



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 143 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 14 mai 2019**

—  
**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



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

Le mardi 14 mai 2019

• (1100)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Bienvenue à cette réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous menons une étude sur la stratégie canadienne sur les transports et la logistique.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins, ainsi qu'aux membres du Comité.

Madame Block, vous avez la parole.

**Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC):** Madame la présidente, avant d'entendre nos témoins, j'aimerais vous remercier d'avoir distribué l'ordre du jour. Je remarque que nous nous réunirons à huis clos pendant la dernière demi-heure, et d'après ce que je comprends, la semaine dernière, il y a eu une certaine confusion au sujet de notre réunion à huis clos. J'aimerais savoir si nous formulerons des recommandations sur la Loi d'exécution du budget à huis clos ou si nous le ferons pendant la réunion publique, pour ensuite nous réunir à huis clos pour examiner des travaux du Comité.

**La présidente:** Cela dépend de ce que souhaitent les membres du Comité, madame Block. S'ils souhaitent formuler des recommandations au Comité permanent des finances pendant la réunion publique, il n'y a aucun problème. Cette décision leur revient.

**Mme Kelly Block:** Je crois qu'habituellement, nous menons les études article par article et nous formulons des recommandations au cours de la réunion publique. Ainsi, au moment de nous réunir à huis clos, pouvons-nous soulever cette question?

**La présidente:** Je peux la poser dès maintenant.

Est-ce que quelqu'un s'objecte à ce que nous discutons des recommandations que nous formulerons au Comité permanent des finances pendant la réunion publique? Cela ne semble pas poser de problème, alors nous le ferons pendant la réunion publique.

**Mme Kelly Block:** Merci.

**La présidente:** Je vous en prie.

Accueillons maintenant nos témoins. De la Chambre de commerce de l'Atlantique, par vidéoconférence, nous entendons Glenn Davis, vice-président de la Politique. En personne, nous accueillons Ryan Greer, directeur principal des Politiques du transport et de l'infrastructure de la Chambre de commerce du Canada. Par téléconférence, nous entendons également Randy Jones, maire de la municipalité de Gros-Mécatina. Toujours par téléconférence, nous entendons Gerry Gros, maire de la ville d'Anchor Point, à Terre-Neuve-et-Labrador. Enfin, nous accueillons le maire de Channel-Port aux Basques, John Spencer, ainsi que Jim Lane, conseiller municipal.

Bienvenue à tous.

Nous entendons d'abord M. Davis, par vidéoconférence.

**M. Glenn Davis (vice-président, Politique, Chambre de commerce de l'Atlantique):** Bonjour. Merci beaucoup d'avoir invité la Chambre de commerce de l'Atlantique, au nom de ses 93 chambres de commerce membres de la région, à participer à ces consultations sur l'élaboration d'une stratégie canadienne des transports.

En guise de présentation, la Chambre de commerce de l'Atlantique est la plus ancienne et la plus importante organisation commerciale accréditée du Canada atlantique et elle s'efforce d'influencer l'environnement local pour favoriser la croissance économique et la prospérité pour ses citoyens, y compris les quelque 16 000 entreprises et professionnels qui sont membres des chambres de commerce des collectivités de la région.

Notre mission, notre expérience et notre vaste réseau ont donné à la Chambre de commerce de l'Atlantique une perspective élargie sur les enjeux qui touchent notre économie. En fait, dans le domaine des transports, au cours des quatre dernières années, la Chambre atlantique a proposé trois résolutions sur la politique des transports dans le cadre des débats de la Chambre de commerce du Canada.

Nous croyons comprendre que, dans ce laps de temps limité, nous tenterons de donner au Comité un aperçu des défis en matière d'infrastructure et de réglementation auxquels le Canada atlantique fait face et d'expliquer comment leur résolution contribuerait à améliorer la sécurité et l'efficacité et à minimiser les dommages causés à l'environnement. Plus précisément, j'aimerais soulever des questions dans deux domaines.

Tout d'abord, j'aimerais parler des améliorations qui pourraient être apportées à l'infrastructure. En ce qui concerne les investissements dans l'infrastructure qui auraient une influence positive mesurable sur la circulation des biens et des personnes entre le Canada atlantique et le Centre du Canada, la question de l'élargissement de la route 185 entre Rivière-du-Loup et Saint-Louis-du-Ha! Ha! est l'une des plus urgentes. En effet, il est essentiel d'accélérer l'approche graduelle qui a été adoptée pour la construction de cette autoroute, qui a commencé en 2005 et qui ne devrait pas être terminée avant 2025, afin de permettre l'utilisation d'ensembles routiers plus efficaces. Le goulot d'étranglement actuel se traduit par une augmentation des coûts et des émissions de carbone, des pénuries de conducteurs et des accidents.

Le Canada atlantique souffre également d'un manque d'accès par pipeline aux approvisionnements nationaux en pétrole et en gaz. L'abandon public du projet Énergie Est en raison des défis qui se posaient sur le plan réglementaire démontre clairement que le Canada doit sortir de l'impasse qui touche la construction d'un pipeline de transport. Notre région est actuellement obligée de s'approvisionner en énergie à l'étranger ou par l'entremise du transport ferroviaire, une option polluante moins sûre et moins respectueuse de l'environnement. Une stratégie nationale des transports devrait inclure une vision de l'infrastructure nécessaire pour acheminer les ressources nationales vers les marchés canadiens et internationaux.

Les installations portuaires du Canada atlantique représentent également un atout de taille pour les collectivités, qu'elles soient grandes ou petites. Comme nos ports sont situés sur les routes commerciales internationales, ils ont le potentiel de retrancher un jour complet aux routes maritimes transatlantiques, mais ce potentiel dépend de l'accès à une capacité adéquate et à des services intermodaux efficaces. Les investissements visant à accroître la capacité de traitement et l'accès efficace aux installations portuaires rendront nos ports plus attractifs pour les transporteurs internationaux. De même, les petites installations portuaires méritent une attention particulière dans le cadre de cette stratégie, car elles appuient des activités de pêche d'une valeur de plusieurs millions de dollars qui contribuent à la prospérité de la région et de ses collectivités.

Même si une grande partie de la discussion sur la stratégie sur les transports porte sur les infrastructures manquantes, on ne saurait trop insister sur le fait que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux doivent combler d'urgence le déficit d'entretien croissant des infrastructures existantes. Cela s'applique aussi bien aux routes secondaires qu'aux routes principales. En effet, nous sommes souvent incapables d'acheminer les produits agricoles et les ressources vers les marchés en passant par les routes secondaires.

Nous sommes également très préoccupés par les effets du changement climatique sur le Canada atlantique. Puisque le Canada atlantique compte plus de 33 000 kilomètres de côtes, cette région sera durement touchée par les effets des événements météorologiques extrêmes plus fréquents, car ils font augmenter le niveau de la mer et le nombre d'inondations.

Aucune infrastructure essentielle n'est plus menacée que celle de l'isthme de Chignecto, qui sert de pont terrestre entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. La route Transcanadienne, sur laquelle sont transportées chaque jour des marchandises d'une valeur d'environ 50 millions de dollars, est protégée par une combinaison de digues plusieurs fois séculaires et, par défaut, par une voie ferrée de catégorie I qui est inspectée et entretenue par le secteur privé. Toute cette infrastructure est vulnérable à un déversement en cas de marées et de conditions météorologiques extrêmes, un scénario dans lequel la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve seraient coupées du reste du Canada.

● (1105)

De plus, des tronçons de la route Transcanadienne près de Jemseg, au Nouveau-Brunswick, ont été fermés pendant les dégels du printemps de l'année dernière et de cette année. Ces fermetures ont forcé le détournement de la circulation des camions par Saint John, ce qui a ajouté 100 kilomètres à la distance à parcourir pour traverser le Nouveau-Brunswick.

**La présidente:** Monsieur Davis, je suis désolée, mais je dois vous interrompre. Pourriez-vous conclure, s'il vous plaît, afin que les

membres du Comité aient suffisamment de temps pour poser des questions?

**M. Glenn Davis:** Certainement.

J'aimerais rapidement ajouter que dans le domaine de la réglementation, nous estimons que le Comité devrait tenir compte de la situation particulière de Terre-Neuve-et-Labrador en ce qui concerne les coûts des services de traversier et des ressources humaines. Une stratégie globale de camionnage devrait faire partie de la stratégie sur les transports en raison des besoins en main-d'œuvre. Il est également essentiel que le Comité examine les questions liées à la réglementation du système aéroportuaire national et à l'effet des loyers sur les grands et les petits aéroports, y compris l'effet des services de sécurité qui fournissent des fonds au gouvernement qui ne sont pas réinvestis.

Enfin, le Comité devrait aussi examiner la question de l'harmonisation des règlements entre les provinces, afin de créer un système d'autoroute nationale véritable, sur lequel les camions peuvent circuler librement d'une province à l'autre.

En terminant, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous parler de l'établissement des priorités pour un système de transport officiel qui permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre et qui servira de fondement à la croissance économique et à la prospérité de tous les Canadiens.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Davis.

Nous entendrons maintenant M. Greer, de la Chambre de commerce du Canada. Il a cinq minutes.

**M. Ryan Greer (directeur principal, Politiques du transport et de l'infrastructure, Chambre de commerce du Canada):** Merci, madame la présidente et membres du Comité, d'avoir invité la Chambre de commerce du Canada à participer à votre étude sur la création d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique.

Comme on pouvait s'y attendre, la circulation des biens et des personnes touche presque chacune des plus de 200 000 chambres membres de notre réseau, dont un grand nombre a déjà comparu devant votre comité dans le cadre de cette étude. Nous sommes d'accord avec une grande partie du contenu de votre rapport intérimaire, et nous sommes heureux de voir qu'il cite le rapport publié par notre Chambre de commerce en 2017, intitulé *Pris dans le trafic pendant 10 000 ans*.

Nous vous remercions d'avoir inclus la Chambre de commerce du Canada dans la partie de votre étude qui porte sur la région atlantique. Ma déclaration aura une portée un peu plus nationale, mais je commencerai par dire que je suis absolument d'accord avec tout ce que nous a dit mon collègue de la Chambre de commerce de l'Atlantique, Glenn Davis. Nous allons peut-être nous faire l'écho d'une question qu'il a soulevée plus tôt, à savoir le goulot d'étranglement de la route 185.

Il a mentionné qu'il s'agit d'une résolution de politique nationale de la Chambre de commerce du Canada. Pour vous donner un peu de contexte, les résolutions ou les positions de principe de la Chambre de commerce du Canada sont établies au moyen des propositions, des débats et des modifications liés aux résolutions présentées chaque année à notre assemblée générale annuelle par les chambres de commerce de partout au pays. Cela signifie que lorsqu'une question comme celle de la route 185 est adoptée à l'échelle nationale, elle est considérée comme étant une priorité nationale par toutes les chambres du pays. Je pense que le goulot d'étranglement de la route 185 fait partie de ces priorités. Je n'entrerai pas dans les détails comme Glenn l'a fait, mais j'aimerais souligner que nous pensons qu'il est important que le gouvernement fédéral collabore avec la province de Québec et les provinces de l'Atlantique, si nécessaire, pour accélérer le calendrier de l'élargissement à quatre voies de cette route. En effet, les ensembles routiers qui empruntent cette route doivent se séparer, faire passer chaque remorque séparément et se rattacher après 41 kilomètres, ce qui, comme Glenn l'a dit, fait augmenter les coûts et les émissions de carbone et crée des problèmes de sécurité.

J'aimerais également souligner rapidement le travail de Krista Ross, de la Chambre de commerce de Fredericton, qui a défendu inlassablement cette question au sein du réseau des chambres.

Mis à part cette question, la Chambre de commerce du Canada a adopté plusieurs autres résolutions stratégiques sur le transport des marchandises qui, à mon avis, sont pertinentes dans le cadre de votre étude. Pour gagner du temps, je n'entrerai pas dans les détails, mais je serai heureux de répondre à vos questions par la suite et d'envoyer ces résolutions au Comité. Il s'agit notamment de questions comme la gestion du bas Fraser, la nécessité d'une stratégie de transport à l'échelle du territoire et l'importance d'appuyer le transport ferroviaire sur courtes distances au Canada.

