous recommandons clairement que dans le cadre des ententes sur le niveau de service, l'expéditeur ait le droit que, en vertu de la définition de « conditions d'exploitation », la réciprocité régit les conditions d'exploitation. Pour que tout soit clair, la réciprocité engloberait des conséquences financières réciproques, qu'un expéditeur pourrait réclamer en vertu d'une entente sur le niveau de service. L'affaire pourrait être soumise à l'arbitrage de l'Office des transports du Canada si les parties ne peuvent en arriver à une entente commerciale négociée.

M. Ken Hardie: Excellent. Merci de ces explications.

L'interconnexion pose-t-elle des difficultés dans le secteur ferroviaire, que ce soit sur le plan des activités ou des coûts?

L'hon. David Emerson: La réponse est oui.

M. Murad Al-Katib: Les revenus tirés de l'interconnexion sont actuellement pris en compte dans le calcul du revenu admissible maximal. Dans une de nos recommandations sur la modernisation du revenu admissible maximal, nous proposons de permettre aux entreprises de chemin de fer d'être équitablement dédommagées pour les interconnexions et d'exclure ces revenus du calcul du revenu admissible maximal. Essentiellement, les revenus sont pris en compte, mais pas l'interconnexion comme telle. Les compagnies de chemin de fer sont pénalisées à cause des interconnexions, qu'elles sont obligées d'effectuer. Je pense que lorsqu'on se penche sur la question de l'interconnexion, il faut considérer la manière dont les revenus sont pris en compte pour veiller à ce que les compagnies de chemin de fer ne soient pénalisées.

M. Ken Hardie: Les revenus qu'elles obtiennent sont pris en compte dans le calcul du revenu admissible maximal, mais l'interconnexion n'est pas prise en compte en ce qui concerne leur obligation de transporter une certaine quantité de grain. Est-ce cela que...

M. Murad Al-Katib: C'est cela. Selon la manière dont l'Office effectue les calculs en vertu de la loi actuelle, la recommandation voulant que les autres revenus tirés de l'interconnexion ne soient pas pris en compte dans le calcul du revenu admissible maximal mérite d'être examinée. Ainsi, les producteurs qui doivent ou qui veulent procéder à une interconnexion ne seront pas pénalisés. Je crois qu'on assure un juste équilibre.

M. Ken Hardie: D'accord.

Je voulais aborder la question du revenu admissible maximal, ou RAM. Je présume que cette mesure visait, de toute évidence, à faire en sorte que les taux restent plus abordables pour les producteurs et les expéditeurs de grain. Vous pouvez me corriger si je fais erreur.

En dehors du fait qu'il soustrait, de toute évidence, le tarif du jeu du libre marché, le RAM vient-il fausser autre chose dans le système?

M. Murad Al-Katib: J'étais aussi responsable, envers M. Emerson, de la potasse et d'un certain nombre d'autres marchandises. Ces marchandises forcent nos produits... Le commerce de la potasse et des autres marchandises s'effectue selon un système axé sur les forces du marché. D'une certaine façon, leurs producteurs ont l'impression de subventionner le transport du grain. De ce point de vue, donc, le RAM vient fausser la donne.

Il y a également un problème au chapitre des nouveaux moyens de transport. Nous avons parlé du grain conteneurisé. Nous avons recommandé que cette marchandise soit exclue du calcul du RAM, puisqu'elle ne devait vraiment pas être visée par cette mesure. Lorsque le concept de RAM a été instauré, le transport du grain conteneurisé n'existait pas. Le transport de conteneurs coûte plus cher aux compagnies de chemin de fer; ces dernières sont donc pénalisées par le système de RAM et ne sont pas encouragées à offrir ce moyen de transport.

Je pense que c'est là un élément important de notre création de capacité future. Lorsque les récoltes sont exceptionnelles, on peut les transporter par conteneurs.

Le RAM a également pour effet de favoriser l'apparition de ce que nous qualifions de « droits de resquillage ». Si une compagnie de chemin de fer effectue un investissement et que l'autre compagnie investit des sommes moindres, l'investissement s'applique également aux deux. Ainsi, si le CN fait un investissement plus considérable que celui du CP, le CP bénéficie de la moitié de l'investissement du CN. Les droits de resquillage ne sont pas très équitables et n'encouragent pas l'investissement.

Voilà tous les points que je considère comme étant problématiques. Les tarifs sont une chose, mais le RAM cause un certain nombre d'autres problèmes.

M. Ken Hardie: Je pense que mon temps est écoulé, mais j'espère que j'aurai encore l'occasion d'intervenir, car j'ai d'autres questions.

Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Il y aura une autre période de questions, monsieur Hardie.

Les prochaines cinq minutes sont allouées à un membre de l'opposition officielle. Comme c'est habituellement de ce côté que je m'assois, je vais me permettre de vous poser une question, monsieur Emerson.

Plus tôt, vous avez mentionné que le réseau ferroviaire canadien est de catégorie n°1 et est l'un des plus efficaces au monde. Le réseau ferroviaire qui relie de petites collectivités au réseau qui est de catégorie n°1 au monde est probablement le réseau n° 250 000 au monde. C'est probablement l'un des pires.

Dans ma région, beaucoup de pressions sont exercées sur les collectivités locales pour que les chemins de fer soient démantelés et transformés en pistes cyclables et en sentiers pédestres.

J'aimerais vous entendre au sujet de cette tendance dans les régions rurales. Si vous avez un message à passer, j'aimerais savoir ce que vous pensez exactement de cette tendance à laquelle nous assistons, et ce, pas uniquement chez nous, mais dans plusieurs petites collectivités qui voient des chemins de fer être transformés en pistes cyclables.

• (0940)

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Selon moi, nous devrions faire très attention en ce qui concerne l'abandon de voies ferrées. Je pense principalement aux voies tributaires qui se trouvent en région rurale ou qui assurent le lien avec les régions-ressources et d'autres endroits.

Pour ce qui est de l'abandon de voies ferrées en zones urbaines, je pense que c'est une question d'intérêt locale pour les habitants de Vancouver. On vient de convertir une vieille voie ferrée principale qui n'était guère utile sur le plan économique en pistes cyclables et en jardins, comme vous venez de le dire. Loin de moi l'idée de généraliser en affirmant qu'il ne faudrait jamais convertir de voies ferrées, mais je pense qu'il faudrait qu'il soit plus difficile de les abandonner, car dans les 10 ou 20 prochaines années, nous voudrions récupérer un grand nombre de celles que nous avons abandonnées dernièrement ou il y a 10 ans pour la raison que vous avez évoquée: nous aurons besoin des chemins de fer de courtes distances pour alimenter le réseau.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): D'accord.

Quel devrait être le rôle des organismes de réglementation et des gouvernements dans ce processus en vue de préserver notre réseau ferroviaire?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Je pense que Murad souhaite intervenir à ce sujet.

M. Murad Al-Katib: Oui.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Al-Katib, aimeriez-vous intervenir à ce sujet?

[Traduction]

M. Murad Al-Katib: Je veux faire une brève remarque.

Le coût de remplacement de ces voies est pharaonique. Comme M. Emerson l'a souligné, si on fait fausse route, le remplacement des infrastructures sera si prohibitif dans 10 ans qu'on ne remplacera jamais les voies. Il faut donc faire très attention. Lorsqu'elles envisagent ces projets, les municipalités doivent tenir compte du coût de remplacement.

La plupart des assiettes de rails des chemins de fer de courtes distances du Canada ne seraient jamais refaites si c'était pour bâcler le travail; sous cet angle, donc, elles constituent des actifs très précieux.

L'hon. David Emerson: Le rapport comprend des recommandations sur les voies ferrées de courtes distances et le besoin de réserver un meilleur traitement fiscal à l'investissement dans les actifs relatifs aux voies ferrées de courtes distances afin de respecter la même norme que celle qui s'applique aux États-Unis, où les lois et les dispositions fiscales sont de loin supérieures à cet égard.

Comme je l'ai souligné et comme vous l'avez reconnu, le réseau de voies ferrées de courtes distances jouera un rôle de plus en plus important, car les compagnies de chemin de fer de classe 1 ne peuvent assumer efficacement toutes les responsabilités du réseau tributaire qui seront nécessaires pour assurer la vitalité des communautés de petite taille et des régions éloignées.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): La communauté de Lac-Mégantic, que je représente, a subi les conséquences d'un certain relâchement aux niveaux de l'entretien et de la qualité des voies de chemins de fer de moindre catégorie. Le message que vous nous transmettez aujourd'hui est que ces voies sont extrêmement importantes pour le Canada dans le contexte de l'économie mondiale.

[Traduction]

L'hon. David Emerson: En effet.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Je vais de mon propre chef mettre fin à mon intervention puisque le temps qui m'était alloué est écoulé.

Je cède la parole à M. Aubin pour une période de trois minutes.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Ma première question porte sur le transport de passagers.

Dans la municipalité que j'ai le plaisir de représenter, il n'y a aucun service depuis des décennies. Mes concitoyens n'habitent pas le Grand Nord canadien. La ville de Trois-Rivières est située dans l'axe Québec-Windsor.

Dans un monde concurrentiel, où on nous promet un train depuis des décennies, que faudra-t-il faire pour que les promesses deviennent réalité? Faut-il un investissement gouvernemental ou les forces du marché permettront-elles un jour que le train desserve une municipalité comme Trois-Rivières?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Nous avons recommandé dans le rapport d'autoriser VIA, par exemple, à investir dans sa propre plateforme au

cours des prochaines décennies. Un des facteurs qui nuisent vraiment à l'efficacité du service ferroviaire voyageurs, c'est l'obligation d'utiliser les mêmes voies que les trains de marchandises, ce qui cause des problèmes d'horaire et de fiabilité. Essentiellement, le fait que tous les trains empruntent tous la même voie pose probablement des problèmes de sécurité également.

