



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 043 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 7 février 2017

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 7 février 2017

•(1105)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte cette réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités en cette première session de la 42^e législature. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude sur l'infrastructure et les collectivités intelligentes.

Nous sommes heureux d'accueillir nos témoins aujourd'hui. Tout d'abord, M. Taiber, dirigeant principal de la Technologie, International Transportation Innovation Center. Nous accueillons également Colin McKay, chef, Politiques publiques et relations gouvernementales à Google Canada. Enfin, nous accueillons Barrie Kirk, directeur général de Canadian Automated Vehicles Centre of Excellence.

J'ai hâte d'entendre les renseignements que vous nous communiquerez. Qui souhaite livrer son exposé en premier?

Monsieur McKay.

M. Colin McKay (chef, Politiques publiques et relations gouvernementales, Google Canada): Bonjour, madame la présidente. J'aimerais également saluer les membres du Comité. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

Un nouvel ensemble de technologies, notamment la connectivité omniprésente, les capteurs en temps réel, les services de localisation précis, les systèmes autonomes et la fabrication numérique, nous aidera à transformer la vie dans nos villes et nos collectivités. En fait, nous transportons chaque jour un grand nombre de ces technologies dans notre poche ou dans notre sac. La facilité d'accès à des ordinateurs mobiles complexes, que nous appelons tout simplement des téléphones, signifie que nous profitons d'un accès sans précédent à des données sur notre comportement individuel et sur nos interactions au sein de notre collectivité, et que nous avons la capacité de communiquer instantanément avec l'infrastructure et les services environnants.

Au sein d'Alphabet — la société qui est propriétaire de Google et de plusieurs autres entreprises que vous connaissez —, nous reconnaissons que ces technologies rendront les villes plus réceptives, équitables, innovatrices et habitables. Mais cela se produira seulement en collaboration avec les collectivités elles-mêmes.

Permettez-moi de vous donner un aperçu de la façon dont Google et sa société mère, Alphabet, collaborent pour améliorer, par l'entremise de la technologie, notre vie à tous. Il n'est pas toujours facile de veiller à ce que l'intégration de la technologie et des villes offre des occasions concrètes de croissance sociale et économique pour tous les citoyens. En effet, dans les villes, de nombreux groupes défavorisés ne profitent pas d'un accès facile et peu coûteux à Internet. C'est la raison pour laquelle nous collaborons avec les

gouvernements à Toronto, à New York et un peu partout en Inde pour offrir l'accès sans fil dans les collectivités mal desservies.

Toutefois, nous sommes conscients que la société Google ne peut pas, à elle seule, relever tous les défis auxquels font face nos villes. Nous devons collaborer avec des urbanistes, des spécialistes en matière de politique sociale, des militants communautaires, des architectes et d'autres intervenants pour comprendre les dynamiques complexes à l'oeuvre dans nos villes. Dan Doctoroff, un ancien adjoint au maire de la ville de New York et le fondateur de Sidewalk Labs, une société appartenant à Alphabet, a décrit la complexité du défi auquel font face les collectivités et les gouvernements en ces mots:

Peu importe ce que nous faisons, nous savons que le monde n'a pas besoin d'un autre plan qui tombe dans le même piège que ses prédécesseurs, c'est-à-dire voir la ville comme une île de haute technologie plutôt que comme un endroit qui reflète la personnalité de sa population locale... Il n'y a pas de solution magique aux problèmes urbains difficiles à résoudre. Toutes nos initiatives exigeront de nombreuses discussions, du perfectionnement et de l'adaptation. L'innovation responsable à l'échelle urbaine repose sur l'auto-évaluation et la volonté d'apporter des modifications fondées sur la rétroaction à l'échelle locale.

Je présume que vous connaissez tous nos véhicules de cartographie Street View. Google a recueilli des données qui servent à établir des cartes détaillées de presque toutes les collectivités au Canada. À l'aide de ces véhicules de cartographie, nous avons collaboré avec des groupes locaux pour lancer des projets pilotes qui contribuent à recueillir des renseignements sur la qualité de l'air et la pollution dans des villes de partout aux États-Unis. Nous avons installé des réseaux de capteurs environnementaux qui servent à établir des cartes détaillées de la pollution atmosphérique. Nous avons collaboré avec l'Environmental Defense Fund pour dresser des cartes similaires qui servent à suivre les déplacements des fuites de méthane dans certaines villes. L'objectif que nous visons en collaboration avec ces groupes est d'établir des cartes détaillées et utiles de ces polluants et de les diffuser aux citoyens et au gouvernement pour qu'ils puissent ensuite s'attaquer à ces défis environnementaux.

Aux États-Unis, nous avons lancé le projet Sunroof, un projet qui utilise l'imagerie par satellite pour aider les propriétaires à non seulement estimer les avantages liés à l'installation de panneaux solaires sur leur toit, mais également à communiquer avec des entrepreneurs situés à proximité et à estimer le coût de l'installation.