J'aimerais également appuyer le travail de la Beyond Preclearance Coalition, à laquelle s'est jointe la Chambre de commerce. Il s'agit d'un groupe d'organisations canadiennes et américaines qui élabore une vision à long terme pour améliorer l'efficacité et la sécurité de la frontière canado-américaine. Il y a quelques semaines, nous avons organisé conjointement avec la Chambre de commerce des États-Unis un sommet sur le transport frontalier, dont l'objectif était de concevoir et de définir la portée des projets pilotes frontaliers qui aideront à mieux intégrer les mouvements frontaliers pour tous les modes de transport dans les années et, espérons-le, les décennies à venir. Nous recommandons à votre comité d'utiliser la vision énoncée dans le livre blanc de Beyond Preclearance comme fondement aux questions en matière de transport frontalier dans le cadre de sa stratégie élargie.

Enfin, j'aimerais souligner ce qui, à mon avis, représente notre recommandation la plus importante pour votre étude. Elle est tirée du programme électoral fédéral Vote Prosperity 2019 de la Chambre de commerce du Canada, que nous avons rendu public hier. C'est la norme qu'utilisera le réseau des chambres pour évaluer tous les programmes électoraux l'automne prochain.

Nous demandons qu'une plus grande part du financement fédéral en matière d'infrastructure soit consacrée à des projets de transport favorisant le commerce. En 2016, nous avons fortement préconisé la création d'un fonds spécial pour les corridors de transport et de commerce et nous nous sommes réjouis de l'annonce de la création du Fonds national des corridors commerciaux dans le budget de 2017. En gros, ce type d'infrastructure offre le meilleur rendement du capital investi de tous les types d'infrastructure, tout simplement parce qu'il augmente la productivité de ses utilisateurs. Toutefois,

avec un financement de 2 milliards de dollars sur 11 ans, le Fonds national des corridors commerciaux représente seulement 1,1 % du plan à long terme de 180 milliards de dollars sur 12 ans.

Dans son premier appel de propositions, le Fonds national des corridors commerciaux a reçu 357 déclarations d'intérêt, pour un total de presque 17 milliards de dollars en demandes de financement. À la suite d'un processus de présélection à Transports Canada, 177 propositions détaillées ont été soumises pour un financement de près de 10 milliards de dollars. C'est cinq fois la valeur de ce qui est réellement offert dans le cadre de la durée de vie de 11 ans de ce Fonds.

Le Fonds garantit le meilleur rapport qualité-prix pour le gouvernement fédéral parce qu'il est fondé sur le mérite, contrairement à la plupart des autres fonds fédéraux d'infrastructure, qui exigent seulement de satisfaire à des critères d'admissibilité de base et qui sont soumis à une forte influence politique des trois paliers de gouvernement. Le Fonds national des corridors commerciaux, quant à lui, se fonde sur des critères d'évaluation détaillés liés à la fluidité de la chaîne d'approvisionnement, aux flux commerciaux et à la réduction des goulots d'étranglement. Autrement dit, il trouve les projets qui présentent la plus grande valeur économique pour notre économie tribulaire des exportations.

● (1110)

À un moment où le paysage commercial international change et où nos concurrents améliorent leur infrastructure commerciale, nous devons investir de façon plus stratégique. Nous ne pouvons pas compter uniquement sur notre position géographique, nos ressources naturelles et la proximité des États-Unis pour accroître davantage notre prospérité.

Je vais citer un excellent passage du livre *Connectography* de Parag Khanna. Je crois d'ailleurs que toutes les personnes qui élaborent des stratégies au Canada devraient le lire. L'auteur dit que les chaînes d'approvisionnement et la connectivité, pas la souveraineté et les frontières, sont les principes sous-jacents à l'humanité au XXI<sup>e</sup> siècle.

Nous croyons qu'une stratégie canadienne des transports et de la logistique devrait reposer sur une infrastructure facilitant le commerce et que la même priorité devrait y être accordée dans le plan fédéral à long terme pour les infrastructures. Nous espérons que ce comité est du même avis et qu'il appuiera la recommandation dans son travail.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Greer.

Ensuite, par téléconférence, nous avons M. Jones de la municipalité de Gros-Mécatina.

Bonjour, monsieur Jones. Vous avez la parole, pour un maximum de cinq minutes.

**M. Randy Jones (maire, Municipalité de Gros-Mécatina):** Bonjour.

Merci beaucoup de l'invitation. Nous écrivons une page d'histoire pour ma région du pays, la Basse-Côte-Nord. À notre connaissance, nous n'avons jamais été invités à quelque chose d'aussi important pour faire un exposé.

● (1115)

[Français]

J'aimerais aussi remercier en français les membres du Comité de cette invitation. C'est la première fois que nous sommes invités ici. Je m'excuse d'être nerveux.

[Traduction]

Ce n'est jamais arrivé avant. Si je donne l'impression d'être mêlé, c'est tout simplement comme cela. C'est ainsi que notre partie du...

**La présidente:** Ce n'est pas grave, monsieur Jones. Vous êtes bien entouré ici. Tout est traduit. Je vous prie donc de vous sentir à l'aise.

**M. Randy Jones:** Merci.

Vous savez, je pense que la première chose que j'aimerais dire, juste pour vous donner une idée d'à quel point nous sommes différents du reste du pays, c'est que nous devons participer par téléphone, car notre Internet n'est pas assez rapide. On s'est penché sur le problème. Le gouvernement fédéral met au point un projet.

Nous sommes les laissés-pour-compte du Québec, sur la Basse-Côte-Nord. C'est l'ultime frontière. Nous collaborons actuellement, de Tadoussac à Blanc-Sablon, avec le Sud et l'Ouest du Labrador, et maintenant avec une partie de la côte Ouest de Terre-Neuve, pour terminer la route 138 et le tunnel au détroit de Belle-Isle, dans le but d'être enfin raccordés d'un bout à l'autre du pays.

Nous avons des villages sur cette partie de la côte qui peuvent se voir, comme Saint-Augustin, au Québec, et sur la côte Ouest, Pakuashipi. Moins d'un kilomètre les sépare, mais il y a un monde entre eux. Ils n'ont pas d'accès. Dame Nature et les changements climatiques nous ont frappés de plein fouet. Alors qu'il était normal il y a 20 ans d'avoir des rafales de 60 à 80 kilomètres-heure, aujourd'hui, elles peuvent atteindre de 80 à 110 kilomètres-heure, parfois même 120 kilomètres-heure. C'est du jamais vu. Lorsque le soleil se couche le soir, nous sommes à la merci de dame nature.

Les gens sont prisonniers dans leurs propres collectivités. Le coût des déplacements en avion est exorbitant. La collectivité que je représente, Gros-Mécatina, a une petite piste d'atterrissage qui a été construite par le gouvernement provincial. Chaque année, un médecin vient à Blanc-Sablon. Il fait des tests de dépistage du cancer du sein et ainsi de suite. Il y a quelques années, 18 femmes de ma collectivité se sont rendues à Blanc-Sablon, et au retour, elles ont frôlé la catastrophe à l'atterrissage. Elles sont presque sorties en bout de piste. L'enquêteur de Transports Canada m'a dit que c'était un des trois aéroports les plus dangereux dans l'Est du Canada. Je lui ai demandé quel rang nous occupions, et il n'a pas répondu.

La route 138 et les ponts permettraient aux habitants de Saint-Augustin, qui se trouve à moins d'un kilomètre, d'avoir accès à l'aéroport et au quai du gouvernement fédéral. Ils sont d'un côté de la rivière, alors que le quai et l'aéroport sont de l'autre. Ce pont est essentiel. Ces deux collectivités seraient reliées. Il en va de même pour la route entre d'autres villages. Nous sommes en 2019, et la plupart des personnes sur cette côte ne peuvent pas se rendre dans une autre collectivité pendant l'été. La seule période pendant laquelle elles peuvent voyager est l'hiver, en motoneige.

• (1120)

La 138 et le tunnel sont indispensables à la préservation de notre mode de vie, de notre culture et de notre patrimoine. Nous avons vu des collectivités disparaître. Je suis allé à l'école à Musquaro. Ce village n'existe plus. Wolf Bay est un autre village qui n'existe plus, tout comme Aylmer Sound, Lac-Sally, Baie-de-la-Terre. La liste est longue, mais si nous avions un accès par la route, ces collectivités seraient encore utiles. Notre économie repose sur la pêche. À l'heure actuelle, nous n'avons pas d'accès. S'il nous était possible de transporter le poisson par camion, disons de Kegaska à La Tabatière, nous pourrions pêcher différentes espèces, y compris des espèces qui ne sont pas très payantes, et ce serait une autre option pour les gens.

**La présidente:** Je suis désolée, monsieur Jones, mais je dois vous interrompre. Je dois donner cinq minutes à tous les témoins. Veuillez rester en ligne, car je suis certaine que beaucoup de mes collègues auront des questions.

**M. Randy Jones:** Je vous en prie. Merci beaucoup.

**La présidente:** Nous avons M. Gros, le maire d'Anchor Point, par téléconférence.

Êtes-vous en ligne, monsieur Gros?

**M. Gerry Gros (maire, Town of Anchor Point):** Oui.

**La présidente:** Vous avez cinq minutes à votre disposition.

**M. Gerry Gros:** Merci. Je vous remercie de m'avoir invité à cette audience, à cette consultation.

Les biens de consommation destinés à l'île de Terre-Neuve, à la région québécoise de la Basse-Côte-Nord et au Sud du Labrador sont en grande partie transportés par Marine Atlantique. Cela explique probablement le coût de la vie élevé dans notre région. L'hiver dernier, on a annulé un nombre démesuré de traversées en raison du mauvais temps et des glaces. Le même scénario s'est produit pour les traversées effectuées par Labrador Marine au détroit de Belle-Isle. Selon les spécialistes des changements climatiques, nous pouvons nous attendre à ce que ces conditions météorologiques se poursuivent, et elles pourraient même empirer à l'avenir.

Ce problème peut en grande partie être résolu en terminant la route 138 en Basse-Côte-Nord, au Québec, et en construisant un raccordement permanent entre l'île de Terre-Neuve et la côte Sud du Labrador. L'achèvement de ce projet réduirait grandement le temps nécessaire pour transporter des biens du centre du Canada à notre région.

Les collectivités de la grande péninsule septentrionale de Terre-Neuve-et-Labrador et les collectivités de la Basse-Côte-Nord, au Québec, sont isolées, éloignées et tributaires de Marine Atlantique et de Labrador Marine pour la livraison de biens de consommation. Pendant les mois d'hiver, de nombreux retards sont attribuables aux vents et aux glaces, et c'était particulièrement vrai l'hiver dernier.

La qualité des fruits et légumes ainsi que d'autres produits est amoindrie à cause des retards, et les déplacements entre notre région et la partie continentale du Canada sont beaucoup trop longs et coûteux. En passant par la route, il faut généralement compter au moins 24 heures pour parcourir la distance d'environ 900 kilomètres entre l'extrémité nord de la péninsule septentrionale et Sydney, en Nouvelle-Écosse, en tenant compte du temps d'attente à la gare maritime de Marine Atlantique et de la traversée de 6 ou 7 heures.

Dans notre région, le service de téléphonie cellulaire est sporadique dans le meilleur des cas, et beaucoup de collectivités ne sont d'ailleurs aucunement desservies. Le réseau Internet à haute vitesse doit également être élargi.

L'achèvement de la route 138 au Québec et la construction d'un raccordement permanent entre l'île de Terre-Neuve et la côte Sud du Labrador régleront une grande partie des problèmes auxquels nous faisons face aujourd'hui.

De toute évidence, ce serait avantageux pour le tourisme. Il serait effectivement plus facile pour les touristes d'atteindre Terre-Neuve-et-Labrador en passant par le Québec et de revenir via Port aux Basques ou vice versa, sans devoir refaire le même trajet.

L'achèvement des deux projets aura d'importantes retombées économiques pour la région. Tout d'abord, ces projets permettront d'offrir des emplois à la population locale pendant la construction, et une fois les travaux achevés, d'autres emplois seront créés compte tenu de l'augmentation de la circulation. On pourra aussi probablement ouvrir de nouveaux commerces, comme des restaurants, des postes d'essence, des hôtels, des gîtes et ainsi de suite.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Gros.