Nous pensons que le gouvernement peut peut-être, dans le cadre d'un partenariat public-privé ou en offrant de bonnes mesures incitatives à l'investissement par voie de règlement, jouer un rôle en permettant au secteur privé d'investir davantage dans le service ferroviaire voyageurs. L'avenir se jouera dans les régions urbaines densément peuplées. Selon nous, le service ferroviaire voyageurs de longue distance n'y occupera pas une place prépondérante. Cela n'arrivera tout simplement pas. Ce service n'est pas économique et ce sont les touristes qui tendent à y recourir.

Le gouvernement doit jouer un rôle accru, mais dans les régions densément peuplées.

• (0945)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Dans un autre ordre d'idées, toujours pour Trois-Rivières, on associe spontanément le transport du grain au transport ferroviaire, mais aussi au transport maritime. L'efficacité du port de Trois-Rivières est connue et même reconnue.

J'en viens à un passage de votre rapport qui m'a surpris et pour lequel j'aimerais avoir un éclaircissement. Vous mentionnez que le rapatriement de la Garde côtière au sein de Transports Canada aurait des avantages intéressants au niveau du commerce maritime. Pourriez-vous élaborer votre pensée sur ce sujet?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Dans le rapport, nous déplorons que la Garde côtière dispose d'un financement et d'un mandat si limités que cela en est presque tragique. Essentiellement, elle ne peut honorer les responsabilités qui devaient initialement être les siennes.

Notre capacité, sur le plan des brise-glaces, est lamentable, tout comme le sont nos investissements dans les outils hydrographiques et un certain nombre d'autres outils de navigation maritime. La Garde côtière a besoin d'une relance, à notre avis.

Nous considérons qu'elle serait mieux dans le giron de Transports Canada qu'au sein du ministère des Pêches, car elle constitue un élément de soutien essentiel du réseau de transport. Oui, elle a un lien avec les pêches, mais elle a un rapport plus étroit avec les transports.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Je vous remercie, monsieur Emerson.

Trois minutes, c'est court. Nous avons terminé notre première heure de rencontre et de discussion avec M. Emerson. Nous allons maintenant amorcer la deuxième ronde de questions. Nous reprenons les périodes de six minutes.

Je cède la parole à Mme Kelly Block.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Je suis extrêmement reconnaissante que nous poursuivions la discussion avec vous, monsieur Emerson. Comme nous discutons depuis une heure, j'ai à l'esprit bien des questions, inspirées non seulement par vos réponses, mais aussi par les questions et les observations de mes collègues.

Je veux donner suite au commentaire formulé sur l'injustice, perçue ou réelle, découlant des dispositions relatives à l'interconnexion du projet de loi C-30, qui concerne nos producteurs de grain.

Vous ou M. Katib pouvez répondre à une de ces questions. Y a-t-il un problème de temps dont il faut tenir compte sur le plan du transport du grain et des autres céréales?

L'hon. David Emerson: Je pense que la réponse est oui, et Murad peut ajouter son grain de sel. Le réseau de transport du Canada, en ce qui concerne particulièrement le grain, a une capacité d'entreposage à l'extérieur des fermes moins importante que celle dont disposent d'autres pays et il dépend beaucoup plus du réseau de transport « juste-à-temps » pour assurer l'acheminement fluide des produits vers le marché. C'est un facteur vraiment important.

Le fait que les chemins de fer soient devenus des réseaux de lignes principales à haute vitesse et à volume élevé bien plus efficaces signifie que le réseau ferroviaire dispose d'une très mince capacité de réserve. Il faut donc réfléchir à la manière dont nous veillons à ce qu'il ait une capacité disponible en période de pointe. Murad peut peut-être faire la lumière sur ce point.

• (0950)

M. Murad Al-Katib: Les producteurs veulent assurément expédier leurs produits pendant la saison des récoltes, soit en septembre, en octobre, en novembre, en décembre et en janvier. C'est là la période d'expédition traditionnelle des produits agricoles au Canada. Cela étant dit, je pense que nous devons mieux faire pour l'industrie du grain, une industrie dont je fais partie. Nous devons utiliser à la fois les corridors de l'Ouest et de l'Est, et alimenter le marché dans le cadre d'un programme qui dure toute l'année. Quand les volumes changent de façon imprévue parce que mère Nature se montre clémente et qu'on récolte de 10 à 15 millions de tonnes supplémentaires de produits, on ne peut expédier tout cela en quatre ou cinq mois, même si les producteurs le veulent.

Pour faire suite au commentaire que votre collègue a formulé plus tôt sur Trois-Rivières, l'utilisation plus efficace des lacs et des voies maritimes grâce aux brise-glaces qui permettraient la navigation à l'année, et l'utilisation de Prince Rupert et des conteneurs n'est pas une solution viable, selon un témoin précédent. Or, nous expédions plus de conteneurs à l'extérieur du pays que n'importe quel autre expéditeur de grain. Je peux vous dire que l'utilisation des conteneurs vides qui retournent en Asie ou qui s'en vont aux États-Unis en passant par Prince Rupert et Vancouver représente une grande partie de la solution.

De ce point de vue, je pense que nous devons tirer parti de tous les actifs, et les agriculteurs doivent admettre qu'il faut acheminer les produits toute l'année.

Mme Kelly Block: Merci.

Je pense que cela confirme les propos qu'a tenus mon collègue en disant qu'il fallait disposer d'une stratégie avant de commencer à examiner les divers problèmes de notre réseau de transport.

Lors de notre dernière séance, les représentants de l'Office des transports du Canada nous ont indiqué qu'ils déterminent le tarif d'interconnexion réglementé à partir de zéro en évaluant les divers coûts des intrants que les compagnies de chemin de fer doivent assumer. Ils ont ajouté qu'ils ne tiennent pas compte du tarif commercial dans ce calcul.

En outre, des producteurs nous ont dit qu'ils comprennent que tous les maillons de la chaîne du réseau de transport doivent être rentables et que tout le monde doit réussir.

Je suppose que ce que je veux savoir, c'est comment le processus d'établissement de tarif peut être amélioré pour que les compagnies de chemin de fer bénéficient d'un rendement suffisant pour investir dans leurs infrastructures.

L'un ou l'autre d'entre vous peut répondre.

M. Murad Al-Katib: David, voulez-vous commencer ou souhaitez-vous que je réponde à la question?

L'hon. David Emerson: Je veux que vous y répondiez.

M. Murad Al-Katib: D'accord.

De façon générale, je pense qu'en présence de mécanismes axés sur le marché qui permettent au prix d'être fixé en fonction de l'offre et de la demande, il y aura un coût et un rendement du capital investi qui entreront en jeu. Quand les tarifs sont entièrement réglementés, il faut s'assurer qu'ils sont compensatoires.

Nous avons recommandé, en ce qui concerne les tarifs d'interconnexion, par exemple, que le système où ils sont établis soit examiné pour faire en sorte qu'ils soient compensatoires. Je pense que le gouvernement n'a pas coutume d'adopter des règlements qui imposent des mesures économiques non compensatoires aux entités commerciales. Nous voulons encourager les fournisseurs de services qui composent la chaîne à recourir à l'interconnexion.

Cela étant dit, il faut instaurer des mesures de contrôle. Il faut se rappeler que même si le revenu admissible maximal est éliminé, l'arbitrage de l'offre finale est encore offert. Les tarifs sont réglementés. L'Office propose des mécanismes de résolution de différend. Il existe un éventail de mécanismes pour corriger les déséquilibres sur le marché. Je pense que l'établissement d'une structure de tarif compensatoire...

Vous savez, Kelly, les fonctionnaires ne peuvent tenir compte des tarifs commerciaux dans leurs calculs parce que ces derniers sont confidentiels et ils n'y ont pas accès. Ces tarifs sont confidentiels aux termes de contrats. Mais je pense qu'en ce qui concerne le tarif d'interconnexion compensatoire, le fait que le coût et le rendement raisonnable de l'investissement en capital ne soient pas exclus du calcul du revenu admissible maximal... Si on veut favoriser l'interconnexion, les compagnies de chemin de fer ne devraient pas être pénalisées à ce chapitre, et cela pourrait avoir un effet bénéfique pour les producteurs.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Al-Katib.

Je cède maintenant la parole à M. Fraser pour une période de six minutes.

[Traduction]

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Je vais revenir aux questions de transport à portée générale, en commençant par le transport maritime.

Étant originaire de la côte Est, j'ai à cœur la question des ports et du rôle qu'ils jouent dans l'acheminement des biens jusqu'au marché. Si le ministre adoptait une approche selon laquelle il envisageait des structures de capital-action, en quoi cela bénéficierait-il aux ports et comment les investissements du secteur privé pourraient-ils améliorer la capacité du réseau de transport canadien d'acheminer les biens jusqu'au marché?

• (0955)

L'hon. David Emerson: Il se pose un problème de fragmentation sur la côte Est, où les trop nombreux ports se font tous concurrence. Aucun n'a de masse critique. Je pense que le gouvernement doit s'en remettre aux investisseurs institutionnels et peut-être les encourager à concentrer leurs investissements dans un ou deux ports, en prévoyant des liens ferroviaires et routiers vers les corridors à haute vitesse auxquels il faut vraiment avoir accès.

Je ne veux pas faire de présupposition sur l'aspect économique des investissements dans les ports de Halifax ou de Saint John, par exemple, mais je considère que le gouvernement peut encourager les investissements du secteur privé et n'a pas à déboursier les milliards de dollars nécessaires pour donner une impulsion à un port et le rendre plus concurrentiel. Ce qui est crucial, selon moi, c'est de prendre des décisions difficiles et de déterminer quels ports recevront du soutien au lieu de continuer de répartir le financement en parts équitables pour tout le monde.