Pour votre comité, il est plus important de connaître les objectifs ambitieux que nous pouvons fixer pour les villes intelligentes. N'oublions pas que la conversation liée au développement urbain est influencée par des technologies qui datent de plusieurs siècles, notamment les réseaux de rues et de ruelles, une infrastructure d'eau et d'égout qui a plusieurs décennies et un service Internet qui dépend toujours des points d'accès de téléphone et de câble. Les gens en déplacement ont besoin de données qui leur montrent le chemin le plus efficace et le plus rapide pour arriver à destination. Pour un cycliste, cela signifie le chemin le plus sécuritaire sur des rues dotées d'une piste cyclable. Pour un organisateur communautaire, cela peut signifier des données détaillées sur les taux d'admission dans les cliniques de santé ou une base de données en temps réel sur les bénévoles qui interviennent en cas de crise.

Quels investissements les villes doivent-elles effectuer dans la surveillance en temps réel? Comment mettent-elles au point des services qui aident leurs citoyens à comprendre comment l'infrastructure traditionnelle s'adapte aux pressions contemporaines, tout en améliorant leur reddition de comptes, mais également en produisant des données qui peuvent appuyer un argument soutenant différentes décisions en matière d'investissement dans l'infrastructure?

Comment une ville peut-elle devenir plus adaptable? Comment les données peuvent-elles aider les villes à devenir plus souples et comment peuvent-elles éclairer des décisions liées aux investissements en matière d'infrastructure qui encouragent l'utilisation de modes de transport de remplacement, l'efficacité énergétique et d'autres innovations? Comme je l'ai laissé entendre, le développement de villes intelligentes exige une planification attentive, une étape expérimentale intégrée et enfin, une mise en oeuvre collaborative.

Lorsque nous nous attaquons aux défis à l'échelle urbaine ou communautaire, la meilleure stratégie pourrait consister à cerner des zones précises dans lesquelles la technologie et la collectivité peuvent collaborer pour trouver des stratégies ciblées, établir des cadres de collecte de données précises et mettre en oeuvre un processus d'évaluation continue. Les intervenants de Google pensent qu'il s'agit d'une approche fondée sur les données qui établit des objectifs ambitieux permettant de produire des résultats mesurables en collaboration et en partenariat avec les collectivités.

• (1110)

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur McKay.

Monsieur Kirk.

M. Barrie Kirk (directeur exécutif, Canadian Automated Vehicles Centre of Excellence): Merci, madame la présidente et membres du Comité, de m'avoir invité à comparaître.

Les voitures automatisées offrent d'énormes avantages au Canada et aux Canadiens. Malheureusement, lorsque j'examine la situation à l'échelle mondiale, et surtout au sein des pays du G7, je constate que le Canada arrive bon dernier en ce qui concerne la capacité en matière de voitures automatisées. Nous sommes très loin derrière les six autres pays. Permettez-moi de vous donner un aperçu de la situation.

La première génération de voitures automatisées est déjà parmi nous. Il s'agit de voitures à faible vitesse et à capacité limitée, mais elles fonctionnent. L'un de mes clients possède un parc de six bus-navettes automatisés et électriques en service à Civaux, en France. La deuxième génération de voitures automatisées arrivera vers 2020, tout comme les applications de conducteurs de taxi. Ce ne seront pas

les plus avancées, mais ce seront des voitures complètement automatisées. Dans les années 2020, nous assisterons à l'augmentation graduelle de la capacité et de la vitesse de ces véhicules, et en 2030, notre monde semblera très différent de ce qu'il est aujourd'hui.

L'une des deux répercussions les plus importantes concernera la sécurité. Une étude conjointe que nous avons publiée il y a un an avec le Conference Board du Canada prévoit que lorsque le déploiement de ces voitures sera complètement effectué, nous pourrions éviter 80 % des collisions, des décès et des blessures actuellement attribuables à la circulation, ce qui représente une énorme amélioration. Deuxièmement, l'arrivée de taxis sans conducteur dans les années 2020 aura de grandes répercussions sur plusieurs aspects de nos vies, notamment en ce qui concerne nos villes, nos stationnements, le maintien de l'ordre et nos soins de santé. L'industrie automobile est prête à subir des perturbations considérables. Mary Barra, la PDG de General Motors, a dit — et je suis d'accord avec elle — que l'industrie automobile changera davantage au cours des 5 à 10 prochaines années qu'elle l'a fait au cours des 50 dernières années. Cela causera de nombreuses perturbations. Il y aura également de grandes répercussions sur l'infrastructure.

Anthony Foxx, le secrétaire aux transports dans l'administration du président Obama, a écrit un article qui a été publié il y a environ un an. Dans cet article, il affirme qu'avec une combinaison de véhicules automatisés et connectés, nous pouvons quintupler la capacité de circulation sur nos autoroutes et dans notre infrastructure routière existante. C'est énorme. Pour être honnête, je ne crois pas M. Foxx, mais si nous pouvons doubler la capacité de circulation sur les routes et les autoroutes, je me demande quelle partie de l'infrastructure planifiée et future sera réellement nécessaire. Nous aurons besoin d'une certaine partie pour effectuer des réparations, mais nous devons planifier l'infrastructure nécessaire pour l'arrivée des voitures automatisées.