Nous allons passer au maire Spencer.

Merci de votre patience, et bienvenue.

**M. John Spencer (maire, Town of Channel-Port aux Basques):**

Merci beaucoup de m'avoir invité. Je veux céder la parole à mon collègue, le conseiller Jim Lane, mais je tiens d'abord à remercier le gouvernement fédéral d'avoir réglé le problème de capacité que nous avions pour assurer le service de traversier dans le golfe dans les années 1990. C'est maintenant réglé. Je tiens aussi à remercier le gouvernement fédéral d'avoir annoncé l'acquisition d'un nouveau bateau. Nous en avons un qui se fait vieux. Nous avons une flotte de quatre bateaux, et nous vous en sommes très reconnaissants.

Je dois revenir à ce que M. Jones a dit. Il a parlé de vents de 120 kilomètres-heure. Dans mon coin de pays, ce n'est qu'une bonne journée pour faire sécher son linge. L'hiver dernier, nous avons eu des vents de 180 à 200 kilomètres-heure.

Je vais céder la parole à mon collègue, le conseiller Jim Lane.

Merci.

**M. Jim Lane (conseiller municipal, Town of Channel-Port aux Basques):** Bonjour.

Merci beaucoup de nous donner l'occasion de prendre la parole. C'est un grand privilège. Cela montre que le gouvernement est disposé à entendre les habitants des petites localités.

Aujourd'hui, je veux parler de recouvrement des coûts, mais je veux d'abord mentionner que le gouvernement fédéral s'est récemment défendu en justice contre Oceanex.

Le 30 novembre 2016, Raymond Blake, l'historien canadien, a comparu au nom du gouvernement du Canada et du ministre des Transports devant une cour fédérale à Terre-Neuve-et-Labrador pour défendre le droit de Marine Atlantique à une subvention fédérale.

Dans une déclaration sous serment, M. Blake a dit qu'il était entendu, lors des négociations entre le gouvernement du Canada et la délégation terre-neuvienne nommée par le gouvernement de Terre-Neuve, qui ont mené en 1948 aux Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada, qu'en vertu des articles 31, 32 et 33, le gouvernement du Canada était responsable non seulement d'exploiter et d'entretenir le traversier du golfe et d'offrir un service efficace, mais aussi d'assumer tous les coûts connexes. Les deux parties croyaient également qu'au moment où le Canada allait prendre en charge les services de transport ferroviaire et par navire à vapeur de Terre-Neuve, les coûts de transport vers l'île et sur l'île allaient diminuer, ce qui devait réduire ensuite le coût de la vie à Terre-Neuve. On ne s'attendait toutefois pas à ce que le traversier faisant le trajet de Port aux Basques à North Sydney soit exploité au moyen d'un modèle de recouvrement des coûts. Il était entendu qu'Ottawa allait assumer tous les déficits accumulés par le traversier et que, de plus, le service de traversier dans le golfe allait, comme l'union de Terre-Neuve au Canada de façon plus générale, être très avantageux pour les Terre-Neuviens. Le service de traversier était subventionné dans l'intérêt de Terre-Neuve-et-Labrador.

Afin de situer le contexte pour les membres du comité permanent, Marine Atlantique est une société d'État qui a été créée en 1986. L'entreprise se sert surtout de deux bateaux, mais elle en compte quatre dans sa flotte pour répondre à la demande pendant la saison estivale. Elle emploie environ 1 300 personnes et effectue chaque année près de 1 700 traversées pour plus de 300 000 passagers et 90 000 véhicules commerciaux. Marine Atlantique est la seule entreprise à assurer le transport de véhicules et de passagers vers Terre-Neuve-et-Labrador, et 25 % des passagers n'habitent pas la province. En 2003, le Conseil canadien des relations industrielles a statué que cette obligation constitutionnelle était essentielle et que le service offert était indispensable à la santé et à la sécurité des Terre-Neuviens et des Labradoriens.

Pour reprendre ce qu'a dit M. Raymond Blake, on ne s'attendait pas à ce que le traversier qui fait le trajet entre Port aux Basques et North Sydney soit exploité au moyen d'un modèle de recouvrement des coûts. Le recouvrement des coûts prend Marine Atlantique à la gorge. Il force la société à augmenter les tarifs ou à réduire les services de prolongement de la route Transcanadienne offerts à Terre-Neuve en vertu de la Constitution.

Le gouvernement du Canada a mis en place en 2007 le recouvrement des coûts en commençant par 60 % des coûts d'exploitation. En 2019, il est maintenant question de 65 % des coûts d'exploitation. Cependant, il se cache dans cette mesure un recouvrement de tous les coûts associés à de nombreux services, comme la traversée saisonnière vers Argentia, les concessions à bord des bateaux, les remorques sans tracteur et ainsi de suite. Nous croyons qu'il faut mettre fin au recouvrement des coûts.

En 2015, le chef libéral fédéral, M. Trudeau, qui est maintenant premier ministre, a sonné l'alarme au sujet des compressions du gouvernement précédent visant ce service essentiel pour Terre-Neuve. M. Trudeau s'est engagé à déployer des efforts afin que les tarifs de Marine Atlantique demeurent abordables pour les Terre-Neuviens et les Labradoriens. Le premier ministre a attiré l'attention sur les compressions et le modèle de recouvrement des coûts en affirmant que ces mesures avaient forcé une augmentation des tarifs de l'ordre de 11 % pendant les trois années ayant précédé 2015.

Depuis la prise de position préélectorale du premier ministre en 2015, les tarifs ont encore augmenté de 10 %, sans tenir compte du fardeau supplémentaire attribuable aux frais de sécurité et aux suppléments de carburant. Malheureusement, depuis l'adoption du recouvrement des coûts en 2007, les tarifs augmentent à un rythme alarmant. Curieusement, 2019 marque le 70<sup>e</sup> anniversaire de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération canadienne. Était-ce là la vision des personnes qui ont négocié les Conditions de l'union en 1949? Je ne pense pas.

• (1125)

La même année, en 2007, lorsqu'on a imposé le recouvrement des coûts à Marine Atlantique, M. Norm Doyle, qui était alors député de Terre-Neuve et qui est maintenant sénateur, a pris la parole à la Chambre des communes et a réclamé un meilleur arrangement pour la population, en affirmant que ce service coûte très cher.

• (1130)

**La présidente:** Monsieur le conseiller, auriez-vous l'obligeance de conclure maintenant, s'il vous plaît?

**M. Jim Lane:** Oui.

Nous croyons maintenant que le coût de la vie et les coûts d'exploitation de ce service de traversier ont augmenté de 107 %. Nous demandons au gouvernement fédéral de nous donner ce qui est nécessaire selon nous pour rendre abordable le corridor de transport. Les Terre-Neuviens et les Labradoriens payent pour les biens et les services un montant qui peut être jusqu'à 25 % plus élevé que dans les autres provinces.

Je regrette de ne pas avoir pu tout dire. Je suis ouvert aux questions. Merci beaucoup de l'occasion qui nous est donnée.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Lane.

Nous allons passer aux questions. Vous avez six minutes, monsieur Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Merci, madame la présidente. Avez-vous dit six minutes? Formidable. Merci.

Je vais commencer par vous, monsieur Davis. Merci de vous joindre à nous par vidéoconférence.

L'une des principales préoccupations que de nombreux membres de notre parti et moi avons entendues à propos du Canada atlantique se rapporte aux corridors commerciaux et à la capacité de faire circuler des biens et des services à destination et en provenance du Canada atlantique. Un des principaux trajets passe par le pont de la Confédération à l'Île-du-Prince-Édouard.

À l'heure actuelle, je crois que le péage au pont est de 47,75 \$. Un péage comme celui-ci nuit-il à la capacité de faire circuler des biens et des services à destination et en provenance du Canada atlantique?

**M. Glenn Davis:** Je suis désolé; pouvez-vous répéter?

**M. Matt Jeneroux:** Un péage de 47,75 \$ nuit-il à la capacité de faire circuler des biens et des services à destination et en provenance du Canada atlantique? Est-il possible que des personnes n'aient pas accès à la région à cause de ce péage?

**M. Glenn Davis:** D'après mes échanges avec les chambres de commerce et des intervenants des différents secteurs à l'Île-du-Prince-Édouard, cela ne pose pas de grave problème. Depuis toujours, l'autre solution consiste à prendre le traversier. On peut toutefois comprendre que l'option du traversier coûte plus cher et demande plus de temps. Non, nous ne voyons pas une diminution de la circulation. Nous sommes certains que le nombre de touristes et la valeur des exportations en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard ont continué d'augmenter au cours des dernières années.

**M. Matt Jeneroux:** Je vois. C'est bien.

À propos de l'élargissement à quatre voies de la route 185, vous avez dit que c'est reporté à... que ce sera fini autour de 2025. Quelles sont certaines des raisons qui expliquent les retards que vous avez vus dans le passé et que vous voyez maintenant?

**M. Glenn Davis:** Le programme pour créer ce qu'on appelle l'autoroute Claude-Bécharde repose entièrement sur une approche par étapes. Certaines parties du tronçon de plus de 100 kilomètres entre Rivière-du-Loup et Edmundston sont terminées et peuvent être empruntées. Toutefois, à l'heure actuelle, les quelque 40 derniers kilomètres font toujours l'objet d'évaluations environnementales et fauniques, d'expropriations et ainsi de suite. Autrement dit, c'est une question de priorités dans le programme d'infrastructure des transports du Québec. Cependant, comme cela nuit surtout au transport de biens entre le centre du Canada et le Canada atlantique, nous estimons que cela revêt une plus grande importance à l'échelle nationale que ce que laisse croire la situation, alors qu'on se contente

d'attendre que le Québec ait terminé ses évaluations pour se conformer à sa stratégie de construction.

**M. Matt Jeneroux:** Vous avez donc constaté que les retards sont à l'échelle provinciale, en raison d'évaluations environnementales et ainsi de suite. À l'échelle fédérale, estimez-vous que tout se déroule sans heurts dans ce dossier?

**M. Glenn Davis:** Le gouvernement fédéral s'est engagé à payer une grande partie des coûts de financement; je ne me rappelle pas le montant exact. En deux mots, c'est le gouvernement du Québec qui établit le calendrier de construction, et il a décidé de procéder petit à petit.

Si le gouvernement fédéral pouvait exercer une pression sur le gouvernement du Québec ou s'il pouvait lui faire des rappels ou mettre l'accent sur ce projet dans le cadre de ses discussions sur leurs ententes de financement, les provinces de l'Atlantique lui en seraient très reconnaissantes.

●(1135)

**M. Matt Jeneroux:** Très bien.

Je veux m'adresser maintenant aux représentants des régions rurales. Je vais commencer par les deux qui sont assis à la table avec nous.

Merci d'être ici, monsieur le maire, merci, monsieur Lane.

Le gouvernement actuel a annoncé la nomination d'une nouvelle ministre, la ministre du Développement économique rural. Avez-vous été en mesure de multiplier les contacts avec le gouvernement récemment par l'intermédiaire de la nouvelle ministre?

**M. Jim Lane:** Pas récemment, mais nous y travaillerons, monsieur. Notre exposé a pris un peu plus de temps que prévu, et les changements climatiques sont aussi un facteur important dans notre région au chapitre des transports. J'espère pouvoir aborder ce sujet durant la période de questions.

**M. Matt Jeneroux:** Très bien. Formidable.

Cela dit, je trouve important que le Comité aussi prenne contact avec la ministre. Je dépose donc la motion suivante:

Que le Comité invite la ministre du Développement économique rural à comparaître au sujet de sa lettre de mandat, au plus tard le vendredi 7 juin 2019.

**La présidente:** Nous vous écoutons, monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** C'est une bonne idée, mais bien sûr, le délai est serré.

Quelqu'un pourrait peut-être me rafraîchir la mémoire. Nous avons aussi demandé au ministre de comparaître pour parler de l'infrastructure des corridors commerciaux. Je me demande si nous pourrions envisager de les convoquer à la même séance.

**Un député:** De quel ministre parlez-vous?

**M. Ken Hardie:** Je demande que quelqu'un me rappelle ce que nous avons convenu, d'inviter le ministre ou quelqu'un d'autre à venir nous parler du...