M. Sean Fraser: Certainement. Vous avez évoqué les ports de Halifax et de Saint John, deux des plus gros sur la côte Est. Pensez-vous que dans l'avenir, les petites communautés dotées d'infrastructures portuaires importantes ont une chance de continuer de contribuer à l'économie?

L'hon. David Emerson: Au chapitre des politiques de transport nationales, je ne miserais pas trop sur la contribution qu'elles pourraient faire à l'économie régionale et nationale. Pour être efficace, le réseau de transport doit être vaste; il a besoin de fluidité et de volume. Nous vivons dans un monde « juste-à-temps », où le flux doit être constant, pas au goûte-à-goûte, car rien n'est plus nuisible à un bon réseau de transport. Certains ports peuvent avoir des raisons précises d'exister et de prospérer, mais probablement pas au sein d'un réseau de transport national.

M. Sean Fraser: Toujours au sujet du transport maritime — et je remercie mon collègue, M. Aubin, d'avoir posé des questions sur la Garde côtière —, vous avez parlé des brise-glaces et peut-être de la cartographie. Y a-t-il d'autres domaines dans lesquels vous considérez que l'intégration de la Garde côtière au sein de Transports Canada ou l'affectation de ressources supplémentaires à la Garde côtière contribueraient à stimuler le commerce?

L'hon. David Emerson: À mon avis, il faut travailler en étroite collaboration avec la garde côtière américaine. La sécurité dans le Nord est un domaine crucial pour l'armée et potentiellement pour la Garde côtière. Le logiciel d'information sur la navigation dans le Nord est extrêmement sous-financé. Seule une partie du fond marin de cette région est cartographiée. Ici encore, la Garde côtière pourrait jouer un rôle de premier plan à cet égard.

Nous avons aussi entendu dire, au cours de nos consultations, que la construction de navires pour équiper convenablement la Garde côtière coûtera 1 ou 2 milliards de dollars et n'aura pas lieu avant 10 ans. Certains ont demandé pourquoi on ne louerait pas des navires aux Danois ou aux Norvégiens. Il existe des manières très rentables d'obtenir le genre de capacité dont nous avons besoin pour effectuer le déglacement et pour assurer le rendement de tâches relevant de la

Garde côtière sans devoir attendre que ces programmes d'approvisionnement onéreux, complexes et longs portent fruit.

M. Sean Fraser: Monsieur le président, me reste-t-il un peu de temps?

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Il vous reste une minute.

[Traduction]

M. Sean Fraser: Merci. Espérons que cela suffira.

Conformément à ses grandes priorités, le gouvernement veut non seulement favoriser l'établissement d'un réseau de transport sécuritaire, fiable et efficace, mais aussi faire en sorte que toutes nos activités se fassent dans le respect de l'environnement. Quelles sont les plus belles occasions qui, selon vous, s'offrent à lui de rendre notre réseau de transport national plus écologique?

L'hon. David Emerson: Ici encore, toutes les mesures incitatives qui peuvent être mises en oeuvre pour faire progresser la technologie, qu'il s'agisse d'aéronefs ou de trains, ou pour améliorer la fluidité du réseau ont un effet très favorable sur l'environnement, car plus le réseau est efficace, plus il fonctionne harmonieusement. En l'absence de goulot d'étranglement, de temps d'arrêt et de discontinuité des activités, chaque unité de PIB est plus écologique. Il faut probablement investir dans un excellent et très efficace réseau reposant sur la dernière technologie.

• (1000)

M. Sean Fraser: Merci de cette suggestion.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Fraser.

Je cède maintenant la parole à M. Aubin pour six minutes.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur Emerson, d'être encore avec nous aussi frais et dispos.

Je vous avoue que la lecture d'un rapport aussi volumineux que le vôtre m'a porté à m'interroger. Je suis donc particulièrement heureux de pouvoir éclaircir un certain nombre de choses avec vous.

Dans le rapport, on recommande que « le programme de revenu admissible maximal soit modernisé en prévision de son élimination totale [...] ».

Qu'on veuille moderniser quelque chose pour l'éliminer par la suite m'apparaît un tantinet contradictoire. Pourriez-vous faire la lumière sur cette recommandation? La question s'adresse à l'un ou à l'autre d'entre vous.

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Murad.

M. Murad Al-Katib: Je commencerai peut-être par le point principal sur la modernisation. Vous n'ignorez pas qu'un grand nombre de vos collègues ont souligné la nécessité de réaliser une étude et d'agir de façon éclairée. Au cours des délibérations, nous avons jugé qu'au regard de l'importance que le RAM revêt pour les producteurs et l'industrie agricole, il faut étudier convenablement la question et mettre graduellement à l'essai des initiatives de modernisation. L'essentiel consiste à éliminer les conteneurs intermodaux; à permettre aux compagnies de chemin de fer de mettre de côté une partie de leur flotte afin de la mettre à l'encan, ce qui exclurait le transport de classe supérieure; et à exclure les tarifs supplémentaires et les manœuvres d'interconnexion du calcul du RAM. Il s'agit d'un processus graduel permettant au gouvernement d'apporter ces changements, de les mettre à l'essai et, au bout du compte, de réagir soit en revenant à un système plus réglementé, soit en éliminant le RAM.

Nous avons préconisé une approche graduelle.

L'hon. David Emerson: Nous avons pensé que du point de vue politique, le fait de recommander son élimination immédiate se heurterait à un refus net.

[Français]

M. Robert Aubin: Dans un autre ordre d'idées, au chapitre 11 du rapport, vous faites le constat que l'Office des transports du Canada réagit beaucoup plus qu'il n'agit. On retrouve également le passage suivant:

L'Examen a également révélé que l'Office des transports du Canada ne dispose pas des données sur le transport [...].

Vous parlez de créer la nouvelle plateforme intégrée de données et le nouveau tableau de bord multimodal au sein de l'Office. Quel type de données fait actuellement défaut à l'Office des transports du Canada? Dans le cas où cette plateforme verrait le jour, serait-elle accessible au public? Si oui, pourquoi? Sinon, pourquoi?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Murad, souhaitez-vous répondre à cette question?

M. Murad Al-Katib: Oui.

Tout d'abord, l'Office lui-même ne possède pas le pouvoir d'exiger la communication de renseignements. À l'heure actuelle, il peut en faire la demande, mais il n'est pas en mesure d'obliger les compagnies de chemin de fer, l'industrie ou qui que ce soit à lui fournir de l'information. C'est là un des pouvoirs de l'Office que nous considérons comme très important. Nous avons clairement indiqué à l'industrie agricole de faire attention à ce qu'elle demande, car elle sera obligée, à l'instar des compagnies de chemin de fer et des autres intervenants, de fournir de l'information.

Tout le monde affirme vouloir fournir des renseignements pour permettre aux décideurs de disposer d'informations justes et pertinentes pour pouvoir prendre des décisions. Nous pensons que ces renseignements devraient être recueillis par l'Office ou par un tiers indépendant. L'information serait accessible au public. Il faudrait que les renseignements soient fiables et qu'on en vérifie la pertinence en permanence. L'information est certainement un pouvoir au chapitre des politiques, de l'efficacité et de la croissance de la capacité de notre réseau. C'est une recommandation cruciale du rapport.

L'hon. David Emerson: Le commentaire que comprend le rapport sur le rôle plus réactif que proactif de l'Office fait référence au fait qu'il est habilité à réagir à des plaintes précises. Si, par exemple, un expéditeur se plaint du traitement que lui réserve une

compagnie de chemin de fer, mais qu'il s'agit d'un comportement répandu ou d'un problème systémique, l'Office n'a pas le pouvoir d'intervenir. Il ne peut réagir qu'à la plainte formulée par un plaignant donné et intervenir auprès de la partie en cause.

Selon nous, l'Office devrait être autorisé à s'attaquer aux problèmes de façon proactive et à trouver des solutions systémiques, et avoir un pouvoir *ex parte* quand une crise exige la délivrance d'arrêtés qui pourraient permettre d'apporter des correctifs qui toucheraient plusieurs expéditeurs, par exemple.

• (1005)

M. Murad Al-Katib: Cela s'apparente beaucoup aux pouvoirs du Surface Transportation Board des États-Unis.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Ai-je encore une minute, monsieur le président?

Le vice-président (M. Luc Berthold): Il vous reste 30 secondes.

M. Robert Aubin: J'en conclus donc que vous êtes favorables à ce que l'Office ait un pouvoir d'enquête proactif. Cela pourrait aussi lui donner du tonus.

Merci.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Je cède maintenant la parole à M. Badawey, qui dispose de six minutes.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Je trouve ces échanges passionnants, car il s'agit d'un dossier dont nous discutons depuis quelques mois. Dans mon esprit, il en découlera des résultats qui, très sincèrement, agiront comme catalyseur en vue d'une stratégie économique nationale faisant fond sur les forces que nous possédons dans le domaine des transports. À cet égard, monsieur Emerson, je vais tenter d'aller au fond des choses à propos d'une stratégie canadienne en matière de transports et de logistique en ce qui concerne le processus, la gouvernance et, bien entendu, l'investissement.

Il se trouve que je suis originaire d'une communauté de la région de Niagara qui a été désignée à titre de carrefour central provincial. En raison de sa situation géographique, il y arrive et en part des volumes considérables de marchandises, qui sont distribués par voie de transferts et de transbordements.

Cela étant dit, nous nous trouvons à la frontière de l'État de New York, et même si notre carrefour a une envergure internationale, il a besoin d'énormément d'infrastructures connexes.

Vous avez indiqué qu'il faut voir grand quand on examine les diverses forces au chapitre des infrastructures de transport. Considérez-vous, particulièrement dans une communauté frontalière, qu'une partie de cette force, qu'une partie de cette ampleur se trouve non seulement au Canada, à Niagara dans notre cas, mais aussi aux États-Unis? Prenez l'exemple du réseau Continental 1, que l'on est en train d'établir entre Miami et l'Ouest de l'État de New York, et le flux de marchandises au Canada.