De plus, cela aura un grand impact sur le transport en commun, et donc sur l'infrastructure de transport en commun. Il y a environ un an, l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OCDE, a publié un rapport public et gratuit qui prévoit que selon la perspective européenne, les taxis automatisés pourraient éliminer complètement la raison d'être du transport en commun dans les petites et moyennes villes.

Il y a un an, j'ai publié un livre blanc dans lequel je formulais 30 recommandations au gouvernement fédéral. Je n'ai pas le temps de les énumérer, mais permettez-moi de vous présenter deux recommandations qui sont pertinentes dans votre étude.

Tout d'abord, j'ai formulé une recommandation selon laquelle toute demande de financement pour l'infrastructure liée au transport en commun ou au transport devrait être accompagnée d'une analyse de l'impact des véhicules automatisés sur l'analyse de rentabilisation et la conception. J'ai fait la même recommandation au gouvernement de l'Ontario.

Deuxièmement, de nos jours, on se concentre beaucoup sur les villes et l'infrastructure intelligentes. Je recommande qu'une partie des dépenses en matière d'infrastructure vise non seulement l'asphalte et le béton, mais également l'infrastructure intelligente. Nous pouvons accomplir beaucoup de choses avec cela et il sera beaucoup moins dispendieux — comme l'a dit M. Foxx — d'accroître la capacité des autoroutes grâce à l'infrastructure intelligente plutôt qu'avec de plus grandes quantités d'asphalte.

• (1115)

Merci de votre temps.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Kirk.

Monsieur Taiber.

M. Joachim G. Taiber (dirigeant principal de la Technologie, International Transportation Innovation Center, Cerco Câble): Madame la présidente et membres du Comité, c'est un privilège pour moi de vous parler aujourd'hui. J'aimerais vous donner un aperçu du point de vue de l'ITIC. J'ai préparé quelques diapositives.

Tout d'abord, nous pouvons affirmer que le secteur du transport passe actuellement par une période révolutionnaire. En effet, à long terme, il sera peut-être possible d'éviter tous les accidents de la route. Nous pouvons également espérer que la majorité des véhicules seront sans émission. Nous disposons aussi de la technologie nécessaire pour sécuriser les véhicules connectés et automatisés en vue d'éviter les dommages, et nous améliorons actuellement nos réseaux afin que les services soient accessibles en permanence.

À mon avis, il est important que le gouvernement fédéral se concentre sur deux domaines principaux. Le premier concerne les modes de transport connectés et automatisés, un domaine dans lequel le gouvernement fédéral doit orienter la réglementation en matière de sûreté et de sécurité et préparer l'infrastructure de communication qui servira à appuyer les systèmes de transport connectés et automatisés.

D'un autre côté, nous devons entreprendre un grand processus d'électrification des systèmes de transport. Encore une fois, ce domaine doit être visé par des règlements en matière de sécurité et de sûreté, mais également par des investissements majeurs, afin que l'infrastructure puisse soutenir les systèmes de transport.

Si nous abordons la question des changements liés à nos villes et à nos milieux urbains, nous pouvons dire que nous abandonnons une approche de développement et de planification urbaine qui, selon moi, est centrée sur les coûts pour adopter une approche fondée sur la collectivité intelligente et sur les gens. Pendant cette transition, nous devons modifier les règlements régissant l'organisation de la circulation. Cela signifie qu'il faut tenter de faire en sorte que les véhicules personnels restent à l'extérieur des noyaux urbains. Il faut donc réorganiser le stationnement. Nous devons également réorganiser le transport des biens vers et dans les noyaux urbains. Nous avons l'occasion de transformer le système de transport en système multimodal sans émission qui fonctionne sur demande.

En ce qui concerne les besoins, je recommanderais d'envisager la mise en oeuvre, au Canada, d'un réseau national de bancs d'essai pour les innovations en matière de transport. Cela signifie que dans ces bancs d'essai — qu'on peut mettre en oeuvre dans différents endroits à l'échelle du pays —, on organise des parcs mixtes de véhicules automatisés qui seront mis à l'essai. Il faut partager des cas d'utilisation, des données et des algorithmes avec différentes parties intéressées qui participent à cette initiative, et il faut également réfléchir sérieusement aux endroits où on établira ces bancs d'essai.

Il ne s'agit pas seulement d'homologuer les véhicules automatisés. Il s'agit également d'homologuer l'écosystème urbain et de l'organiser pour permettre l'utilisation de véhicules automatisés, connectés et sans émission.