**La présidente:** Parlez-vous des affaires autochtones...

**M. Ken Hardie:** Non, je pensais qu'une motion avait été déposée plus tôt pour inviter quelqu'un à venir nous parler des investissements dans les corridors commerciaux nationaux et des progrès dans ce dossier.

**La présidente:** Quelqu'un viendra nous en parler.

**M. Ken Hardie:** Nous pourrions convoquer la ministre à la même séance parce qu'il y a un lien étroit entre les deux.

**M. Matt Jeneroux:** Les deux dossiers ne sont pas nécessairement entièrement reliés, mais si le calendrier le permet, je ne suis pas contre. C'est une idée.

**La présidente:** Nous sommes saisis de la motion.

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente...

**La présidente:** Nous allons en débattre...

**M. Matt Jeneroux:** ... puis procéder à un vote par appel nominal, si possible. Je vous remercie.

**La présidente:** Bien sûr.

M. Aubin demande la parole, suivi de M. Badawey.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Merci, madame la présidente.

Je ne vais pas m'opposer à la motion, dans la mesure où nous pouvons trouver un moment dans notre horaire. La suggestion de M. Hardie semble intéressante, car elle ne fait pas disparaître de l'ordre du jour des sujets que nous devons traiter d'ici la fin de nos travaux.

J'aimerais m'assurer que, si jamais nous convoquons la ministre, la motion que nous avons adoptée à la dernière rencontre s'appliquera quand même. Si, pour une raison ou une autre, la ministre n'était pas disponible, il faudrait que le secrétaire parlementaire soit automatiquement convoqué pour gagner du temps.

[Traduction]

**La présidente:** La parole est à vous, monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Madame la présidente, je ne m'oppose pas à l'idée, mais au cours des deux dernières semaines, nous avons inséré beaucoup de choses dans notre calendrier. J'ai donc des préoccupations par rapport au temps dont nous disposons.

Ma question pour vous ou pour la greffière est la suivante: si la motion est adoptée, quand pourrions-nous recevoir la ministre?

**La présidente:** Je pense que nous allions consacrer la séance du 7 juin à l'étude sur le transport ferroviaire que M. Aubin attend patiemment.

C'est de plus en plus difficile parce que notre calendrier est très chargé. Si la motion est adoptée, nous devons laisser tomber quelque chose ou consacrer moins de temps à un autre dossier.

Oui, monsieur Iacono?

• (1140)

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** J'allais demander si nous pouvions suspendre la séance pendant une minute ou deux pour en discuter.

**La présidente:** D'accord, nous allons suspendre la séance.

Je prie aux témoins de nous excuser; donnez-nous quelques minutes.

Nous allons suspendre la séance pendant deux minutes pour permettre à tous de réfléchir aux implications.

• (1140)

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1140)

**La présidente:** Reprenons.

Avant que nous poursuivions la discussion, je tiens à mentionner que j'ai aussi invité, par l'intermédiaire de la greffière, le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités à venir nous parler du budget des

dépenses, ce qui veut dire que nous devons déjà modifier notre calendrier. Notre marge de manœuvre pour ajouter des travaux est donc très étroite, étant donné que nous essayons déjà d'insérer des choses et d'entreprendre une étude très attendue sur le service ferroviaire passager.

M. Badawey demande la parole, suivi de M. Hardie.

**M. Vance Badawey:** Madame la présidente, je n'ai rien contre la motion. Ma seule préoccupation concerne le temps, comme je l'ai déjà dit. Je proposerais donc à celui qui l'a présentée d'en supprimer la date. Ainsi, la greffière pourrait nous proposer des dates envisageables. C'est sûr qu'il faudra reporter quelque chose. Je pense que nous avons des choix par rapport à...

Je le répète, je n'ai pas d'objection à ce que la motion soit adoptée, mais sans la date, simplement parce que nous ne savons pas quand nous pourrions la recevoir. Ainsi, on pourra nous présenter les dates envisageables et les travaux pouvant être reportés. À mon avis, ce sera alors faisable. Je tiens simplement à souligner que nous devons reporter quelque chose que nous avons déjà accepté.

**La présidente:** Vous suggérez que la date soit supprimée et que durant la séance de jeudi, la greffière nous propose des dates et nous dise ce qu'il faudrait reporter pour ce faire.

Ai-je bien compris?

**M. Vance Badawey:** Oui.

**La présidente:** D'accord.

La parole est à vous, monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie:** Je passe mon tour.

**La présidente:** Nous vous écoutons, monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci, madame la présidente.

Je suis aussi d'accord pour supprimer la date, si cela facilite les choses pour tout le monde.

J'ai peut-être une suggestion, si l'horaire des membres du Comité est un peu souple. Nous avons prévu faire l'étude du projet de rapport sur la sécurité des passagers d'autobus à notre réunion du 30 mai. Peut-être que je m'illusionne, mais j'ai l'impression qu'un large consensus s'est dégagé pendant cette étude sur la sécurité des passagers d'autobus.

Nous pourrions demander à la ministre de comparaître pendant la première heure. Si cela coïncide avec l'horaire de tout le monde, nous pourrions consacrer la deuxième heure à l'étude du projet de rapport et accepter de déborder des 13 heures réglementaires. Ce serait une façon d'entrer un cercle dans un carré.

• (1145)

[Traduction]

**La présidente:** La parole est à vous, monsieur Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, je remercie M. Badaway pour sa suggestion. Je la trouve juste. Je viens de modifier la motion; je suppose qu'il s'agit d'un amendement favorable. J'ai supprimé la date et je propose qu'elle comparaisse au sujet de sa lettre de mandat avant la fin de la session. J'espère que cela vous permettra, à la greffière et vous, de trouver des dates possibles et de nous les présenter jeudi prochain.

**La présidente:** D'accord. Nous ajouterons une brève discussion à ce sujet à l'ordre du jour de la séance de jeudi.

**M. Matt Jeneroux:** Nous devons tout de même voter.

**La présidente:** Oui.

Les membres du Comité appuient-ils les modifications que M. Jeneroux a apportées à sa motion, qui demande maintenant que la ministre comparaisse au sujet de sa lettre de mandat avant la fin de la session.

**Des députés:** Oui.

(L'amendement est adopté. [Voir le procès-verbal])

**La présidente:** Êtes-vous tous pour la motion modifiée et présentée par M. Jeneroux?

Voulons-nous un vote par appel nominal? D'accord.

(La motion modifiée est adoptée par 9 voix contre 0. [Voir le procès-verbal])

**La présidente:** Monsieur Jeneroux, il vous reste 30 secondes.

D'accord, merci.

La parole est à vous, madame Hutchings.

**Mme Gudie Hutchings (Long Range Mountains, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je crois que j'ai droit à six minutes.

**La présidente:** Oui.

**Mme Gudie Hutchings:** Je remercie tous les témoins de leur présence. Je souhaite chaleureusement la bienvenue au maire Gros, au maire Spencer et à M. Lane, conseiller, des Long Range Mountains.

Monsieur Gros, c'est intéressant que tous les témoins d'aujourd'hui aient abordé le sujet des changements climatiques. J'aimerais que vous preniez quelques minutes pour nous parler des effets que les changements climatiques ont eus dans la région d'Anchor Point et du détroit de Belle Isle, en particulier des différences que vous avez constatées dans les dernières années.

**M. Gerry Gros:** Oh, je pense que nous avons vu les plus grands changements cette année. L'état de la glace était si terrible que le traversier de Black Tickle, celui qui fait le trajet entre St. Barbe et Blanc Sablon, a été immobilisé, je ne sais pas pendant combien de jours. Même les brise-glaces ne pouvaient pas traverser. Je pense que c'est la plus grande différence que j'aie vue. C'est la première fois que je vois de telles conditions météorologiques depuis que j'ai déménagé là-bas.

**Mme Gudie Hutchings:** Nous ne vous demanderons pas votre âge, monsieur Gros.

Félicitations, monsieur Spencer: vous avez un nouveau navire. Je crois que c'est la première fois en 30 ans que Marine Atlantique vous donne un nouveau navire. Nous avons hâte de le voir à Port aux Basques.

Pouvez-vous nous parler brièvement des effets des changements climatiques sur votre région? Je sais que l'île Vardys vous cause des ennuis. Pouvez-vous nous donner quelques détails à ce sujet?

**M. John Spencer:** Oui. Depuis 2016, les annulations de traversées de Marine Atlantique ont augmenté de 51 %. L'automne et l'hiver derniers, 202 traversées ont été annulées. Nous n'avions jamais vu de tels vents. Nous avons un gros problème avec notre port: il y a une île en plein dans le milieu. Nous avons effectué une étude et nous sommes à la recherche de financement. Nous avons proposé d'enlever l'île. Notre plus grand problème se rapporte à la capacité, et la solution est de faire en sorte que les navires puissent entrer et sortir du port en toute sécurité. Si vous vous promenez dans ma collectivité, vous verrez les toits et les revêtements extérieurs qui ont été endommagés à cause des nouvelles conditions météorologiques. Nous n'avons jamais vu de tels vents. Je ne vais pas me rajeunir — j'ai 90 ans —, mais jamais de ma vie je n'ai vu une chose pareille.

Nous ressentons certainement les effets des changements climatiques, et il faudra améliorer considérablement les infrastructures si nous voulons maintenir le corridor. Notre sécurité alimentaire est menacée. Les tablettes des épiceries sont vides. La qualité des fruits se détériore. Un casseau de fraises coûte 8 \$; c'est cher. La réponse est donc oui, nous ressentons les effets des changements climatiques.

**Mme Gudie Hutchings:** Vous avez présenté des chiffres durant votre exposé. Globalement, le coût des biens et services a augmenté. Pour les Terre-Neuviens et les Labradoriens, l'incidence des annulations et de la détérioration des produits sur le coût de la vie... Vous avez mentionné les fruits frais. Je crois que plus de 90 % des fruits frais consommés à Terre-Neuve-et-Labrador proviennent de l'extérieur. Les représentants des villes de Port aux Basques, d'Anchor Point et des régions qui seraient touchées par la construction d'un tunnel se sont-ils réunis récemment pour parler des avantages pour tous d'une boucle?

• (1150)

**M. John Spencer:** Non, nous ne nous sommes pas réunis récemment pour parler de cela. Nous n'avons jamais eu de réunion à ce sujet. En ce moment, nous avons une excellente boucle pour les touristes qui viennent visiter l'île. Elle passe par Argentia, par un service non garanti par la Constitution offert par le gouvernement fédéral. Elle permet aux gens d'arriver d'un côté de l'île et de repartir de l'autre côté.

Vous avez mentionné les coûts. Ce qui m'irrite le plus par rapport aux coûts, c'est la taxe de sortie. Les gens qui quittent Terre-Neuve doivent payer une taxe de sortie. Cette année, on a annoncé que les tarifs de passagers restaient les mêmes, mais les tarifs des véhicules commerciaux ont augmenté de 2 %. En plus, chaque voyageur qui achète un billet doit payer un supplément pour le carburant. Ma femme et moi venons d'effectuer une réservation. Nous payons le supplément pour le carburant de 18 % sur mon billet, sur le billet de ma femme et sur mon camion. Lorsqu'un autobus fait le trajet, chaque passager paye le supplément de 18 %. Le supplément tue le tourisme dans ma région et il fait grimper le prix des denrées. Je tenais à le mentionner.

Par rapport à l'augmentation des tarifs, le supplément pour le carburant a été instauré en 2007. En tant que Canadien, je trouve injuste de devoir choisir entre mettre des aliments sur les tablettes et payer le prix nécessaire pour ce faire. Nous sommes une collectivité de retraités; l'âge moyen chez nous est de plus de 50 ans. De nombreuses personnes sont obligées de faire des choix qu'elles ne veulent pas avoir à faire.

**Mme Gudie Hutchings:** Nous entendons ce que vous dites concernant le supplément pour le carburant, monsieur Spencer. Nous nous parlons régulièrement, vous et moi; je connais donc bien le dossier. Le supplément pour le carburant a été instauré dans le but de rendre les navires et les carburants plus écologiques, mais nous nous pencherons sur la question.

J'aimerais aussi vous demander...