L'hon. David Emerson: Bien sûr. Le rapport soulignait notamment l'importance de l'interopérabilité et de l'adoption d'une approche nord-américaine au chapitre du réseau de transport, et ce, pour un certain nombre de raisons. Tout d'abord, il s'agit du plus gros marché. En outre, la capacité de disposer d'un réseau de transport efficace dépend en grande partie de la situation géographique avantageuse du Canada, laquelle permet la circulation fluide entre les deux pays. S'il n'y avait que la circulation routière ou aérienne à destination ou en partance du Canada, nous n'aurions pas la masse critique pour assurer l'efficacité du réseau de transport. Il serait bien trop peu utilisé et nous n'aurions pas des gains et des possibilités de productivité dont nous bénéficions. Le réseau de transport étant entièrement interrelié, il n'a de valeur que celle de son maillon le plus faible, et si ce maillon se trouve de l'autre côté de la frontière, mieux vaudrait trouver le moyen de corriger la situation.

M. Vance Badawey: C'est certain. Cela étant dit, vous avez parlé du besoin d'argent, d'investissement et de participation du secteur privé. Pour favoriser la circulation rapide et efficace des marchandises et des gens en partenariat avec notre plus important partenaire commercial, quels autres mécanismes ou outils habilitants pourraient favoriser les investissements en infrastructure?

L'hon. David Emerson: Le rapport contient une observation et une recommandation à ce sujet. Si le gouvernement élabore une stratégie nationale en matière de transport et de logistique, nous lui recommandons de s'inspirer de l'Australie et de l'Allemagne et d'autres pays, et de dresser une liste de projets essentiels à l'échelle du pays dans le domaine des transports, laquelle devrait s'appuyer sur les priorités figurant dans une stratégie nationale en matière de transports.

Nous n'avons pas de telle liste actuellement. Il n'existe pas de liste de projets soigneusement étudiés dans le domaine des transports, et encore moins de liste de projets prêts à démarrer. Nous pensons qu'il y a fort à faire pour constituer une base de données sur les infrastructures existantes au Canada. En quelles conditions sont-elles? Quels sont les travaux essentiels à effectuer dans le portefeuille actuel d'infrastructures? Nous devons ensuite évaluer à quels endroits il faut construire des infrastructures et lancer de nouveaux projets en grande priorité, et étudier les divers moyens d'assurer le financement.

Dans le rapport, nous recommandons au gouvernement de faire appel aux conseils du milieu de l'investissement institutionnel pour avoir une idée de la manière dont il peut atténuer le risque de façon à éviter que les projets soient financés entièrement par les deniers publics en laissant les investisseurs du secteur privé présenter un prospectus responsable à long terme.

• (1010)

M. Vance Badawey: Conviendriez-vous également que cela favorisera l'établissement de grappes économiques, dont les revenus pourront être investis dans les infrastructures?

L'hon. David Emerson: Oui.

M. Vance Badawey: J'aimerais aussi savoir si vous convenez qu'il faut garantir le maintien et la préservation des lieux offrant de l'emploi pour qu'il y ait des zones de croissance dans ces régions dynamiques.

L'hon. David Emerson: Oui. Puisque vous parlez des lieux offrant de l'emploi, sachez que nous avons recommandé, au chapitre de la préservation des portes et des corridors essentiels, de tirer parti des zones industrielles pour appuyer le système de transports et de logistique.

M. Vance Badawey: C'est ma dernière question. Combien de temps me reste-t-il?

M. Luc Berthold: Vingt secondes.

M. Vance Badawey: D'accord, en 20 secondes. Un des problèmes que le gouvernement fédéral, et parfois les municipalités, éprouvent quand ils veulent établir des grappes économiques et effectuer des investissements connexes en infrastructure afin de travailler en tandem, c'est qu'ils pénètrent dans la chasse gardée du gouvernement provincial, de qui les routes relèvent.

Que recommanderiez-vous de faire quand nous tentons de créer ces grappes? Nous pouvons intervenir au chapitre des transports maritimes, aériens et ferroviaires. Il nous faut maintenant une route. Nous avons besoin d'une nouvelle route plus étendue ou d'un lien routier qui s'arrimera, par exemple, au réseau Continental 1, aux États-Unis. Comment pouvons-nous faciliter les choses?

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Emerson, M. Hardie va probablement vous permettre de répondre pendant la période de six minutes dont il dispose étant donné que la question a duré beaucoup plus longtemps que 20 secondes.

Je cède maintenant la parole à M. Hardie.

[Traduction]

M. Ken Hardie: Oui, vous pouvez répondre à la question de M. Badawey.

L'hon. David Emerson: Je vous répondrai brièvement que nous avons recommandé que les provinces fassent partie du Comité consultatif sur les transports et la logistique, et participent aux délibérations portant sur l'élaboration d'une stratégie nationale et d'une liste nationale de projets prioritaires.

Pour être plus précis, je reviens à la question de l'argent. Je pense que le financement des infrastructures devrait être assuré tant par les provinces, les municipalités et le secteur privé que par le gouvernement fédéral. Ainsi, on obtiendrait 5 \$ pour chaque dollar investi, et la priorité serait reconnue.

M. Ken Hardie: Je pense que le Projet portail Vancouver, particulièrement le corridor ferroviaire Roberts Bank, que moi et ma collègue Dianne connaissons bien, constitue un bon exemple de cette approche.

Je voulais adopter une perspective bien plus large des choses. Vous avez affirmé plus tôt que les transports sont essentiels à l'unité du pays et constituent un fondement clé de la politique économique du gouvernement. Comme notre pays ne dispose pas de l'immense infrastructure de libre marché des États-Unis, il faut inévitablement nouer un partenariat entre le gouvernement et le libre marché.

Votre rapport m'a donné l'impression qu'il est temps qu'il y ait un retour de balancier et que l'on tende un peu plus vers le libre marché. Je fais peut-être erreur, mais si, dans le contexte actuel au pays, le gouvernement et le libre marché deviennent partenaires, quelle valeur ajoutée chacun apporte-t-il?

L'hon. David Emerson: J'espère que nous n'avons pas donné l'impression de tenir absolument à un recours accru au libre marché. En fait, diverses parties du rapport recommandent un retour à un meilleur équilibre. Le gouvernement doit raffermir son approche sur le plan de la réglementation. Il entretient des rapports très efficaces avec le secteur des transports, mais il doit avoir le pouvoir de faire davantage. Si vous voulez vraiment protéger les petits expéditeurs ou les voyageurs aériens contre les mauvais traitements qu'ils pourraient subir en raison d'un déséquilibre du pouvoir, vous ne pourrez corriger ce déséquilibre que si un organisme de réglementation doté de plus grands pouvoirs peut intervenir entre les parties opposées.

Nous avons également indiqué très clairement que le Nord et les régions éloignées ne se développeront pas et n'auront pas d'infrastructure de transport dynamique et, par le fait même, pas d'économie prospère sans un sérieux coup de main du gouvernement. Le libre marché ne suffira pas. Malgré la foi que j'ai à l'égard des libres marchés, je pense que nous avons surestimé ce qu'ils peuvent accomplir sans un coup de main empreint de sagesse du gouvernement. C'est la création de ce coup de main qui s'avère difficile.

• (1015)

M. Ken Hardie: Nous avons certainement observé des ratés sur les libres marchés au cours des 10 dernières années. Nous avons assisté à la naissance et à la croissance du capitalisme trimestriel, dont j'ai appris l'existence récemment. Comment pouvons-nous réagir? De toute évidence, nos deux principales compagnies de chemin de fer, les transporteurs aériens ou les entreprises d'expédition subiront tous les mêmes pressions de la part de leurs actionnaires. Comment pouvons-nous concilier cela avec le besoin, auquel M. Badawey a fait allusion, de planifier et de construire les infrastructures de manière stratégique, claire et concise à long terme?

L'hon. David Emerson: Quand il est question de libres marchés, faites bien attention de ne pas les associer aux marchés boursiers. Ces derniers sont démentiels et turbulents, et les gains trimestriels portent à réfléchir et à prendre des décisions à court terme. Ce qu'il faut absolument, comme l'indique notre rapport, c'est tirer meilleur parti des billions de dollars qui se trouvent dans les régimes de retraite et les fonds d'investissement des institutions, où les investisseurs jouissent d'une perspective à long terme en raison de la nature de leur passif, qu'ils veulent équilibrer avec leur actif.

Je pense que des occasions formidables s'offrent, puisque les régimes de retraite du Canada investissent partout. Le Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario vient d'investir dans le port de Melbourne, alors que le régime de pension des enseignants a fait de même dans des aéroports du Royaume-Uni et d'Europe continentale. Et cela ne s'arrête pas là.

M. Ken Hardie: D'accord.

L'hon. David Emerson: Ils n'investissent pas au Canada. Ainsi, soit il n'y a pas d'investissement, soit le gouvernement doit délier les cordons de sa bourse. Or, ce dernier n'a pas les fonds nécessaires.

M. Ken Hardie: Comment remet-on en circulation l'argent qui dort dans les coffres?

L'hon. David Emerson: On fait appel aux brillants conseillers des ministères des Finances et des Transports, et on découvre comment le gouvernement peut jouer le meilleur rôle possible afin de concevoir un plan d'investissement dans lequel les investisseurs à long terme investiront. Il faut prévoir des mesures d'atténuation du risque et établir un contrat ou une entente de concession intéressant pour un investisseur à long terme. Il faut en fait tirer parti des

connaissances des professionnels de l'investissement à long terme et leur parler; ils vous expliqueront comment procéder.

M. Ken Hardie: Me reste-t-il du temps? Non? Eh bien, c'est dommage.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Je vous ai accordé deux secondes de plus pour comprendre la réponse.