Enfin, j'aimerais recommander l'élaboration d'un programme national d'innovation en matière de transport qui ciblerait la connectivité et l'automatisation, l'électrification et le service de mobilité sur demande. En ce qui concerne les bancs d'essai, il suffit essentiellement d'avoir des bancs d'essai fermés et ouverts. Les bancs d'essai fermés servent à évaluer la technologie avant qu'elle soit mise en oeuvre dans un milieu où on peut interagir avec la population et les autres acteurs du milieu du transport.

Je recommanderai également, dès le départ, d'entrer en communication avec d'autres bancs d'essai innovateurs en matière de transport dans le monde. De tels centres sont en développement en Europe, aux États-Unis et en Asie. La création de liens avec ces centres permettra de créer des occasions d'exportation pour le Canada. Cela vous donnera également l'occasion de vous mesurer aux meilleurs centres dans le monde.

Merci beaucoup.

• (1120)

La présidente: J'aimerais remercier tous les témoins des renseignements qu'ils nous ont communiqués.

Nous passons immédiatement aux questions des membres du Comité. La parole est d'abord à M. Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de leur présence parmi nous aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur Kirk.

Vous avez dit que, quand on se compare au reste des pays du monde, nous sommes les derniers en ce qui a trait aux véhicules autonomes. Pour quelle raison sommes-nous les derniers? Qu'est-ce qui explique cette situation?

[Traduction]

M. Barrie Kirk: Nous sommes en retard à cet égard, et je crois qu'il y a deux raisons qui expliquent cela. Je ne veux pas trop parler des politiques, car je suis ingénieur. Je ne connais pas beaucoup les politiques, mais j'ai l'impression que jusqu'à maintenant, elles n'ont pas suffisamment visé l'innovation, et cela paraît dans les résultats.

J'observe les autres gouvernements et la façon dont ils soutiennent leur industrie de la haute technologie dans ce secteur. Prenons l'exemple du Royaume-Uni. Ce pays fait quatre choses que nous ne faisons pas. Tout d'abord, il y a la question du financement. En effet, le Royaume-Uni a investi 100 millions de livres dans la recherche, le développement et la mise à l'essai de véhicules automatisés et connectés.

En fait, le gouvernement fédéral a versé des fonds à Transports Canada pour un réseau virtuel, mais le gouvernement n'a pas financé l'industrie. Le meilleur scénario à cet égard au Canada se trouve en Ontario, car cette province a investi 3 millions de dollars dans ce secteur. Lorsqu'on compare ces 3 millions de dollars aux 100 millions de livres investies au Royaume-Uni, on peut vraiment se faire une idée concrète de la situation.

Deuxièmement, le gouvernement du Royaume-Uni a vraiment fait la promotion de ce secteur. Il s'est donné comme objectif de faire du pays le modèle sur lequel se fonde le reste du monde pour effectuer des mises à l'essai de voitures automatisées.

Troisièmement, ce gouvernement a compris la nécessité d'éliminer le cloisonnement au sein des différents ministères. Il a créé une institution gouvernementale spéciale appelée le CCAV, c'est-à-dire le Centre for Connected and Autonomous Vehicles, qui mène ses activités dans tous les ministères. Par exemple, en combinant le groupe des politiques de la version britannique de notre ministère des Transports et le groupe des politiques du ministère équivalent à notre ministère de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, il a créé un seul groupe des politiques qui sert les deux ministères. Cela permet d'atteindre un niveau d'intégration et de synergie que nous n'avons pas.

Cela fait une grande différence dans ces domaines. Notre industrie de la technologie est excellente. C'est un cliché, mais elle est vraiment de calibre mondial. Toutefois, pour être plus efficace, elle a besoin d'un soutien gouvernemental semblable à celui que les autres gouvernements offrent à leur industrie technologique.

[Français]

M. Alain Rayes: Selon vous, quel est le rôle de l'État et du gouvernement fédéral, si on veut avancer et redevenir un leader mondial? Quel devrait être le rôle précis de l'État en ce qui concerne les véhicules automatisés?

[Traduction]

M. Barrie Kirk: Je crois que nous avons besoin de plusieurs choses. Comme je l'ai mentionné, il y a un an, j'ai écrit et publié un livre blanc. Dans ce livre, j'ai formulé 30 recommandations sur les mesures que devrait prendre, à mon avis, le gouvernement fédéral. Une grande partie de ces recommandations se traduisent, dans les provinces...

[Français]

M. Alain Rayes: Je vous arrête ici.

Est-il possible de faire parvenir au greffier du Comité le livre blanc pour qu'on puisse avoir accès à ces 30 recommandations qui semblent très intéressantes?

Je vous laisse continuer.

[Traduction]

La présidente: Si vous remettez un exemplaire de ces recommandations à la greffière, il sera ensuite distribué à tous les membres du Comité.

M. Barrie Kirk: Certainement.

La présidente: Merci.

• (1125)

[Français]

M. Alain Rayes: Merci.

Je vous laisse continuer, monsieur Kirk.