**M. John Spencer:** Attention, vous allez me provoquer.

**Mme Gudie Hutchings:** Nous allons manquer de temps, cher ami.

Marine Atlantique a annoncé la bonne nouvelle de la nomination d'un nouveau chef de la direction. D'après vous, quel effet bénéfique cette nomination aura-t-elle sur l'ensemble des activités de Marine Atlantique?

**M. John Spencer:** Je suis très heureux du nouveau conseil d'administration. Il est formé de personnes qui représentent bien les deux côtés du golfe — la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Ce sont des gens qui connaissent la situation et qui la comprennent. J'ai déjà été enseignant et certains sont mes anciens élèves. C'est un bon comité de travail. Il comprend un producteur laitier et une personne du milieu des finances. Ce sont des gens qui comprennent les défis actuels, et j'ai hâte de travailler avec eux. Oui, je suis vraiment ravi.

**Mme Gudie Hutchings:** Je crois que le nouveau chef de la direction, M. Hupman, travaille chez Marine Atlantique depuis longtemps et qu'il proposera une nouvelle vision. C'est très positif — je présume que vous trouvez cela positif — que la personne choisie connaisse bien la région et les activités de Marine Atlantique.

**M. John Spencer:** Oui. M. Hupman est propriétaire d'une maison située sur la même rue que la mienne. J'ai été heureux de l'apprendre. Les nouvelles sont bonnes de ce côté-là.

Merci beaucoup.

**La présidente:** Merci beaucoup, madame Hutchings.

Nous passons à M. Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les invités d'être avec nous.

Je vais commencer par m'adresser à vous, monsieur Greer.

Dans votre discours d'ouverture, vous avez passé très rapidement sur les recommandations en disant que vous les feriez parvenir au Comité, mais j'aimerais que vous me parliez dès maintenant des deux ou trois principales recommandations, pour que nous puissions y réagir.

[Traduction]

**M. Ryan Greer:** Certainement.

Certaines sont des résolutions stratégiques qui ont été adoptées par des chambres de commerce canadiennes. L'une d'entre elles concerne le besoin de mettre en place une stratégie des transports panterritoriale. Évidemment, les besoins en infrastructure dépassent nettement les fonds disponibles dans le Nord. Viennent s'ajouter à cela les divisions entre les compétences, la nature segmentée du processus décisionnel relatif aux projets et la façon dont les partis politiques sont établis... À notre avis, il serait hautement avantageux d'adopter une approche panterritoriale à l'égard des investissements dans les infrastructures du Nord. On pourrait mettre sur pied un organisme de coordination panterritorial pour tenter de réunir les trois territoires et le gouvernement fédéral afin de favoriser la prise de décisions coordonnées.

Une autre de nos résolutions concerne la gestion du bas Fraser. Ce fleuve porte deux tiers ou trois quarts du volume du Saint-Laurent. Malheureusement, la gestion du bas Fraser relève d'un trop grand nombre d'autorités, d'organismes sans but lucratif et d'ordres de gouvernement. Nos membres de la vallée du bas Fraser et les gens qui ont besoin du fleuve pour transporter leurs marchandises sont très inquiets; d'après eux, la prise de décisions et la planification future entourant le fleuve doivent être mieux coordonnées. La situation est semblable à ce qui se passe dans le Nord.

Nous avons aussi une résolution touchant le transport ferroviaire sur courtes distances. Je pense que le Comité a amplement entendu parler des difficultés éprouvées par les chemins de fer sur courtes distances et de leur importance pour notre économie, ainsi que de la difficulté pour ces chemins de fer d'obtenir des mises de fonds. Nous avons une résolution à ce sujet. Nous en avons aussi plusieurs concernant les corridors commerciaux: nous recommandons d'augmenter le financement, d'améliorer la coordination et d'inclure dans les orientations stratégiques de tous les ordres de gouvernement, mais surtout du gouvernement fédéral, les investissements dans les corridors commerciaux.

• (1155)

[Français]

**M. Robert Aubin:** Dans un autre ordre d'idées, vous avez mentionné le livre blanc sur le transport transfrontalier. Quels sont les principaux problèmes mentionnés dans ce rapport sur lesquels vous êtes d'accord et dont vous aimeriez faire part à ce comité?

[Traduction]

**M. Ryan Greer:** Certainement.

Beyond Preclearance a vu le jour il y a environ un an et demi. La coalition est coprésidée par l'Autorité aéroportuaire de Vancouver et par la Pacific North West Economic Region, de l'autre côté de la frontière. Elle a des membres au Canada et aux États-Unis — diverses organisations et entreprises —, et son objectif de base est de prendre ce que nous avions avec Par-delà la frontière afin de déterminer la prochaine étape de l'évolution de la politique frontalière Canada-États-Unis.

Le Canada et les États-Unis vont tous deux avoir d'immenses besoins en ressources pour répondre aux volumes futurs. Il faudra embaucher des dizaines de milliers de nouveaux agents frontaliers pour répondre aux volumes nettement supérieurs à la frontière. C'est un gros problème pour tous nos membres qui, dans bien des cas, connaissent d'importants retards et ont beaucoup de difficulté à faire franchir la frontière à leurs biens et services.

Beyond Preclearance a publié un livre blanc, l'année dernière, qui dit à quoi pourrait ressembler le passage à la frontière à l'avenir, pour nos quatre modes de transport. Il est question de la façon d'utiliser les nouvelles technologies, comme la biométrie, le contrôle à distance et le contrôle multifonctionnel, ainsi que les enjeux possibles comme la chaîne de blocs afin d'amorcer le dédouanement des transporteurs aussi loin que possible de la frontière — loin de l'endroit où... Imaginez une caisse qui est déchargée au port de Vancouver. Si vous pouviez en faire le dédouanement d'une façon qui permettrait aux agents frontaliers canadiens et américains d'en faire le suivi et de présumer que le dédouanement a été fait et par conséquent, que la caisse peut franchir la frontière de manière transparente...

Ce que le livre blanc a donné... Dans son sillage, la coalition travaille à concevoir des projets pilotes de concert avec la Sécurité publique et l'ASFC, ainsi qu'avec la CBP et le département de la Sécurité intérieure des États-Unis, afin d'imaginer de quoi les frontières de l'avenir auront l'air et de commencer maintenant à mettre ces choses à l'essai afin que nous puissions déterminer la technologie et les investissements qu'il faudra pour assurer non seulement la sécurité à la frontière, mais également l'efficacité.

C'est vraiment un excellent document que nous recommanderions fortement au Comité de tenir en compte dans sa stratégie.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci. Nous le lirons certainement si le document nous est acheminé.

Ma prochaine question est ouverte à tous, parce que vous êtes plusieurs à être intervenus sur des questions d'ordre climatique ou environnemental.

Il a beaucoup été question aujourd'hui du développement de l'infrastructure routière. Je perçois difficilement comment nous pouvons lutter efficacement contre les changements climatiques en multipliant les routes afin de permettre — c'est ce que l'on souhaite — de les décongestionner.

C'est encore plus problématique en raison, notamment, du manque de chauffeurs de camion. Même si nous avions plus de routes, nous n'aurions pas plus de ces chauffeurs. Or, la plupart des transports se font par camion au Canada. Ne faut-il pas envisager de révolutionner doucement, mais de révolutionner quand même, les modes de transport pour favoriser des circuits courts, différents modes de transport et un autre mode de consommation?

Par exemple, quelles étaient les projections liées au projet d'amélioration et de réaménagement de la route 185? Dans combien d'années nous retrouverons-nous avec les mêmes problèmes de congestion routière? Cela se produira-t-il dans 10, 20 ou 25 ans?

La question s'adresse à tous ceux qui souhaitent y répondre.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Greer, nous vous écoutons.

**M. Ryan Greer:** J'aurais deux choses à dire à ce sujet.

En ce qui concerne la lutte contre les changements climatiques, je pense que dans tous les cas où nous pouvons améliorer la fluidité de nos chaînes d'approvisionnement, il y aura moins de congestion, moins de camions pris dans des bouchons de circulation et moins de navetteurs quotidiens pris dans la circulation aux passages à niveau, entre autres. Améliorer la fluidité de tous nos corridors commerciaux peut contribuer à réduire la congestion.

L'autre chose concernant la question de démontrer le bien-fondé de l'accroissement de l'infrastructure en place pour faciliter le commerce, oui, cela devrait être adaptable; oui, il faudrait que ce soit à l'épreuve du temps; oui, nous devrions penser aux deux ou trois prochaines décennies. Ce qui est bon de l'infrastructure de transport, c'est que contrairement aux autres types d'infrastructure, elle se traduit par une croissance économique, ce qui signifie plus de revenus que le gouvernement peut investir dans les autres types de programmes et d'infrastructure, y compris le type d'infrastructure dont nous pourrions avoir besoin à l'avenir. Jusqu'à ce que nous sachions ce que ces modes seront, qu'il s'agisse de véhicules autonomes ou de camions entièrement électriques, faire croître notre économie autant que possible et aussi rapidement que possible en permettant à nos producteurs d'acheminer leurs produits vers les

marchés aussi rapidement et facilement que possible est la meilleure façon d'y arriver.

• (1200)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Greer.

C'est maintenant au tour de M. Rogers.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Bienvenue à tous nos invités, en particulier ceux de Terre-Neuve-et-Labrador.

Je veux poser mes questions aux maires Gros et Jones.

Je vais commencer par le maire Gros. Je devrais probablement vous appeler Gerry, puisque je vous connais depuis si longtemps.

Vous avez parlé de certains des défis et des raisons pour lesquels il faut que nous envisagions sérieusement la possibilité d'une infrastructure fixe de liaison pour franchir le détroit. Vous avez parlé du mauvais temps, des changements climatiques, des forts vents, de la glace et des difficultés que cela pose pour le commerce et pour le transport des personnes dans votre région de la province. Vous avez aussi mentionné les nouvelles occasions d'affaires.

Monsieur le maire Gros, quelles seraient d'après vous les retombées économiques importantes d'une infrastructure fixe de liaison, si cela se réalisait, pour votre collectivité et pour la partie ouest de Terre-Neuve-et-Labrador, et bien sûr pour l'ensemble de la province de Terre-Neuve-et-Labrador et pour le Québec?

**M. Gerry Gros:** Premièrement, si nous obtenons l'infrastructure fixe de liaison, mais que la route 138 n'est pas terminée, je ne vois aucun avantage. Je pense que les deux sont indissociables.

Une fois que la route 138 sera terminée et qu'il y aura une infrastructure fixe reliant l'île à la partie continentale, il y aura une réduction énorme du temps de transport entre le centre du Canada et l'île, puis la Basse-Côte-Nord du Québec. En ce moment, les marchandises expédiées de l'Ontario ou d'endroits situés plus à l'ouest doivent passer par le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, etc. Comme l'a indiqué le maire de Channel-Port aux Basques, un certain nombre de traversées ont été annulées cette année, ce qui fait que chaque fois, les camions doivent attendre pendant des jours de l'autre côté. Cela a des répercussions sur les tablettes des épiceries. Je n'ai jamais vu des fruits et légumes en aussi mauvais état que cette année, et des tablettes aussi vides.

Terminer ce lien routier entre le centre du Canada et les provinces de l'Atlantique, en particulier Terre-Neuve-et-Labrador, aurait pour effet de réduire les coûts et d'accélérer le processus.

**M. Churence Rogers:** Merci, monsieur le maire Gros.

Je vous pose maintenant la question à vous, monsieur Jones.

Monsieur le maire Gros a parlé de la route 138, bien sûr, pour que l'infrastructure fixe puisse être viable et qu'elle ait une incidence économique.

En tant que maire de votre collectivité, avez-vous fait valoir au gouvernement du Québec l'importance de compléter la route 138? Dans l'affirmative, quelle est la réponse à votre proposition? Êtes-vous optimiste? Pensez-vous que quelqu'un est ouvert à la demande de terminer la route 138 pour aider votre région, de sorte que vous ne perdiez plus de collectivités et que vous puissiez protéger votre culture? Vous avez parlé de la perte de la culture et ainsi de suite.

Bien entendu, j'aimerais aussi que vous me parliez des bienfaits économiques, si la route 138 était terminée.