[Français]

Je cède maintenant la parole à Mme Dianne Watts, qui dispose de six minutes.

[Traduction]

Mme Dianne L. Watts: Je vais poursuivre sur le même sujet que Ken, pour ce qui est d'encourager le secteur privé à collaborer avec le gouvernement et à investir.

Je sais qu'il y a eu des investissements du genre en Colombie-Britannique, comme dans le cas du Pont Port Mann et d'autres ponts. Les projets n'ont pas été une réussite en fin de compte étant donné que le gouvernement les subventionne à hauteur de 60 millions de dollars par année, peut-être. Nous devons donc trouver de meilleurs modèles pour optimiser l'argent à ce chapitre. Je pense qu'il y a des solutions, mais nous ne sommes tout simplement pas encore prêts.

Nous avons parlé du transport maritime sur la côte Est, et je veux maintenant aborder la question de la côte Ouest. Je souhaite discuter de Kitimat, du gaz naturel liquéfié, ou GNL, et de toutes ces choses-là.

Je sais que les discussions ont progressé et qu'il est question de ne pas avoir le moindre navire-citerne sur la côte. Quelle sera l'incidence de cette décision sur le GNL? Le dossier est-il clos? Sous quel angle devons-nous voir la situation? C'est un investissement considérable.

• (1020)

L'hon. David Emerson: Permettez-moi d'abord de vous dire que notre mandat n'englobait pas le transport par pipeline. J'ai toutefois l'impression — et ceci n'est pas dans notre rapport — que le gouvernement canadien envisage d'interdire le trafic de ces navires. J'ai cru comprendre que le pétrole était ciblé, et non pas le gaz naturel, mais je pourrais me tromper.

Mme Dianne L. Watts: Je pense que c'était les deux.

L'hon. David Emerson: Quoi qu'il en soit, si l'interdiction touche les deux produits, vous aurez considérablement restreint les possibilités d'accès aux côtes. Il faudra probablement passer par un élargissement du pipeline de Trans Mountain jusqu'à Vancouver.

Mme Dianne L. Watts: Cela fait probablement partie du problème qui se pose en Colombie-Britannique. L'élargissement de ce pipeline fait actuellement l'objet de discussions, et le projet n'ira probablement pas de l'avant, à mon avis. On ne permettra pas que les navires-citernes transportent du gaz. En tenant compte des corridors économiques et des possibilités de progrès économiques, comment pouvons-nous composer avec tout cela? Il y a des collectivités tout le long de la côte d'où il est possible de pénétrer le marché mondial, surtout dans le cas du GNL.

L'hon. David Emerson: Comme je l'ai dit, la question n'était pas au coeur de notre étude. Nous avons dû reculer dans le cas du pétrole étant donné que l'insuffisance de la capacité pipelinère a entraîné une hausse réelle de l'expédition du pétrole par voie ferroviaire. Cette situation a une incidence: ce mode de transport est moins économique, moins respectueux de l'environnement et moins sécuritaire. Même si les pipelines ne sont pas très appréciés, les répercussions du transport ferroviaire d'un même volume de pétrole sont probablement beaucoup plus sinistres, selon moi.

J'aimerais aussi souligner que les Canadiens d'aujourd'hui commencent tout juste à comprendre à quel point le pays dépend désormais du secteur de l'énergie élargi et de tous les secteurs qui s'y alimentent. Or, le secteur de l'énergie dépend presque exclusivement de la capacité de transport des États-Unis en direction des côtes, ce qui signifie en fin de compte que Donald Trump peut contrôler vos exportations de pétrole, par exemple. En tant que Canadien, je trouve cette position fort dangereuse.

Mme Dianne L. Watts: J'aimerais parler de l'organisation de la structure de gouvernance dont nous avons un peu discuté tout à l'heure, qui vise à s'assurer que les corridors sont rentables et qu'il y a un rassemblement et une concentration dans ces régions. Des analyses ont-elles été réalisées à ce chapitre? Je sais que vous avez travaillé sur la question de l'Asie-Pacifique et sur tous les éléments requis. Pourriez-vous reproduire ce modèle ailleurs? Si les éléments nécessaires sont réunis, bien entendu, pourriez-vous reprendre ce modèle dans un autre secteur?

L'hon. David Emerson: Parlez-vous d'autres régions du pays?

•(1025)

Mme Dianne L. Watts: Je pense notamment à la question qui a été posée à propos de la côte Est, lorsque vous vous êtes attardés au rassemblement et avez constaté qu'il y a trop de ports. Qu'en pensez-vous? Pouvez-vous transférer une partie du modèle dans ce secteur?

L'hon. David Emerson: Ce serait possible, mais le problème, c'est que personne ne veut reconnaître qu'Halifax doit être le principal port à conteneurs de la côte Est, disons. Supposons que Saint John devienne le port des marchandises en vrac et des produits énergétiques. Les gens ne semblent jamais être capables de s'entendre sur l'endroit devant faire l'objet d'investissements et d'une stratégie.

Je pense que c'est le gouvernement précédent qui avait tenté de mettre en branle une stratégie de porte d'entrée dans le Canada atlantique. Nous avons cru comprendre que le projet n'est vraiment pas allé très loin en raison d'un manque de consensus au sein de la région.

Pour bien faire les choses, il faut plutôt regrouper et cibler les efforts. Voilà ce que nous avons fait sur la côte Ouest.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Il y a eu beaucoup de résistance en cours de route, mais le projet a été réalisé.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, madame Watts.

Merci beaucoup, monsieur Emerson.

Je cède maintenant la parole à M. Iacono, qui dispose de six minutes.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le président.

Monsieur Emerson, l'Asie constitue maintenant l'un de nos marchés d'exportation, ce qui favorise le corridor de transport de l'Ouest. Dans ce contexte, comment le corridor de transport de l'Est et plus particulièrement la Voie maritime du Saint-Laurent peuvent-ils rester attrayants et concurrentiels?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Je ne suis pas certain de comprendre votre question. Parlez-vous de faire transiter les produits de l'Ouest par le corridor de l'Est?

M. Angelo Iacono: Oui, exactement.

L'hon. David Emerson: Comme Murad l'a laissé entendre, un des aspects essentiels serait le service de brise-glace sur les Grands Lacs. Aussi, la capacité de la Voie maritime du Saint-Laurent est limitée en ce qui a trait aux gros navires océaniques concurrentiels. Les bateaux sont bien plus gros qu'auparavant.

Pour ma part, j'estime que sur plusieurs décennies, les liaisons ferroviaires à destination de ports comme celui de Montréal peuvent accommoder une augmentation du transport et, ultimement, de la circulation de marchandises sur le Saint-Laurent. À mon avis, il ne sera probablement pas possible de passer par les Grands Lacs à long terme. Il pourrait y avoir une augmentation du transport maritime à courte distance et une modeste hausse sur les lacs, mais le fait que la chaîne d'approvisionnement ne soit pas accessible 24 heures par jour, 7 jours par semaine et 365 jours par année ne sera vraiment pas concurrentiel au sein de l'économie mondiale de demain. Il doit donc y avoir des liaisons ferroviaires terrestres de l'Ouest jusqu'aux côtes du Québec ou du Canada atlantique.

M. Murad Al-Katib: Je voudrais ajouter une chose, monsieur Emerson.

Les routes commerciales du Canada sont elles aussi en train de changer. Dans le cas du Corridor de l'Asie-Pacifique, nous avons accordé et continuons d'accorder beaucoup d'attention à la Chine. Aussi, compte tenu de la croissance de nos exportations de produits agricoles vers l'Inde, un certain nombre de ces produits transitent par la côte Est et par Montréal pour atteindre ce marché. Les compagnies de navigation, plus particulièrement celles qui transportent des conteneurs, transbordent les marchandises de l'Europe, puis passent par le canal de Suez pour atteindre l'Inde en un temps de transit très efficace.

Étant donné que nous voulons prioritairement renforcer nos relations commerciales avec des pays comme la Turquie, l'Inde et ceux de l'Afrique du Nord, et dans le cadre de l'accord commercial entre le Canada et l'Europe, je suis d'avis que la porte d'entrée de l'Est sera dorénavant fort importante pour notre économie. Chose certaine, le transport par conteneurs en provenance des ports de Montréal, des Grands Lacs et de Québec est prioritaire pour notre entreprise et d'autres joueurs de l'industrie.

M. Angelo Iacono: Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Fraser, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

J'ai une petite question quant au rôle des petits aéroports. Il y a peut-être six petits aéroports déterminants, et ils favorisent excessivement la région de l'Atlantique. Pour l'instant, ils n'ont pas droit aux fonds fédéraux destinés aux infrastructures. J'aimerais savoir ce que vous penseriez du fait que le fédéral investisse dans ces petits aéroports au sein du vaste réseau national de transport, dans le but de favoriser la croissance de l'économie canadienne.

• (1030)

L'hon. David Emerson: Nous avons insisté dans le rapport sur l'importance du fonds d'investissement à l'intention des petits aéroports, quel que soit son nom. Transports Canada a créé un fonds pour investir dans les petits aéroports, et nous avons recommandé d'en augmenter considérablement la taille.

Pour notre part, nous aurions accordé la priorité à un plus grand nombre de collectivités éloignées, étant donné que les petits aéroports ont tendance à se multiplier dans le sud du pays, si je peux m'exprimer ainsi, ce qui commence à créer des problèmes de rentabilité. En Colombie-Britannique, les municipalités de Kelowna, de Penticton et de Kamloops ont toutes leur petit aéroport, et tout le monde tente de desservir efficacement l'Aéroport international de Vancouver pour obtenir une ligne principale. Je sais que la situation est similaire dans le Canada atlantique.

J'ai horreur de manquer de compassion ici, mais je pense que le gouvernement canadien doit faire des choix quant à l'endroit où il investit.