[Traduction]

M. Barrie Kirk: Je suis impressionné par le niveau d'expertise et l'enthousiasme dans l'industrie de la technologie. Lorsque j'imagine la situation dans 5 ou 10 ans, je crois que le secteur automobile sera non seulement complètement transformé, mais qu'il y aura également convergence entre le secteur automobile et le secteur technologique.

En ce moment, la valeur d'une automobile moyenne se fonde à 4 ou 5 % sur la technologie. Dans les années 2020, c'est-à-dire dans environ 10 ans, la valeur d'une automobile moyenne se fondera à 40 ou 60 % sur la technologie, et cela représente, pour les sociétés de technologies du Canada, une occasion en or d'entrer dans le secteur automobile. Il s'agit notamment des sociétés dans les domaines de la transformation, des communications, de la fabrication de capteurs et de la mise au point d'algorithmes. Le meilleur exemple est évidemment BlackBerry QNX, mais cette entreprise a besoin de l'appui du gouvernement, comme je l'ai mentionné plus tôt.

[Français]

M. Alain Rayes: Je vais préciser ma question.

Quel devrait être le rôle de l'État dans ce système? Où devrait-il investir? Quel soutien pourrait-il apporter?

[Traduction]

M. Barrie Kirk: Il y a toute une combinaison de rôles, et cela comprend certainement l'investissement. Il faudrait également un cadre réglementaire beaucoup plus souple. Il devra aussi créer des institutions spécialisées pour diriger cette initiative, en plus d'être un champion du secteur et de collaborer avec les provinces. Il ne s'agit pas d'assumer un rôle en particulier, mais plutôt de guider et d'encourager une révolution.

La présidente: D'accord. Je dois vous interrompre ici, monsieur Kirk. Merci beaucoup, monsieur Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci.

[Traduction]

La présidente: J'aimerais souligner que nous avons également parmi nous la secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Mme Karen McCrimmon; et le secrétaire parlementaire du ministre de l'Infrastructure, M. Marc Miller, qui sont ici pour observer les travaux du Comité aujourd'hui.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente. Je vais partager le temps qui m'est alloué avec mon collègue, M. Gagan Sikand.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui pour nous faire part de leurs connaissances sur les villes intelligentes.

Certains pays comme l'Australie et les États-Unis ont mis en place une stratégie touchant les villes intelligentes. En Australie, le gouvernement fédéral a invité les États et les administrations locales à s'entendre sur des objectifs communs concernant les investissements en infrastructures propices à la création de villes intelligentes.

Ma question s'adresse aux trois témoins.

Quels sont les avantages d'avoir une stratégie nationale sur les villes intelligentes en plus de plans particuliers pour chaque ville?

[Traduction]

M. Joachim G. Taiber: Je peux essayer de répondre en partie à votre question.

Aux États-Unis, il y avait un programme, le Smart City Challenge, auquel était essentiellement rattaché un prix: 50 millions de dollars de la part du département des Transports des États-Unis et 10 millions de dollars de la part de Vulcan Ventures, un fonds du cofondateur de Microsoft, Paul Allen. Soixante-dix-sept villes y ont participé. J'ai moi-même contribué à une partie des demandes. Une ville l'a emporté. Évidemment, ce qui rendait cet exercice utile, c'est que 77 villes ont dû réfléchir à une stratégie de ville intelligente et élaborer un vaste plan, ce qui pouvait par la suite être bon pour d'autres villes. Une grande communauté de villes de différentes tailles ont participé à l'initiative.

À mon avis, pour le Canada, il ne s'agirait peut-être pas de ne remettre qu'un prix, à une seule ville, mais plutôt de soutenir un groupe de villes. Il s'agirait de fournir des fonds non pas à un seul gagnant, mais à plusieurs gagnants, pour ainsi dire.

En Allemagne, qui est mon pays d'origine et où je participe toujours aux initiatives, le ministère des Transports choisit délibérément différentes villes du pays pour établir des bancs d'essai de villes intelligentes. Non seulement il se penche en particulier sur la conduite automatisée, mais il a aussi choisi des routes à cet égard. Il tente d'inciter le secteur privé à participer à ces initiatives, mais aussi de fixer une orientation au chapitre de la réglementation. Il y a beaucoup de questions sans réponse.

● (1130)

M. Angelo Iacono: Merci.

Je vais seulement accorder un peu de temps à M. McKay pour qu'il puisse répondre à la question.

M. Colin McKay: Merci beaucoup.

Je crois qu'il nous faut également nous pencher sur les outils dont dispose le gouvernement fédéral et la façon dont une stratégie pourrait contribuer à leur mise en oeuvre. Mes deux collègues ici présents ont parlé de la nécessité d'adopter des règlements souples qui permettent la mise à l'essai de différents produits et technologies, et de la possibilité que différentes collectivités aient des bancs d'essai. Or, il faut que cela se rapporte, au fédéral, à des décisions que nous prenons sur des investissements importants en infrastructure, et il faut que ce soit lié à des décisions que nous prenons sur notre façon de structurer la réglementation concernant la vie en milieu urbain dans un avenir rapproché — et je souligne que la vie en milieu urbain est un volet distinct des transports. M. Kirk a parlé de 2020 et de 2030 et de 50 ans d'ici, mais pour ma part, je crois qu'on parle vraiment d'un avenir plus rapproché.