**M. Randy Jones:** Je vous remercie beaucoup de votre question.

Premièrement, il y a deux semaines, des gens sont venus de Transports Québec et ont annoncé que deux sections de la route seraient réalisées: de la Romaine à Kegaska, et de La Tabatière — mon propre village — à Tête-à-la-Baleine. Environ 80 km de route doivent être complétés au cours des cinq prochaines années.

Avec les maires et les chefs innus de la Côte-Nord tout entière, ainsi qu'avec le grand chef, nous sommes allés à Ottawa en décembre, puis nous avons encore une fois rencontré le ministre Champagne à Sept-Îles. Nous avons des représentants de l'Ouest du Labrador, le maire de Goose Bay, le maire de... pas de Labrador City, mais l'autre qui est juste à côté...

**M. Churence Rogers:** Wabush.

**M. Randy Jones:** Oui. Wabush. Et nous avons une lettre... Il faut que je parle de changements climatiques. Nous n'avons qu'un seul navire par semaine, du mois d'avril jusqu'au milieu de janvier, et nous n'avons pas eu cela. Comme M. le maire Gros vient de le dire, si vous ne recevez pas vos fruits et légumes frais une semaine, ils ne sont plus bons. Si vous n'êtes pas au magasin dès que ces produits arrivent, en une heure, ils disparaissent, parce qu'il n'y a qu'une livraison par semaine.

Des chefs ont également été représentés. Je travaille en étroite collaboration avec Unamen Shipu, Pakuashipi, Mingan et Sept-Îles, ainsi qu'avec tous les maires de Tadoussac à Blanc-Sablon...

• (1205)

**M. Churence Rogers:** Monsieur le maire Jones, je vais vous interrompre. Je vous remercie. Pouvez-vous juste me donner un aperçu...

**Le président:** Soyez très bref.

**M. Churence Rogers:** ... de l'allure que votre région aurait si la route 138 était terminée?

**M. Randy Jones:** C'est difficile à croire. Vous regardez la carte et vous voyez où la traversée se fait. J'ai été capitaine pendant 27 ans. Je suis allé à Port aux Basques très souvent, et je sais ce qui se passe avec le climat. Je suis d'accord avec celui qui a dit qu'ils ont des vents de 200 kilomètres-heure à cet endroit. En effet, nous avons aussi de plus forts vents, mais ce sont des vents constants de 110 à 120 kilomètres-heure.

Sur la Basse-Côte-Nord, nous ne pouvons pas vendre les produits de la pêche que nous obtenons parce que c'est trop coûteux de les envoyer par bateau. Ce serait possible par camion.

Nous aurions un boom économique sur la Basse-Côte-Nord, juste avec le tourisme. Nous avons des milliers de lacs où jamais une ligne à pêche n'a été lancée. Nous n'avons pas accès à notre propre territoire.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le maire, je vous sais gré de vos observations et de votre engagement.

Monsieur Iacono, c'est à vous.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci, madame la présidente.

Je vous prie de noter que je vais partager mon temps de parole avec ma collègue Mme Gill.

Monsieur Jones, d'après ce que j'ai compris, les infrastructures représentent un combat de tous les jours et vous avez beaucoup de défis à l'interne.

Quel est le mode de transport le plus utilisé pour acheminer des marchandises, par exemple le poisson?

**M. Randy Jones:** C'est certainement le réseau routier. Autrement, les producteurs ou les usines de transformation ne sont pas tous et toutes sur un même pied d'égalité avec ceux et celles du reste du pays.

Nous devons payer pour faire transporter notre marchandise entre Harrington, La Tabatière ou d'autres villages sur la côte et Rimouski. Ensuite, le transport se fait par camion.

**M. Angelo Iacono:** Excusez-moi de vous interrompre, mais j'ai peu de temps à ma disposition.

Lorsque vous parlez de routes, s'agit-il de routes qui relèvent de la compétence provinciale ou de la compétence fédérale?

**M. Randy Jones:** Pour notre part, nous voulons que la route 138, qui est déjà une route nationale jusqu'à Sept-Îles, devienne une route nationale jusqu'à Blanc-Sablon. Le prolongement est terminé jusqu'à Kegaska, et il reste un autre tronçon d'environ 250 kilomètres à compléter. Cet investissement permettrait de couvrir le pays. La Basse-Côte-Nord du Québec est en quelque sorte la dernière frontière.

En 1989, j'ai assisté à une conférence abordant des enjeux socioéconomiques à Baie-Comeau. À cette occasion, le maire de l'époque avait dit que des gens de Terre-Neuve avaient commencé à construire une route entre Red Bay et Labrador City. Tout le monde s'était mis à rire, et on affirmait que cela ne se réaliserait jamais. Or c'est maintenant chose faite.

**M. Angelo Iacono:** Merci, monsieur Jones.

Je vais laisser la parole à ma collègue.

**Mme Marilène Gill (Manicouagan, BQ):** Je vous remercie beaucoup, monsieur Iacono, de m'accorder du temps de parole.

Je remercie tous les témoins d'être parmi nous.

Bonjour, monsieur Jones. Je vous remercie de participer à cette rencontre. Nous nous sommes parlé à plusieurs reprises. Je vous remercie également de jouer le rôle d'ambassadeur pour la Basse-Côte-Nord. Je tenais à le dire aujourd'hui, parce que c'est historique pour nous et pour la Basse-Côte-Nord, qui est située dans ma circonscription. Celle-ci est très vaste. Elle couvre 350 000 kilomètres carrés et inclut 400 kilomètres de côtes. Je tenais à vous donner le contexte.

À l'intérieur de ces 400 kilomètres de côtes vivent des gens qui se qualifient eux-mêmes de « *coasters* ». Deux nations innues, soit les nations Unamen Shipu et Pakua Shipu, y vivent également. On a parlé de gens qui vivent dans des régions éloignées, mais ceux-là sont de surcroît coupés du continent. Nous disons bien « continent », chez nous, tant en anglais qu'en français ou en innu. On a parlé des conséquences des changements climatiques. Je crois que M. Jones serait d'accord avec moi pour dire que toutes les conséquences, qu'elles soient économiques, sociales ou culturelles, sont immenses. On parle ici de survie. On ne parle plus seulement du développement, qui est la clé de la survie.

Je vais ouvrir une parenthèse concernant l'intervention de mon collègue M. Aubin, qui a parlé de changements climatiques ou de leurs conséquences en ce qui a trait au développement d'infrastructures. On ne peut pas considérer de la même façon le développement dans des régions éloignées comme celles-ci et le développement dans des régions urbaines. C'est différent.

Monsieur Jones, vous êtes ambassadeur pour la Basse-Côte-Nord, Gros-Mécatina et La Tabatière. J'aimerais que vous nous donniez une idée de tout ce que suppose le développement dans la région des monts Long Range, notamment ce qu'on appelle « la boucle », non seulement sur le plan économique, mais aussi sur le plan social.

Quand on dit que la population est coupée du continent, cela ne veut pas uniquement dire que la nourriture n'est pas fraîche, mais que, parfois, il n'y en a tout simplement pas. Il arrive que les gens n'arrivent pas à sortir, qu'ils soient malades et privés de tout service. Les jeunes, qui n'ont pas accès à l'éducation, s'en vont.

J'aurais aimé que vous nous décriviez davantage la situation de la Basse-Côte-Nord et ce que cela suppose. Nous ne sommes pas en train de faire des demandes supplémentaires: nous n'avons même pas d'infrastructures de base. Vous conviendrez avec moi, étant donné que vous avez essayé de le mentionner à plusieurs reprises, que le gouvernement du Québec, les gens de la Côte-Nord, tous les élus, aussi bien fédéraux que provinciaux, ainsi que les chefs innus et naskapis, sont favorables au projet et exercent eux-mêmes les pressions nécessaires pour qu'il avance.

Excusez-moi d'avoir autant parlé. Pourriez-vous, pour les gens qui sont ici, brosser un tableau réel de la Basse-Côte-Nord?

● (1210)

**M. Randy Jones:** Simplement pour que vous vous fassiez une idée, je vais vous donner un exemple. Le trajet entre La Tabatière et Tête-à-la-Baleine est de 30 kilomètres en avion et coûte 650 \$. Compte tenu du seuil de revenu de la population de cette région, personne ne peut se permettre cela. Nous sommes prisonniers dans nos propres villages. Les gens vont travailler sur les routes, partout au Canada. Il le font pendant les deux ou trois premières années, mais il leur en coûte trop cher pour revenir à la maison. Ces gens finissent donc par demander à leurs familles de les rejoindre. Pour notre part, nous voulons mettre fin à cette hémorragie.

Je vous donne un autre exemple. Je parle français, mais 80 % des gens de mon village sont anglophones. Ce n'est pas par choix: c'est en quelque sorte une erreur géographique. Tête-à-la-Baleine est le seul village vraiment francophone sur la Basse-Côte-Nord. Quand on a commencé à faire des pressions pour que la route soit construite entre La Tabatière et Tête-à-la-Baleine, mon conseil municipal était d'accord pour aller dans cette direction. En effet, 35 kilomètres, ce n'est pas une distance trop longue à parcourir en autobus. Cela peut permettre à nos jeunes d'aller étudier en français. Je ne sais pas comment vous expliquer le sentiment...

[Traduction]

**La présidente:** Je suis désolée, mais je dois vous interrompre parce que le temps alloué est dépassé.

Monsieur Liepert, c'est votre tour.

**M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC):** Bonjour, et merci à tous de votre présence.

J'aimerais avant tout souligner que je représente une circonscription de Calgary, en Alberta, ce qui fait que ma connaissance de la côte Est est plutôt limitée.

Ce qui est paradoxal, c'est que pendant que nous sommes ici, le ministre des Transports comparait devant le Sénat pour essayer de défendre le projet de loi C-48. Pour ceux qui ne savent pas de quoi il s'agit, c'est le projet de loi que le premier ministre a présenté à la Chambre des communes et qui ne se fonde sur aucune donnée scientifique pour appuyer son interdiction des pétroliers sur la côte Ouest. C'est une chose que le premier ministre a décidé de faire alors qu'il survolait la Colombie-Britannique. Ce projet de loi enlève des provinces comme l'Alberta et la Saskatchewan, car il leur est impossible d'utiliser le corridor de transport du Canada pour exporter leurs produits.

Vous avez tous beaucoup d'expérience avec les pétroliers qui circulent dans vos ports, sur la côte Est. Qu'est-ce que vous avez eu comme expérience de déversement ou d'autres incidents? Quel est votre point de vue sur le fait que nous ayons un gouvernement qui permet le trafic de pétroliers sur la côte Est, mais pas sur la côte Ouest, parce que comme le dit notre premier ministre, c'est une côte sauvage? Ce que j'en conclus, c'est qu'elle est un peu plus sauvage et importante à protéger que la côte Est.

Est-ce que vous auriez quelque chose à dire à propos de la mesure dans laquelle c'est sécuritaire, compte tenu de votre expérience du passage de pétroliers dans vos ports?

● (1215)

**M. Randy Jones:** Je ne sais pas si la côte Ouest est entièrement sauvage. La côte Est est sauvage, et je ne vois pas de problème avec les pétroliers. Il faut des règles et des règlements qui nous garantissent qu'avant d'arriver au port, les capitaines et l'équipage ne sont pas en état d'ébriété. Quand vous [Inaudible] et le déversement que nous avons eu, c'est exactement ce qui se serait produit et il faut mettre un frein à cela.

**M. Ron Liepert:** Je comprends cela. Voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Randy Jones:** D'après moi, si le pétrole qui vient de l'Alberta et de la Saskatchewan est bon à brûler, pourquoi ne pas en permettre le transport pour qu'il soit vendu?

**M. Ron Liepert:** Je vais vous arrêter là, monsieur, car j'aimerais poser une question à M. Davis.

Monsieur Davis, vous avez mentionné brièvement l'accès au pétrole albertain sur la côte Est. Pourriez-vous en dire un peu plus sur la nécessité d'un oléoduc qui transporterait le pétrole jusqu'à la côte Est? Malgré la résistance des deux parties qui se trouvent à ma gauche, concernant un oléoduc qui traverserait le Québec, en quoi cela aiderait-il sur le plan des changements climatiques, s'il n'y avait pas tous ces pétroliers étrangers dans vos ports?