M. Sean Fraser: J'imagine que mon temps sera bientôt écoulé, monsieur le président. Je crois que M. Sikand avait une petite question à poser.

Le vice-président (M. Luc Berthold): C'est à vous de décider puisque c'est votre temps de parole.

M. Gagan Sikand: Compte tenu de l'importance du commerce international pour notre PIB, j'aimerais simplement savoir ce que vous pensez de la propriété étrangère au sein de notre réseau de transport ou en général.

L'hon. David Emerson: Si nous prenons l'exemple du transport aérien, nous recommandons dans le rapport de hausser le seuil de propriété étrangère pour qu'il passe de 25 à 49 %. Le rapport Wilson recommandait la même chose en 2008.

Le plafonnement des participations étrangères est particulièrement pénible pour les nouveaux transporteurs aériens. Nous soulignons dans le rapport que le Canada n'a jamais vraiment eu de transporteur à très faible coût. Ce que nous avons appris lors de nos consultations, c'est qu'un transporteur aérien à très faible coût aurait besoin de financement pour ouvrir ses portes au pays. Il est toutefois très difficile d'obtenir suffisamment d'argent pour se lancer dans le transport aérien à bas prix si l'entreprise n'est pas cotée en bourse au Canada. Nous disons donc qu'il faut permettre à ces nouvelles entreprises d'obtenir des capitaux étrangers pour que le secteur du transport aérien canadien devienne plus concurrentiel au fil du temps, grâce à des routes à très faible coût.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Emerson.

Je dois maintenant céder la parole à Mme Kelly Block pour une période de cinq minutes.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Ma question fait suite à celle à laquelle vous venez de répondre, de même qu'à une remarque de M. Hardie

concernant la façon de faire bouger les fonds destinés aux investissements en capital au Canada.

Comme on vient de le mentionner, des investisseurs européens souhaitent investir dans une nouvelle compagnie aérienne au Canada, mais le gouvernement en place leur bloque l'accès. Votre rapport recommande d'augmenter le seuil de propriété étrangère jusqu'à 49 %. On peut supposer que vous comprenez la logique de faire une telle recommandation, vous qui avez parcouru le pays pendant 18 mois et avez consacré autant de temps et d'efforts à votre étude.

Quel message le gouvernement envoie-t-il aux investisseurs et aux capitaux étrangers lorsqu'il tarde autant à prendre une décision aussi pressante?

L'hon. David Emerson: Eh bien, ce n'est pas très différent du temps requis pour prendre des décisions sur des projets majeurs, ce qui, au Canada, commence à être calculé en décennies plutôt qu'en mois ou en années. Je pense que nous avons un grave problème à l'échelle nationale lorsque vient le temps d'attirer des investissements majeurs. Nous avons du mal à reconnaître que lorsque des entreprises privées entreprennent d'investir et demandent l'approbation du gouvernement, elles doivent immobiliser leurs capitaux, parfois de l'ordre de milliards de dollars, sans savoir à quel moment elles auront le feu vert, le cas échéant. Il n'est pas question d'agir avec moins de diligence, mais plutôt de mettre en place un processus efficace, robuste et rigoureux du début à la fin.

J'ai une autre remarque à formuler avant de conclure. Le Canada ouvre graduellement ses accords de service aérien à d'autres pays et transporteurs aériens, mais ce n'est pas assez rapide. Emirates Airlines est un bon exemple, et Dianne pourra comprendre. Cette compagnie aérienne voulait augmenter la fréquence de ses vols à destination du Canada. Nous avons refusé, mais cette décision a provoqué une animosité entre les transporteurs aériens et dans ce pays. Ce qui est arrivé, c'est que Emirates Airlines concentre désormais ses activités à Seattle. Air Canada et WestJet transportent des passagers en masse jusqu'à Seattle, où ces gens attrapent un vol d'Emirates Airlines en direction de Dubaï.

C'est totalement absurde, et ce genre de situation se produit ailleurs. Nous pouvons refuser les hausses de services aériens, mais les voyageurs trouveront un moyen de se rendre à destination, et ces transporteurs trouveront une façon de répondre à la demande des voyageurs. Dans le cadre de nos accords de service aérien, nous devons être beaucoup plus à l'écoute des besoins de l'économie canadienne et des consommateurs, et cesser de craindre nos principaux transporteurs nationaux. Ils doivent faire partie de la solution, sans toutefois conduire le train — ou l'avion.

• (1035)

Mme Kelly Block: Merci.

Comme je l'ai dit, on peut bien imaginer qu'une étude de 18 mois suffirait, compte tenu de l'analyse que votre comité d'examen a justement réalisée sur cet enjeu, et puisque le rapport a été rendu public il y a 10 mois, je crois. Le gouvernement a donc reçu le rapport il y a près d'un an. J'ignore quelles autres analyses sont requises pour approuver la demande de Jetlines, mais le PDG de la compagnie a dit qu'à moins que le ministre n'adopte un décret d'exemption et ne présente un échéancier clair au cours des prochaines semaines, cette occasion d'affaires sera tout simplement perdue. Vous l'avez très bien exprimé.

Monsieur Al-Katib, j'aimerais revenir sur le revenu admissible maximal et faire suite à certains de vos propos. D'après vous, dans quelle mesure les tarifs d'expédition du grain augmenteraient-ils si le revenu admissible maximal était aboli?

M. Murad Al-Katib: La seule chose que je peux dire, c'est que je suis incapable de vous donner un chiffre exact sans qu'une étude bien plus approfondie ne soit réalisée sur la question. Si nous examinons les tarifs actuels de transport du grain, ou les recettes par mille, nous constatons un retard comparativement aux autres marchandises. Je pense que le tarif est de 12 à 17 % de moins que les autres.

Au bout du compte, nous ne pouvons pas présumer que les tarifs augmenteront de 17 % dès que le revenu admissible maximal sera aboli. Je pense que des activités commerciales efficaces permettront aux transporteurs de négocier. Vous connaissez très bien l'industrie de la potasse, puisque vous venez de la Saskatchewan. Dans le rapport, nous disons que ce secteur est probablement un modèle d'efficacité réelle, en ce qui a trait à l'infrastructure mise en place et bien adaptée au transport ferroviaire.

Notre entreprise AGT Food est située à Delisle, en Saskatchewan, ce qui est très près de votre circonscription, ou peut-être même à l'intérieur de celle-ci. Nous sommes en train de construire un centre de groupage ferroviaire afin de pouvoir acheminer le trafic de votre circonscription jusqu'au centre, construire de très longs trains-blocs, et se rendre au port de Prince Rupert et à Thunder Bay grâce au Canadien National. Des mesures efficaces et concertées en matière d'infrastructure peuvent donc compenser une partie de l'incertitude financière découlant d'une modification du revenu admissible maximal.

Cela dit, nous avons très clairement dit...

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Al-Katib, je dois malheureusement vous interrompre. Votre temps de parole est écoulé.

Je cède maintenant la parole à M. Aubin.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Je vais tenter de boucler la boucle en posant une question plus générale.

En effet, lorsqu'on regarde l'ensemble du rapport et qu'on voit le nombre de recommandations qu'il comporte, on a peut-être tendance à être un tantinet pessimiste. Je vais vous poser une question à choix multiples.

Si vous deviez caractériser le modèle canadien dans le cadre de la gestion des infrastructures, diriez-vous que nous nous situons dans le « top » 3, le « top » 5 ou le « top » 10, ou encore que nous n'y sommes pas du tout?

En guise de sous-question, j'aimerais vous demander à quels pays nous devons nous comparer si nous ne sommes pas nous-mêmes un chef de file en la matière.

• (1040)

[Traduction]

L'hon. David Emerson: À vrai dire, il existe des classements institutionnels qui donnent un rang au Canada sur le plan de la logistique du transport, et nous avons reculé. Je ne me souviens pas de notre rang exact, mais je pense que nous sommes passés du 14^e au 16^e rang mondial quant à la qualité de notre réseau et de notre infrastructure de transport. Ne citez pas mes paroles; l'information se trouve dans le rapport.

Je pense que l'Australie et le Royaume-Uni s'en sortent plutôt bien, puisqu'ils ont une stratégie nationale de transport, des projets nationaux et un système pour attirer l'investissement privé et institutionnel dans leur réseau de transport.

Nos actifs sont matures, comme certains de nos aéroports, notamment à Vancouver, Toronto et Montréal. Ces aéroports valent des milliards de dollars, et ils sont actuellement gouvernés par une sorte d'administration communautaire. Ces administrations ne reçoivent aucuns fonds publics, mais elles disposent de pouvoirs illimités en ce qui a trait à l'imposition de frais d'améliorations aéroportuaires aux passagers. La population n'a rien à dire là-dessus, et ces administrations ne sont pas régies par l'Office des transports du Canada, ou OTC.

Je pense que les investisseurs institutionnels privés remettraient des milliards de dollars au gouvernement, des sommes qui pourraient ensuite être investies dans l'infrastructure qu'il nous manque, et qui permettraient de gérer les installations suivant un modèle réglementé du secteur privé. Les modalités de gouvernance seraient plus rigoureuses sur les plans de la clarté, de l'allocation du capital à ces aéroports, et ainsi de suite.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Est-ce que vous souhaitez ajouter quelque chose, monsieur Al-Katib?

Le vice-président (M. Luc Berthold): Vous pouvez le faire en 15 secondes.

[Traduction]

M. Murad Al-Katib: Lorsque nous nous comparons à des pays comme l'Australie et d'autres, n'oublions pas notre climat rigoureux et notre vaste territoire. Je pense que notre pays s'en sort très bien.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Bravo pour vos 15 secondes, monsieur Al-Katib. Vous nous avez fourni rapidement une bonne réponse.

Le temps file, mais si les membres du Comité le désirent, nous pourrions faire un dernier tour de table. Les interventions des représentants de chaque groupe parlementaire seraient d'environ deux minutes. Si cela vous convient, nous pourrions procéder de cette façon et poser une dernière question à M. Emerson.