Nous allons examiner une vision dans laquelle les centres urbains et les collectivités changeront fondamentalement. Les investissements en infrastructure que nous effectuons dans le béton, l'asphalte et les poteaux de téléphone ne nous permettront pas de relever le défi que pose l'établissement d'une stratégie de ville intelligente réellement mise en oeuvre à l'échelle du pays.

Le gouvernement fédéral peut jouer un rôle en déterminant dans quels secteurs il faut axer les efforts d'analyse coûts-avantages et les mesures qu'il peut prendre pour réduire les coûts et accroître les avantages dans des partenariats avec des administrations et des organisateurs locaux et le secteur privé par la suite. Il s'agit d'un grand défi.

Malheureusement, bon nombre d'entreprises travaillent dans le domaine des villes et des collectivités connectées, des villes intelligentes ou des véhicules automatisés, mais elles n'ont pas les ensembles de données, ni les ressources pour réaliser l'analyse quantitative fondamentale sur les effets qui orienteront la prise de décision pour les centaines de milliards de dollars qui seront investis dans un proche avenir.

M. Angelo Iacono: Merci.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Vous avez répondu en grande partie à ma question, mais vous m'avez rappelé quelque chose pendant que vous parliez, et je vais donc vous faire part de mes réflexions.

Durant mes études au premier cycle, je me rappelle avoir étudié Hobbes, qui a dit qu'une monarchie rationnelle donne à son peuple les moyens de survivre, de sorte que si on le maintient dans une situation de richesse, on demeure riche. Simplement dans le but de faire un parallèle, j'aimerais savoir de quelle façon le gouvernement fait de l'argent du fait d'habiliter les gens. Il y a eu des changements — la technologie de l'information et l'accès à l'information —, et nous voulons que tout le monde y ait accès,

mais comment générer des revenus à partir de cela dans des villes intelligentes?

M. Colin McKay: La réponse n'est pas vraiment liée au fait de faire de l'argent, mais davantage à ce que vous disiez sur l'idée de donner des moyens aux citoyens. Si nous prenons des décisions sur les investissements dans les infrastructures en toute connaissance de cause, nous serons capables d'attribuer des ressources pour des services gouvernementaux et des services dans les collectivités plus importants. Plutôt que de payer des coûts d'infrastructures routières, nous serons en mesure d'investir dans les soins de santé.

Comme M. Kirk y a fait allusion, moins de gens se blesseront sur les routes, ce qui dégagera de l'argent des soins de santé et nous permettra de consacrer plus d'argent aux services sociaux. En fait, notre gouvernement servira les citoyens de façon plus équitable et répondra davantage à leurs besoins parce que nous nous serons libérés de l'équivalent de 100 années d'investissements dans les infrastructures en utilisant ces ressources de façon beaucoup plus efficace.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur McKay.

Monsieur Aubin.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Quel vaste sujet, s'il en est un, pour le dinosaure que je suis en matière informatique. Je vous dirais d'emblée que j'ai une difficulté sérieuse par rapport au concept de ville intelligente. Avant de lui donner ce qualificatif d'intelligente, on devrait davantage parler de ville branchée.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur McKay. Je voudrais profiter de votre double expertise, tant chez Google que comme ancien employé du Commissariat à la protection de la vie privée.

Pour ces villes branchées amenées à se développer, cela voudra aussi dire faire une collecte considérable de données. Comment peut-on concilier le développement des villes branchées avec la notion d'éthique relative au respect des données personnelles?

● (1135)

[Traduction]

M. Colin McKay: Je vous remercie de cette question très éclairée.

Je crois que lorsque nous parlons de villes branchées, nous devons examiner les données en fonction de deux catégories bien distinctes.

Tout d'abord, il y a, comme vous le dites, les données personnelles permettant d'identifier une personne et qui sont liées aux décisions qu'une personne prend dans les interactions avec le gouvernement et les entreprises privées.

Concernant les concepts généraux que j'ai expliqués dans mon document, je parlais davantage des données anonymisées, globales, du type d'information qui est recueillie par le téléphone concernant les déplacements, la distance et la vitesse. Ce sont les renseignements qui permettent à des entreprises comme Google et Apple de vous donner de l'information sur la circulation. En examinant une carte, on ne repère pas un conducteur, mais on détermine les tendances qui ont été recueillies à partir de milliers de conducteurs qui se trouvaient sur la route en même temps que lui. Il en est de même pour bon nombre de ces autres services plus généralisés. La technologie exploitée comprend des mesures de protection des renseignements personnels qui regroupent les données de façon à obtenir de l'information précise sur l'endroit ou le comportement, sans obtenir de renseignements précis sur un individu.