**M. Glenn Davis:** Je suis entièrement d'accord avec vous. L'Est du Canada, le Canada atlantique, a besoin d'un accès au pétrole et au gaz canadiens. D'après nous, ce serait une bénédiction pour l'économie. On éviterait ainsi le transport par wagons, qui est risqué et peu respectueux de l'environnement.

D'après ce que nous comprenons cependant, le trafic de pétroliers dans le port de Saint John s'inverserait probablement et augmenterait, mais selon notre expérience dans le Canada atlantique, les expéditeurs sont tout à fait responsables. Nous avons, dans la baie de Fundy, une population de baleines très sensible. Les expéditeurs travaillent très activement à surveiller, à repérer et à éviter les baleines. Ils créent des canaux de transport qui ne mettent pas en danger la faune locale. Il y a moyen de faire coexister l'environnement et l'économie, et les entreprises locales qui exercent des activités dans le domaine du développement énergétique sont déjà actives sur ce plan.

**M. Ron Liepert:** Merci, Monsieur. J'ai une dernière question et il ne me reste qu'une minute environ. Je veux simplement obtenir que M. Spencer précise quelque chose.

Vous avez parlé des coûts accrus, de la taxe générale. Vous n'avez pas mentionné la taxe sur le carbone, mais j'ai l'impression que vous vouliez vraiment dire quelque chose à Mme Hutchings concernant les raisons d'ordre environnemental de cette taxe générale.

**M. John Spencer:** Non, pas vraiment. Je trouve simplement injustifié de devoir payer 18 % de plus pour prendre un bateau et franchir 96 milles. Pour moi en tant que Canadien, c'est insultant. Ce n'est pas un message à l'intention de Mme Hutchings. Nous en avons discuté, et quand je dois payer cela en plus de mon essence, à 18 %, cela m'insulte.

**M. Ron Liepert:** Et on ajouterait la taxe sur le carbone à cela. C'est juste?

Monsieur Lane, aimeriez-vous dire quelque chose à ce sujet?

**M. Jim Lane:** Il n'y a pas de taxe sur le carbone comme telle. Je m'interroge au sujet de l'oléoduc, comme vous l'avez dit. S'il était possible de construire un oléoduc sûr, est-ce que cela ne donnerait pas aux Canadiens de la côte Est un meilleur accès à un pétrole probablement moins cher?

• (1220)

**M. Ron Liepert:** Absolument.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup à tous.

C'est maintenant au tour de M. Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

En fait, cette province a un plan de tarification du carbone. Les augmentations ne se voient pas comme en Alberta et en Ontario, parce que ces provinces ne participent pas. Ça fait une grande différence.

**M. Matt Jeneroux:** Présentez votre motion.

**M. Vance Badawey:** Madame la présidente, je dois dire que je sympathise dans une certaine mesure concernant ce que M. Spencer a dit à propos du vent. Monsieur Spencer, je suis allé dans votre région à quelques occasions, à Port aux Basques et à Isle aux Morts. C'est très venteux. En février, vous ne pouvez même pas voir vos mains que vous tendez devant vous à cause de la neige et du vent.

En fait, je regardais les traversiers aller et venir, alors que j'étais au club du port avec des amis. Vous avez un défi particulier à relever à cet endroit, en particulier concernant les changements climatiques. Notre intention est de vous remettre les produits de la tarification du carbone pour que vous puissiez investir et faire face aux nombreux enjeux liés au carbone que vous vivez plutôt que de compter sur les contribuables fonciers ou sur ceux qui paient pour le traitement des eaux usées.

Sur ce, je vais poser ma question. Est-ce qu'à l'échelle locale et provinciale, vous avez établi des stratégies de transport local? Travaillez-vous avec vos voisins à l'échelle provinciale en vue de reconnaître et de mettre en place des stratégies?

Monsieur Greer, je vais me rendre à vous également, alors vous pouvez préparer votre réponse.

À l'échelle locale et provinciale, avez-vous établi de telles stratégies de transport?

**M. John Spencer:** Nous avons présenté une demande au gouvernement fédéral sous la forme d'une manifestation d'intérêt au Fonds national des corridors commerciaux afin de faire enlever l'obstacle majeur qui se trouve dans notre port, c'est-à-dire Vardy's Island. Malheureusement, notre demande a été rejetée. Elle a été rejetée parce que nous n'étions pas associés à une société d'État et que notre partenaire était en fait Marine Atlantique S.C.C. Nous allons continuer de travailler avec le gouvernement fédéral, car les fonds pour l'infrastructure peuvent répondre à un besoin réel que nous avons, soit d'éliminer cette île afin d'améliorer le nombre de départs.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur Spencer.

J'aimerais maintenant entendre la réponse de M. Davis, de la Chambre de commerce de l'Atlantique, ainsi que de M. Greer. Commençons par M. Davis.

Est-ce que votre organisation a essayé de faciliter la stratégie de transport dans le Canada atlantique?

Monsieur Greer, je vais vouloir que vous répondiez à la même question, mais sur le plan national.

Monsieur Davis, je vous écoute.

**M. Glenn Davis:** Je travaille avec le secteur du commerce. Je ne suis pas au courant de ce qui se passe au chapitre de la stratégie des transports. Je sais que le Conseil des premiers ministres de l'Atlantique, qui existe depuis environ 50 ans, a travaillé en étroite collaboration avec les ministères des Transports pour harmoniser, entre autres, les charges et les poids surdimensionnés et d'autres aspects ponctuels visant à améliorer l'efficacité des transports dans le Canada atlantique.

**M. Vance Badawey:** Merci.

Monsieur Greer.

**M. Ryan Greer:** Les chambres de commerce au pays ont travaillé avec diverses organisations régionales qui se penchent sur des portes d'entrée et des corridors précis. De toute évidence, beaucoup de travaux sont menés dans la vallée du bas Fraser par l'entremise du Conseil de la Porte d'entrée du Grand Vancouver et d'autres organisations. Nous avons participé à ces travaux. L'une des requêtes que nous avons présentées, ce qui semble faire défaut à l'échelon fédéral et national à l'heure actuelle... Infrastructure Canada, pour tout l'excellent travail qu'il fait, possède peu de capacités en matière de politiques stratégiques pour répondre aux besoins nationaux. La majorité des travaux qui sont réalisés visent à ce que les ordres inférieurs de gouvernement répondent aux modalités de financement, ce qui est l'une des raisons pour lesquelles nous appuyons tant le FNCC et que nous voulons que plus de financement soit accordé de cette manière.

Lors de la mise sur pied de la Banque de l'infrastructure du Canada, nous avons dit que ce pourrait être une façon de fournir des renseignements stratégiques nationaux sur les besoins en infrastructure à plus grande échelle. La banque ne semble pas s'engager dans cette voie pour ce qui est d'adopter des mesures qu'Infrastructure Australia et d'autres entités prennent. Nous demandons au gouvernement fédéral et à une organisation nationale de commencer à se pencher sur les besoins en infrastructure nationaux, car à l'heure actuelle, ce n'est pas quelque chose que l'on fait beaucoup au Canada. Donc, quels sont les 10 ou 15 projets d'infrastructure les plus importants pour notre...

**M. Vance Badawey:** Si vous me le permettez, je vais intervenir, car j'essaie de garder une minute pour Churence.

Je pense que vous avez tous raison, mais il faut simplement réunir tous les éléments. C'est la raison d'être de ce processus: établir une stratégie relative à la logistique. La stratégie sur le corridor de commerce vise à accomplir exactement ce que vous dites: à valider et à justifier ces investissements dans les infrastructures. Le problème auquel nous sommes confrontés d'un bout à l'autre du pays cependant, c'est d'essayer de regrouper tous les éléments.

À titre de suggestion pour vous, nous pourrions peut-être avoir un processus dirigé principalement par les chambres de commerce, de l'Atlantique et du pays, pour nous faire connaître ces besoins et, par conséquent, les fonds qui seront investis pour combler ces besoins. Ce faisant, nous pouvons regrouper tous les éléments dans la stratégie nationale et présenter non seulement la stratégie globale pour le transport et la logistique, mais aussi le financement qui doit y être assorti dans l'avenir.

• (1225)

**M. Ryan Greer:** Nous serions extrêmement favorables à l'idée de coopérer et de collaborer par tous les moyens possibles. Je pense que ce qui est vraiment important, c'est que cette stratégie doit reposer sur des données probantes. La majorité du financement fédéral en matière d'infrastructure à l'heure actuelle est accordé à partir des priorités locales, et les administrations locales sont évidemment les mieux outillées pour cibler les besoins, mais une petite partie de ce financement repose sur les projets les plus importants au pays, dont certains peuvent favoriser davantage certaines régions du pays que d'autres. Bien qu'un processus de sélection des besoins locaux soit important, il faut une personne au haut de l'échelle pour relever les projets stratégiques dont nous avons le plus besoin à partir de données probantes.

**M. Vance Badawey:** Merci.

Je vais céder le reste de mon temps de parole à Churence.

**La présidente:** Vous avez 20 secondes.

**M. Churence Rogers:** Messieurs Greer et Davis, quel type d'incidence pensez-vous que l'achèvement de la route 138 et un raccordement fixe avec l'île de Terre-Neuve-et-Labrador auront sur l'économie de l'ensemble de cette région et du Québec?

**M. Ryan Greer:** Je ne sais pas quelle serait l'incidence exacte, et je pense que d'autres témoins auraient une meilleure idée. D'après ce qu'on nous dit, notre système de transport est l'appareil circulatoire de notre économie. Lorsque nous avons seulement un accès par voie aérienne ou que nous avons un accès routier limité, les conséquences sont graves. Il est essentiel d'établir ces raccordements pour stimuler une économie stagnante.

**La présidente:** Merci beaucoup. Désolée, monsieur Rogers, mais il ne reste pas suffisamment de temps.

Madame Block, vous avez trois minutes.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup à ceux d'entre vous qui se joignent à nous aujourd'hui par vidéoconférence. Nous sommes très reconnaissants des témoignages que nous avons entendus aujourd'hui. Comme mon collègue, je viens des Prairies. J'ai visité toutes les provinces des Maritimes, mais je dois admettre que je ne suis pas familière avec certains des défis auxquels vous êtes confrontés, et c'est pourquoi il est formidable que vous soyez ici aujourd'hui pour nous en parler.

Je veux également remercier M. Rogers d'avoir insisté pour inclure cette question dans le cadre de notre étude avant la fin de la session. Vous avez vigoureusement défendu votre point.

Monsieur Greer, je vous suis reconnaissante des observations que vous avez formulées sur la façon dont l'amélioration de la fluidité de nos systèmes de transports peut avoir une incidence sur le transport en lien avec la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Je vous suis également très reconnaissante que vous ayez parlé de la résolution concernant les lignes ferroviaires sur courtes distances, et j'aimerais en avoir une copie. Vous pouvez la faire parvenir à tous les députés, mais j'aimerais recevoir un rappel, que vous l'envoyiez au Comité ou à mon bureau.

Un point que nous n'avons pas abordé aujourd'hui, c'est nos systèmes de transport aérien et la façon dont ils ont une incidence sur le développement économique dans nos régions. Nous avons été saisis de certains des enjeux auxquels est confrontée notre industrie aérienne, car nous sommes sur le point de terminer notre étude de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité, la LFI.

Monsieur Greer, je sais que la Chambre du commerce du Canada fait la promotion de la compétitivité dans l'industrie aérienne. Je me demande si vous pourriez nous parler brièvement des effets qu'une hausse du prix du billet du consommateur aura sur la compétitivité du Canada dans ce marché.

**M. Ryan Greer:** À la Chambre du commerce du Canada, nous avons consacré beaucoup de temps ces dernières années à discuter des défis associés à la compétitivité du transport aérien. Le gouvernement fédéral est généralement réticent à examiner les frais que le coût du billet englobe, les coûts imposés par le gouvernement fédéral dans les prix des services aériens, ainsi que les répercussions sur les déplacements, le tourisme et les gens.