Comme je constate que cela vous convient, nous allons donc commencer par Mme Block.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je veux revenir sur deux ou trois remarques. La première émane de M. Emerson, selon lequel l'actualisation du mandat de l'OTC est extrêmement importante. Monsieur Katib, vous avez remarqué que l'OTC adopte une approche réactive. J'aimerais que l'un d'entre vous commente la question. Concrètement, comment l'OTC détermine-t-il les dossiers à enquêter et les travaux à effectuer, à moins qu'il ne réagisse aux problèmes qui surviennent dans le système?

L'hon. David Emerson: Je vais répondre brièvement.

M. Murad Al-Katib: En ce qui a trait au degré de réactivité dont nous parlons, il faut aujourd'hui qu'une véritable plainte soit déposée pour qu'une enquête soit menée. Je pense qu'une fois qu'il commence à y avoir des interactions et qu'il est possible d'enquêter à l'insu de l'autre partie, on peut déceler des enjeux systémiques et les régler avant qu'ils ne deviennent un problème, et c'est ce que nous avons fait en 2013.

Vous avez demandé si la situation de 2013 était attribuable à une défaillance ou à des événements extraordinaires. Je pense qu'il s'agissait de circonstances extraordinaires: des récoltes gigantesques et du mauvais temps. Je crois toutefois que nous nous en sommes relativement bien remis.

L'hon. David Emerson: Je dirais simplement qu'avec un mandat actualisé, l'OTC aurait une capacité beaucoup plus complète et une base d'informations lui permettant de comprendre le fonctionnement du système et de relever les problèmes et les goulots d'étranglement avant qu'ils ne provoquent une crise.

Mme Kelly Block: Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à M. Hardie.

[Traduction]

M. Ken Hardie: Je vous remercie.

Je serai comme Alex Trebek aujourd'hui. J'ai une petite question. Il y a des inégalités entre les producteurs de céréales et les producteurs d'autres denrées sur les plans de l'interconnexion et du revenu admissible maximal. J'ai l'impression que vous préférez voir les producteurs de grains rattraper les producteurs d'autres denrées, et non l'inverse. Ai-je raison?

L'hon. David Emerson: C'est exact.

M. Ken Hardie: Très bien.

J'ai une autre question rapide. La Voie maritime du Saint-Laurent est un corridor de transport qui a reçu énormément d'attention dans les années 1950 et 1960. Le temps est-il venu d'examiner sérieusement la question et d'intensifier les activités? Y a-t-il un marché suffisant? Est-ce justifié?

•(1045)

L'hon. David Emerson: À mon avis, lorsqu'il est possible d'améliorer les liaisons ferroviaires jusqu'à la côte Est ou jusqu'au Saint-Laurent, il est assez peu probable que les problèmes de brise-glace et d'échelle dans la voie maritime se résolvent de sitôt et de façon abordable. Je pense qu'il est possible d'améliorer les choses sous forme de niche de marché, mais il y a selon moi de meilleurs investissements à long terme en matière de corridors à grande vitesse.

Murad aura peut-être une opinion différente sur ce point.

M. Murad Al-Katib: Je trouve que la voie maritime est un élément très important que nous devons examiner. Elle est encore très rentable dans le cas du transport maritime à courte distance. Je pense que nous devons envisager les deux options. Le corridor à grande vitesse nécessitera beaucoup de temps et d'argent. Certaines améliorations pourraient être apportées assez vite dans la voie maritime, ce qui aura une grande incidence, à mon avis.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

Monsieur Aubin, vous avez la parole.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

J'ai l'impression de faire une deuxième conclusion, mais je profite de l'occasion pour poser une question très simple aux témoins.

Monsieur Emerson, un peu plus tôt, vous avez fait une démonstration assez claire au sujet de la possibilité d'obtenir du financement à l'échelle mondiale en ce qui a trait aux aéroports, par exemple, en augmentant le plafond de 25 % à 49 %.

Est-ce que c'est aussi potentiellement intéressant d'obtenir du financement mondial pour les chemins de fer, notamment pour le développement d'un chemin de fer de passagers, entre autres, et pour le transport maritime?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Je pense que les chemins de fer ont déjà accès aux capitaux étrangers grâce aux marchés publics. La question porterait plutôt sur les services ferroviaires voyageurs, et je crois effectivement qu'il y a des possibilités à ce chapitre. Je tiens à souligner qu'une énorme quantité de capital canadien à long terme n'attend qu'à être investi au Canada. Nous ne devrions pas nous limiter à attirer les investissements privés dans le cadre d'un exercice d'investissement étranger. Il y a beaucoup de fonds institutionnels canadiens à investir au Canada, mais puisqu'il n'y a aucun projet, les fonds sont investis ailleurs.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Monsieur Hardie, je ne sais pas si, tout à l'heure, vous m'avez fait un compliment ou non. Je ne connais pas M. Trebek. Étant donné que j'écoute la télévision francophone, c'est plus difficile pour moi de le savoir, mais si c'est un compliment, je l'accepte. Sinon, nous nous reprendrons.

Je vous remercie, monsieur l'ex-ministre Emerson. Je vous remercie également, monsieur Al-Katib, de votre présence parmi nous. Mes collègues et moi avons beaucoup apprécié la qualité des réponses que vous nous avez fournies et qui vont nous aider pour la suite des travaux de notre comité. Encore une fois, je félicite toute votre équipe pour le rapport que nous avons lu avec beaucoup d'attention.

Monsieur le ministre Emerson, aimeriez-vous dire un dernier mot?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Je vous remercie de m'avoir invité et de faire preuve d'autant d'intérêt et de dévouement. Je tiens à remercier Murad Al-Katib de s'être levé à quatre ou cinq heures du matin pour participer.

Je vous remercie sincèrement.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

Madame Block, je crois que vous avez demandé de prendre la parole.

[Traduction]

Mme Kelly Block: C'est exact. Je comprends que cette partie de la séance est terminée, mais je ne voulais pas que vous leviez la séance avant que j'aie pu poser une question au sujet des réunions de la semaine prochaine. Qu'avons-nous à l'horaire la semaine prochaine?

Je tiens aussi à signaler ma préoccupation du fait que le Comité ne s'est pas réuni pour discuter de ses travaux à venir. Je crois savoir qu'aucun témoin n'a été convoqué à la réunion de jeudi, et je demanderais peut-être de réserver du temps lors de cette séance pour discuter des travaux du Comité.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Badawey, nous vous écoutons.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Je respecte la remarque de Mme Block. Je suis persuadé qu'elle parle de la discussion sur les eaux navigables que nous aurons, et qui donnera une certaine orientation aux prochaines réunions du Comité et à son programme, bien sûr. Le comité de direction se réunit lundi, et je crois que l'objectif est justement d'établir le programme. Cela nous évitera bien sûr de faire perdre du temps au Comité lors des séances de mardi et de jeudi.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): J'ai présentement une demande pour prolonger la durée de la réunion. M. Badawey nous dit que nous n'avons pas besoin de la prolonger. Je vais donc demander aux députés autour de la table ce qu'ils veulent. Voulez-vous que la séance soit suspendue pour quelques instants et qu'elle se poursuive par la suite, ou qu'elle soit levée?

Tous ceux et celles qui veulent que nous poursuivions la réunion pour discuter de celle de la semaine prochaine, veuillez lever la main.

• (1050)

[Traduction]

Mme Kelly Block: Je voudrais préciser que si le sous-comité se réunit, il devra soumettre à l'ensemble du Comité toute recommandation d'ébauche de calendrier pour la session d'automne. C'est ce que j'en comprends. Étant donné que nous n'avons pas encore convoqué de témoin jeudi, nous pourrions réserver du temps pour que le sous-comité fasse rapport à l'ensemble des membres. Nous pourrions alors confirmer le calendrier, non pas pour une étude en particulier, mais bien pour toute la session d'automne.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): D'après ce que je comprends, Mme Block propose que nous prenions du temps lors de la prochaine réunion du Comité dans son ensemble pour discuter de la planification des travaux de l'automne. La question pourrait effectivement être soumise au préalable au sous-comité lundi. C'est là que nous pourrions en discuter.

Monsieur Badawey, voulez-vous ajouter quelque chose à cet égard?

[Traduction]

M. Vance Badawey: Si je peux me permettre, monsieur le président, la proposition en soi ne me pose aucun problème, mais je tiens à dire que nous avons deux heures pour nos séances. Si nous pouvons en discuter après avoir prolongé la réunion, je n'y vois aucun problème, mais je refuse que nous le fassions pendant les deux heures allouées. C'est simplement parce que nous allons discuter des mêmes questions que ce matin dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports au Canada. J'aurais bien du mal à réduire le temps alloué à cette discussion.

Si Mme Block veut bel et bien aller de l'avant, ce qui ne me pose aucun problème, je demande que nous tenions la discussion après les

deux heures allouées pour éviter d'abréger la discussion sur cet examen.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Madame Block, avez-vous une dernière intervention à faire?

[Traduction]

Mme Kelly Block: Je pense qu'on oublie que les comités se réunissent généralement en début de session pour discuter du programme, et que tous les membres peuvent alors participer au choix des études. En règle générale, les membres du Comité planifient une réunion en début de session pour parler du programme et des sujets qu'ils aimeraient aborder. Or, nous avons lancé cette étude sans que le Comité ne discute de la session d'automne. Nous avons eu de nombreuses conversations au cours de la dernière session. Un certain nombre de motions ont été proposées, et je pense qu'il nous incombe de prendre du temps en début de session pour en parler en comité.