Je veux seulement terminer en disant que vous avez raison de dire qu'il y a une responsabilité commune à cet égard. Si on utilise un téléphone Apple ou Google, il faut comprendre que le fabricant du téléphone, l'entreprise, et le créateur d'application tiennent compte de vos intérêts. Les organismes gouvernementaux et leurs partenaires savent également que dans la mise en oeuvre de ces technologies, la protection des renseignements personnels doit s'imposer.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Ma deuxième question s'adresse à tous, mais je l'adresserai d'abord à M. Kirk puisque ce sont ses propos qui m'ont inspiré le sujet.

Quand vous avez dit que le Canada était bon dernier, je me suis demandé comment nous pourrions faire pour donner priorité à l'ensemble des aspects qui rendent nos villes de plus en plus branchées. Il n'y a pas que les transports qui soient concernés à cet égard.

J'avais en tête un dernier voyage que j'ai fait en Afrique où j'ai constaté que la plupart des Africains possèdent à présent un téléphone cellulaire. Ils y sont passés directement, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas connu cette étape de la ligne téléphonique fixe à la résidence.

Je me suis dit que, de notre côté, particulièrement au gouvernement fédéral, nous n'avons même pas encore de programme pour faciliter l'achat d'une voiture électrique. Ne se retrouve-t-on pas dans la même situation, où il nous faudra sauter par dessus une technologie pour passer immédiatement à une autre plus avancée qui soit digne de l'avenir?

C'est à vous de me dire si l'avenir se situe dans 10 ou 15 ans.

[Traduction]

M. Barrie Kirk: C'est une excellente question, et je suis d'accord avec vous. À mon avis, il est possible que d'ici 10 à 15 ans, il n'y ait plus d'infrastructure. On travaille beaucoup présentement au bon vieux modèle à la Jetson d'une voiture automatisée. En Europe, Airbus a parlé de son programme visant à créer un drone sans pilote pour le transport des personnes. Il sera électrique et le décollage et l'atterrissage se feront à la verticale, et il finira peut-être par remplacer les voitures pour les navetteurs. L'entreprise prévoit faire une démonstration à grande échelle d'ici la fin de l'année.

Uber a annoncé qu'elle commencera à offrir un service de transport de personnes en se servant de drones sans pilote d'ici 10 ans. Cette technologie évolue très rapidement. Le Canada a une excellente industrie de drones. Je fais partie du conseil de Systèmes Télécommandés Canada, une association pour l'industrie du drone. Je crois que nous pouvons tirer parti de cette technologie et sauter

l'étape des voitures automatisées, si l'on veut..., pas complètement, mais nous élaner vers l'avenir, qui sera constitué de voitures volantes, et de routes en trois dimensions. Il ne s'agit plus de science fiction. On examine cela de façon sérieuse.

Je veux également souligner que le ministère des Transports de l'Ontario a un merveilleux programme en cours visant à examiner le transport dans le Golden Horseshoe pour les 50 prochaines années, avec une prolongation de 10 ou 20 ans ultérieurement. Nous savons tous que toute vision à l'égard des transports en 2050 ou en 2070 sera inexacte, mais je salue le courage qu'a le ministère de regarder si loin, de prendre ce type de décisions et d'avoir ces visions qui éclaireront les décisions à court terme.

Donc, oui. Si des fonds sont disponibles, j'aimerais beaucoup que le gouvernement investisse cet argent dans les voitures volantes.

●(1140)

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur Aubin, mais votre temps est écoulé.

Allez-y, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

C'est une discussion fascinante, mais sauf le respect que je vous dois — et je vous demande de me détromper de cette idée —, il semble que vous vous appuyez sur un très vieux modèle, de sorte que lorsque vous vous penchez sur l'avenir, c'est comme si vous aviez un pied sur le quai et l'autre sur le bateau. J'ai entendu énormément de choses aujourd'hui et au cours de notre séance précédente sur les voitures autonomes et volantes, mais ne croyez-vous pas qu'en fait, dans notre monde de plus en plus branché, le besoin de se déplacer diminuera de façon importante?

Nous faisons déjà un retour vers le futur. Quand j'étais petit, le lait et le pain étaient livrés chez moi, ce qui se fait encore. Pensons-nous nécessairement aux bonnes choses lorsque nous imaginons cet avenir merveilleux? Je vais m'arrêter ici.

J'aimerais que M. Taiber réponde en premier s'il vous plaît.

M. Joachim G. Taiber: Vous êtes sur la bonne voie. Je crois que la connectivité fait en sorte que nous n'avons pas à nous déplacer beaucoup. Toutefois, n'oubliez pas que bon nombre des problèmes de circulation sont liés aux gens qui vivent en banlieues qui se déplacent vers les centres urbains, par exemple. Voit-on, avec les milléniaux, une tendance, c'est-à-dire qu'ils veulent vivre dans un milieu urbain? Si c'est le cas, ils ont toujours besoin de se déplacer. Il pourrait y avoir des avantages, comme vous l'avez mentionné, comme la livraison de produits à domicile. Je crois que vous avez raison en ce sens que le besoin en matière de transport et la situation changent, mais nous avons encore besoin des transports.