Nous surveillons également le Règlement sur la protection des passagers aériens, ce qui ajoutera des coûts supplémentaires au prix du billet. De façon générale, nous demandons au gouvernement fédéral de prendre du recul, de travailler avec l'industrie, d'examiner la ventilation des coûts du transport aérien au pays, et de se pencher sur les secteurs où le Canada est le plus compétitif et le moins compétitif. Nous avons d'importantes routes au Canada qui subventionnent de façon indirecte bon nombre de nos routes rurales et nordiques. Ces routes sont le réseau d'autoroutes, la Transcanadienne du Nord, dans bien des cas. Il n'y a pas d'autoroutes. C'est l'équivalent du réseau autoroutier.

Nous serions certainement très favorables à l'idée d'examiner tous les frais que le coût du transport aérien englobe. De toute évidence, nous sommes contre toute proposition visant à augmenter le coût du transport aérien. Nous sommes déjà une destination coûteuse. Si je suis un voyageur européen qui envisage de se rendre à Denver ou dans les Rocheuses, le coût, plus que n'importe quel autre facteur, risque de m'inciter à aller au sud de la frontière. Nous réclamons depuis longtemps un examen des coûts imposés par le gouvernement fédéral à nos déplacements, et nous appuierions des façons d'essayer de réduire ces coûts.

•(1230)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Greer. Je suis désolée, madame Block, mais nous n'avons plus de temps.

Merci beaucoup à tous nos témoins. Cette séance a été très instructive, avec tous ces excellents témoins. Merci infiniment de vos contributions

Monsieur le maire et monsieur le conseiller municipal, merci beaucoup d'être venus ici. Nous vous souhaitons de rentrer à la maison en toute sécurité.

Nous allons suspendre la séance quelques instants pour permettre aux témoins de quitter la table.

•(1230)

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•(1230)

**La présidente:** Je déclare la séance ouverte à nouveau.

Avant de passer aux finances et aux amendements proposés, je dois présenter une demande pour un budget supplémentaire. Le document vous a été distribué pour l'étude que nous menons à l'heure actuelle. Y a-t-il des observations ou des questions concernant le budget? C'est 14 715 \$ pour cette portion de l'étude.

Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci, madame la présidente.

Je sais qu'il s'agit d'un montant négligeable, mais j'aimerais savoir, simplement par curiosité, à quoi servira la banque d'images.

•(1235)

**La greffière du Comité (Mme Marie-France Lafleur):** C'est pour la page couverture du rapport final, au cas où l'on voudrait utiliser une image spéciale.

**M. Robert Aubin:** Merci.

[Traduction]

**La présidente:** Tous ceux en faveur d'adopter le budget proposé?

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** En ce qui concerne le projet de loi C-97, des amendements ont été proposés par Mme Block et M. Aubin. Je suggère de commencer avec le premier amendement, celui de Mme Block.

Madame Block, aimeriez-vous prendre la parole sur votre amendement?

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup, madame la présidente. Je veux simplement clarifier que je n'ai pas besoin de lire l'amendement aux fins du compte rendu.

**La présidente:** Nous, vous n'y êtes pas obligée.

**Mme Kelly Block:** Ce premier amendement n° 10466469 porte sur la proposition de la Fédération maritime visant à modifier la disposition sur l'objectif et les principes. Des témoins de la Fédération maritime et de l'Association des pilotes maritimes ont salué l'ajout de cette section à la Loi sur le pilotage. Je crois que cette proposition ne fait qu'améliorer les objectifs de cette disposition.

Là encore, je sais que nous ne sommes pas le Comité qui détermine si des amendements doivent être apportés au projet de loi. Je veux seulement pouvoir donner à nos collègues du comité des finances l'occasion d'examiner cet amendement plus soigneusement, dans l'optique de l'adopter, si c'est ce qu'il souhaite faire.

**La présidente:** Quelqu'un veut-il intervenir?

Tous ceux en faveur de l'amendement proposé par Mme Block? Tous ceux qui s'y opposent?

Il n'est pas adopté.

Madame Block, aimeriez-vous prendre la parole sur le deuxième?

**Mme Kelly Block:** Oui.

Les trois prochains amendements que j'ai proposés portent sur une recommandation particulière qui a été formulée, encore une fois par la Fédération maritime du Canada, et elle se trouve dans son mémoire. Il y a trois amendements, mais c'est ainsi que la greffière nous a conseillé d'étudier les amendements proposés à cette partie du projet de loi.

Je sais que vous voulez probablement vous prononcer sur chacun d'eux séparément, mais je vais parler des trois en même temps, car la même justification s'applique.

**La présidente:** C'est correct.

**Mme Kelly Block:** Tous les amendements proposés découlent de suggestions formulées dans le mémoire de la Fédération maritime du Canada. Les trois amendements que nous examinons à l'heure actuelle — les amendements n°s 10467101, 10467125 et 10471823 — sont tous liés à l'objection de l'organisation au transfert du coût total de l'administration de la loi au secteur privé.

Dans son mémoire, la fédération a fait la déclaration suivante: « À notre avis, cet amendement proposé soulève une série de questions stratégiques publiques concernant le rôle du gouvernement et la mise en oeuvre du recouvrement des coûts. »

Je pense que le moins que nous puissions faire est de recommander, encore une fois à nos collègues du comité des finances, d'examiner ces amendements qui ont été proposés par la Fédération maritime du Canada.

**La présidente:** Quelqu'un veut-il intervenir?

Aimeriez-vous que l'on procède à des votes individuels, ou pouvons-nous nous prononcer sur les trois en même temps?

**Mme Kelly Block:** Faites ce qui est le plus approprié de faire.

**La présidente:** Avons-nous le consentement unanime pour regrouper les trois amendements restants proposés par Mme Block?

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** Très bien.

Tous ceux en faveur des trois amendements que Mme Block a proposés? Tous ceux qui s'y opposent?

Ils ne sont pas adoptés.

Nous avons un amendement de M. Aubin.

Monsieur Aubin, aimeriez-vous prendre la parole sur votre amendement, s'il vous plaît?

[Français]

**M. Robert Aubin:** Oui. Merci, madame la présidente.

Bien que je me fasse peu d'illusions sur le résultat du vote, je vais exprimer mon opinion. De nombreux témoins nous ont parlé de la portion que l'on souhaite voir retirer de ce projet de loi omnibus. D'abord, on nous a donné plusieurs fois l'exemple de NAV CANADA, mais on n'a pas su démontrer qu'il y avait là un véritable parallèle à faire. Je pense que le financement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA, est le problème principal pour ce qui est des mesures de sécurité. Si le service de sécurité sert de vache à lait au gouvernement du fait qu'on ne rend pas les fonds perçus sur les billets des voyageurs par mesure de sécurité, le problème n'est pas résolu par cette nouvelle proposition.

Pour ce qui est des délais, plusieurs intervenants disent que ce projet de loi devrait à tout le moins donner la possibilité d'évoluer de façon autonome dans le cadre d'une planification à plus long terme pour que l'ensemble des intervenants puissent non seulement mieux y contribuer, mais aussi s'adapter à la situation. Bref, pour une foule de raisons, je ne comprends pas pourquoi on glisse une mesure aussi importante dans un projet de loi omnibus.

Je propose tout simplement de la retirer et que, à la prochaine législature, la mesure fasse l'objet d'un projet de loi autonome.

• (1240)

[Traduction]

**La présidente:** Merci, monsieur Aubin.

Monsieur Liepert.

**M. Ron Liepert:** J'aimerais appuyer cette motion, mais pas parce que son intention n'est pas appropriée, car je pense que nous convenons tous qu'en ce qui concerne l'intention, la viabilité à long terme et le service à la clientèle, c'est la bonne approche. Toutefois, qu'est-ce qui est si pressant? Pourquoi forcer l'adoption de cette mesure dans le cadre d'un projet de loi omnibus d'exécution du budget, ce que le gouvernement actuel a dit qu'il n'utiliserait pas?

Cette mesure législative semble suffisamment importante que nous pourrions probablement l'étudier comme projet de loi distinct du projet de loi d'exécution du budget. C'est pour cette raison que nous appuierons l'amendement proposé par M. Aubin.

**La présidente:** D'accord, merci.

Quelqu'un d'autre veut intervenir?

Tous ceux en faveur de la motion présentée par M. Aubin? Ceux qui s'y opposent?

Elle n'est pas adoptée.

La greffière devra maintenant répondre au comité des finances pour lui faire part que nous avons examiné les dispositions qui nous avaient été recommandées.

Oui, monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Madame la présidente, j'ai une motion ici, si vous le permettez.

Comme il s'agit de notre dernière réunion prévue sur la LFI, j'aimerais suggérer que le Comité envoie une lettre en réponse au comité des finances.

En ce qui concerne le point de vue du Comité, je propose que vous, madame la présidente, remerciez simplement le comité des finances de nous avoir donné l'occasion d'examiner les divisions 11 et 12 du projet de loi C-97, informiez ses membres des audiences que nous avons tenues sur cette question, et l'avisiez que le Comité n'a pas de recommandation ou d'amendement à proposer.

J'aimerais également rappeler à tous les membres que, s'ils ont des amendements à proposer, ils peuvent les faire parvenir directement au comité des finances avant le délai fixé du vendredi 17 mai 2019.

Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Quelqu'un veut-il intervenir?

Madame Block.

**Mme Kelly Block:** Madame la présidente, de toute évidence, nous n'allons pas appuyer la motion, car dans sa forme actuelle, elle ne reflète pas ce qui se passe au Comité. Nous allons envoyer une lettre au comité des finances en tant que membres conservateurs de ce comité.

**La présidente:** C'est correct.

Quelqu'un d'autre veut intervenir?

[La motion est adoptée. [Voir le Procès-verbal]]

**La présidente:** Merci beaucoup à vous tous.

Je ne crois pas qu'il y ait autre chose à l'ordre du jour pour le moment.

Monsieur Liepert.

**M. Ron Liepert:** Je suis désolé, mais n'allions-nous pas discuter aujourd'hui de la lettre que vous avez proposée en réponse à M. Kmiec? J'ai cru que vous alliez suggérer au Comité de rédiger simplement une lettre à Transports Canada pour expliquer ce qu'on nous a dit qui allait se passer plutôt que de demander à l'analyste de rédiger un rapport. Est-ce que j'ai rêvé?

**La présidente:** Non, mais nous pouvons certainement le faire. Nous appuyons tous beaucoup cette initiative.

**M. Ron Liepert:** Je croyais que la question était de déterminer si l'analyste devrait préparer un rapport fondé sur les témoignages que nous avons entendus ici la semaine dernière, ou peu importe quand, et la suggestion n'était pas de simplement rédiger une lettre au comité de Transports Canada. Nous semblions être tous d'accord concernant la suite des choses.

C'est ma question.

• (1245)

**La présidente:** Madame Block.

**Mme Kelly Block:** Madame la présidente, je suis d'accord avec mon collègue. Nous convenons tous qu'une lettre à Transports Canada ou au ministre, ou peu importe à qui elle doit être adressée, serait probablement tout ce que nous devons faire pour conclure l'étude d'une heure qui a été entreprise la semaine dernière.

**La présidente:** D'accord, nous allons demander à la greffière de rédiger une lettre pour signaler que nous appuyons l'idée de continuer d'essayer de régler ce problème particulier. Je demanderais que cette lettre soit rédigée et qu'on l'apporte jeudi pour que les membres du Comité puissent la passer en revue et s'assurer que tous les éléments que nous voulons qu'elles renferment y soient. Nous aurons cette lettre à examiner jeudi.

Tout est correct?

Oui, monsieur Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux:** J'ai une question rapide pour vous, madame la présidente.

Vous avez mentionné durant la réunion que le ministre de l'Infrastructure comparaitra. Avez-vous une date? Quand pouvons-nous prévoir sa comparution?

**La présidente:** Nous n'avons pas encore de date non plus. Ce sera un autre défi de trouver quand nous pourrons prévoir sa comparution et régler toutes les questions que nous avons établies que nous devons régler.

**M. Matt Jeneroux:** La greffière trouvera-t-elle une date pour nous?

**La présidente:** Oui. Tout ce que nous savons, c'est qu'il faudra que ce soit un jeudi, et il y a un nombre limité de jeudis restants.

**M. Matt Jeneroux:** D'accord, merci.

**La présidente:** Nous ferons de notre mieux pour nous assurer d'avoir la représentation que vous voulez. D'accord? Bien.

La séance est levée.

---





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>