Je reconnais que nous sommes maintenant au beau milieu d'une étude, mais le Comité n'a pas parlé du programme de l'automne, ce qui aurait normalement dû être fait.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Monsieur le président, je pense que nous avons parlé de l'essentiel du programme au printemps dernier. Nous avons adopté le programme, à l'exception d'un problème relatif à la protection de la navigation. Je ne vois aucun mal à en discuter en début de session. Je n'ai aucune réticence à ce chapitre, pour autant que nous n'abrégeons pas les travaux en cours sur lesquels nous sommes déjà entendus, soit le transport ferroviaire mardi et, jeudi, l'examen de la Loi sur les transports au Canada, bien sûr.

Je ne veux pas me répéter, monsieur le président, mais je recommande encore une fois de prolonger la réunion de mardi ou de jeudi aussi longtemps que nous le jugeons nécessaire, afin de discuter des enjeux qui seront soulevés lundi par le comité de direction.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Il y a une proposition de prolonger la durée de la prochaine réunion.

Quelqu'un veut-il intervenir sur cette proposition?

Madame Block, vous avez la parole.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Je sais que nous avons pris l'habitude, à la dernière session, de prolonger nos réunions en raison du programme plutôt serré. Je ne suis pas contre les prolongations à cette fin.

Si les membres du gouvernement ne sont pas prêts à réserver du temps au sein du Comité pour discuter avec les membres de l'opposition et établir le programme de la session d'automne, peu importe si nous avons parlé du report de l'étude sur l'interconnexion, par exemple, ou des dispositions du projet de loi C-30 qui étaient éliminées progressivement...

Nous avons bel et bien convenu de procéder ainsi. Nous avons reporté le délai jusqu'au 1^{er} août 2017. Nous avons dit que nous allions soumettre notre rapport à ce moment. Nous avons convenu de réaliser l'étude, mais nous n'avons décidé ensemble ni de le faire au tout début de la session, ni d'y consacrer un nombre donné de séances, ni de commencer par une autre étude.

Je pense que c'est un manque de respect à l'égard des membres de l'opposition de ne pas planifier cette conversation au début d'une session. Même si vous dites être réticents à en parler à moins de prolonger les réunions, je pense qu'on peut s'attendre à ce que ce soit l'une des premières choses qui se passent en comité en début de session.

•(1055)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Badawey, voulez-vous prendre la parole ou avez-vous terminé?

[Traduction]

M. Vance Badawey: J'en prends bonne note.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Aubin, vous avez la parole.

M. Robert Aubin: Évidemment, je suis le dernier arrivé au sein de ce comité et je n'étais pas ici à l'automne et au printemps dernier quand les discussions ont eu lieu. Toutefois, il me semble que le fait de prolonger nos séances de travail devrait être une mesure exceptionnelle. Nous avons tous des calendriers de travail passablement chargés. Prolonger une séance de comité veut dire éliminer une autre rencontre prévue à l'horaire pour l'un ou l'autre d'entre nous, voire pour tous les membres du Comité.

Par ailleurs, il y aura une réunion du comité directeur. Il y a du temps qui sera consacré à ces questions. Il faudra faire rapport de cette réunion et en parler. Il m'apparaît que la décence élémentaire exige que, au début de la reprise des travaux parlementaires, on prenne le temps de regarder collectivement l'ensemble du programme et que ce soit débattu au cours des réunions prévues pour les travaux de ce comité.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Monsieur Badawey, voulez-vous aborder le même sujet.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Monsieur le président, avec tout le respect que je dois au parti de l'opposition et au NPD, nous avons une réunion mardi, et nous parlerons d'ajouter cette discussion au programme. S'il est possible d'en parler, et je pense que oui, nous pourrions commencer par cela mardi.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Madame Block, vous avez la parole.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Je tiens à préciser une chose: je sais que nous accueillons des témoins mardi, et je ne demande ni de diminuer leur temps de parole ni de changer quoi que ce soit à l'ordre du jour de mardi. Je suis ravie de faire ce qui est déjà prévu. Je crois toutefois savoir qu'il n'y a pas encore de témoin jeudi; voilà pourquoi j'ai demandé de réserver un peu de temps cette journée-là pour que l'ensemble du Comité puisse discuter du programme à venir.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Hardie, vous avez la parole.

M. Badawey aura la parole par la suite.

[Traduction]

M. Ken Hardie: Nous pourrions aussi utiliser le temps du sous-comité et convoquer l'ensemble des membres du Comité à une réunion pour que tout le monde participe à la discussion.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Badawey, la parole est à vous.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Non, nous essayons ici d'être conciliants tout en essayant de gruger le programme déjà établi. Trois réunions sont prévues: le comité de direction se réunit lundi, et l'ensemble des membres du Comité se rencontrent mardi et jeudi. À la réunion du comité de direction lundi, je suis persuadé que nous discuterons sérieusement de la façon de procéder au sein du Comité.

Cela dit, lorsque les questions soulevées par le comité de direction seront abordées mardi et jeudi, le cas échéant, nous pourrions en discuter à ce moment. Peu importe que nous le fassions mardi ou jeudi. Nous pouvons prévoir la discussion mardi, suivant le temps qu'il reste, puis si elle est reportée à la réunion de jeudi, qu'il en soit ainsi.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Si je comprends bien, Mme Block, qui est membre de l'opposition officielle, demande de réserver du temps lors de la rencontre de jeudi prochain pour discuter du calendrier de l'automne au chapitre des travaux du comité.

Lundi, il y aura une rencontre du comité directeur. Mardi, nous allons entendre des témoins et j'ai confirmé cette rencontre avec le greffier. Jeudi, la présence de témoins n'est pas encore confirmée.

Le Comité accepte-t-il la demande de Mme Block, à savoir de prévoir du temps jeudi pour discuter de nos travaux et de notre calendrier de travail? C'est la question qui est posée et j'aimerais qu'on y réponde. La question à cet égard doit être réglée. Le Comité accepte-t-il de prévoir du temps pour discuter jeudi de la planification des travaux pour l'automne?

S'il n'y a pas d'autres interventions, je vais demander...

[Traduction]

M. Vance Badawey: Pouvez-vous répéter, monsieur le président?

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Je vais répéter ce qui a été dit.

Une demande a été faite par les deux partis d'opposition. On demande de réserver du temps la semaine prochaine pour discuter de nos travaux futurs.

Mardi, la présence des témoins est déjà confirmée. Cette rencontre est prévue dans le cadre de nos travaux. J'ai cru comprendre que l'opposition ne demande pas de changer cet ordre du jour.

Pour le moment, aucun témoin n'a confirmé sa présence pour jeudi. Il serait donc possible de discuter du calendrier de nos travaux jeudi et de présenter les recommandations à cet égard de la part du comité directeur. Je propose donc qu'il y ait une heure de discussion lors de la réunion de jeudi sur nos travaux de l'automne pour qu'on puisse s'entendre ensemble sur le contenu de ceux-ci.

• (1100)

[Traduction]

M. Vance Badawey: Monsieur le président, je ne peux pas être d'accord étant donné que nous avons déjà un programme très serré mardi et jeudi, comme Mme Block l'a mentionné elle-même. Nous recevons des témoins mardi, et nous abordons jeudi les questions dont nous avons discuté aujourd'hui.

Je ne veux pas me répéter, mais avec tout le respect que je vous dois, puis-je suggérer à nouveau que nous intégrions la discussion à la séance de mardi, étant donné que nous en parlerons deux heures lundi? Aussi, rien n'empêche d'autres membres du Comité de se présenter lundi à la réunion du comité de direction pour discuter de la question. Nous pourrions en parler mardi au sein du Comité permanent, mais nous n'aurons probablement pas beaucoup de temps puisque nous recevons alors des témoins. Nous pourrions improviser mardi, pour voir combien de temps il nous faut, puis nous finirons jeudi, mais personnellement, je ne peux pas accepter de consacrer officiellement une heure de la séance de jeudi à cette question.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): La proposition est donc rejetée par les membres du Comité qui représente le parti gouvernemental.

Monsieur Aubin, désirez-vous faire une dernière intervention? Par la suite, nous allons poursuivre la discussion.

M. Robert Aubin: Je veux simplement m'assurer d'avoir bien compris les propos de M. Badawey quand il dit qu'il ne peut pas consacrer toute la réunion de jeudi à la discussion que nous souhaitons avoir. C'est la précision que je voulais obtenir. Il ne s'agissait pas nécessairement de consacrer toute la réunion à ce sujet, mais probablement la moitié, ce qui nous permettrait d'entendre un témoin pour la deuxième partie de notre séance.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Mme Block, vous avez la parole dans un premier temps, suivie de Mme Watts.

[Traduction]

Mme Kelly Block: Peut-être que les membres de l'autre côté de la table oublient que tout rapport du sous-comité doit obtenir l'accord de l'ensemble du Comité, de sorte que toutes décisions prises en sous-comité doivent être approuvées par le Comité. Je propose donc que vous nous accordiez du temps pour écouter le rapport du sous-comité et prendre des décisions à la lumière des recommandations qui émaneront de la réunion de lundi. Il me semble pourtant que c'est le mode de fonctionnement de tous les comités. Je ne m'explique vraiment pas pourquoi les membres du parti au pouvoir ne respectent pas la procédure qu'un comité doit suivre pour établir son programme.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Mme Watts, la parole est à vous.

[Traduction]

Mme Dianne L. Watts: Peu importe que nous trouvions du temps pour le faire mardi ou jeudi, mais je pense que nous devons parler du programme. Les échéances ont été fixées. D'autres éléments dont nous n'étions pas au courant ont été ajoutés. Je pense qu'une simple conversation remettrait les pendules à l'heure, après quoi nous pourrions aller de l'avant. Peu importe le temps qu'il faut y consacrer, nous devons avoir cette conversation à un moment donné.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci.

M. Badawey.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Je propose l'ajournement.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Une proposition est présentée pour que nous ajournions nos travaux. Je constate que tous les membres du Comité sont d'accord.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

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