La technologie est en train de changer de telle sorte que les services que nous utilisons seront différents dans l'avenir. Nous avons de nouvelles options. C'est ma façon de voir les choses.

M. Ken Hardie: J'aimerais beaucoup obtenir le point de vue des autres témoins. N'hésitez pas à nous envoyer de l'information plus tard.

Monsieur McKay, allez-y. Soyez bref, s'il vous plaît.

M. Colin McKay: Dans mon exposé, j'ai fait allusion à la nécessité d'axer l'étape expérimentale et la mise en oeuvre sur des zones précises. Cela touchera certains des changements majeurs que vous imaginez et que nous imaginons tous, je pense. Cela rejoint un peu également ce que disait M. Aubin, c'est-à-dire qu'il nous faut entrer dans une étape de mise en oeuvre plutôt que d'expérimentation, ce qui nécessitera qu'on se concentre vraiment sur des changements qui sont importants pour les collectivités.

M. Ken Hardie: D'accord. Je peux peut-être intervenir ici, car j'ai deux ou trois autres questions.

Qu'en est-il de la population? Qu'est-ce qu'elle vous dit au sujet de ce qu'elle veut? Un grand nombre d'innovateurs brillants mettent des choses de l'avant, et la population se demande ce qui lui tombera dessus par la suite. Parlons-nous avec la population de ce qu'elle veut?

Ensuite, quelle est votre position sur la mesure dans laquelle nous changeons les choses à l'égard de l'ingénierie sociale par opposition à des options attrayantes de gestion de la demande?

Commençons par vous, monsieur Kirk.

M. Barrie Kirk: Lorsque vous avez posé la question, je me suis souvenu de cette citation très célèbre d'Henry Ford, c'est-à-dire que si l'on avait demandé aux gens ce qu'ils voulaient à l'époque, ils auraient répondu « des chevaux plus rapides ». Quand je parle à des gens aujourd'hui — et je le fais beaucoup —, ils me donnent trois réponses différentes. Il est généralement admis que les voitures sans conducteur seront formidables pour les aînés et les personnes handicapées, qui pourront vraiment mieux se déplacer. Ils seront parmi les premiers à les adopter. L'autre groupe de gens qui les adoptera rapidement, c'est celui des milléniaux qui, selon des études, ne voient pas la conduite ou la propriété d'un véhicule de la même façon que les gens de ma génération. La fille d'un de mes amis dit qu'elle n'aime pas conduire parce que cela détourne son attention des messages textes.

Pour les personnes d'âge moyen qui ont grandi dans une culture dans laquelle on obtenait son permis de conduire et on s'achetait une voiture le plus tôt possible, ce sera vraiment difficile de leur retirer le volant des mains, mais je vois une certaine progression. Personne n'aime se déplacer lorsque le trafic est intense. Je remarque des changements dans la conduite d'automobile. Je crois que dans l'avenir, des gens utiliseront des taxis autonomes pour les choses désagréables, les déplacements domicile-travail. Je vois des gens garder un bon vieux véhicule dans leur garage pour les sorties du week-end et pour les loisirs.

• (1145)

M. Ken Hardie: Dans quelle mesure on voit le gouvernement intervenir et commencer à imposer des choses plutôt que de voir des gens comme vous proposer des choses de sorte que les gens se disent « je dois me le procurer »?

M. Joachim G. Taiber: Ce que je veux proposer, c'est vraiment de travailler avec ces projets pilotes et ces bancs d'essai, car c'est une façon pour vous de montrer la technologie à la population, d'obtenir leur avis et, d'après leurs réactions et leurs réflexions, de prendre une décision sur vos priorités, au fil du temps, en tant que gouvernement fédéral. C'est un aspect important, à mon avis.

M. Ken Hardie: Dans ce monde interrelié qu'est le nôtre, le concept de grappes a-t-il encore vraiment de l'importance? Est-il nécessaire d'avoir des sites conjoints pour un éventail d'activités complémentaires?

M. Barrie Kirk: Puis-je commencer?

En janvier, j'ai présenté au gouvernement de l'Ontario un livre blanc sur la création de quatre centres d'innovation de véhicules automatisés. J'attends des réactions officielles à cet égard. Je sais que le gouvernement ontarien s'intéresse beaucoup à ce volet. La première ministre Wynne a dit qu'elle souhaite voir cela se concrétiser. À ce moment-ci, l'existence de ces grappes est très importante et j'aimerais voir l'Ontario faire cela. Je sais également que le gouvernement ontarien veut collaborer avec le gouvernement fédéral à ce chapitre.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Kirk.

Je cède maintenant la parole à Mme Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

La présidente: Je suis désolée, je me suis trompée. C'est plutôt au tour de M. Badawey. Kelly, j'essayais de vous donner une autre occasion de prendre la parole.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je suis très emballé par la discussion que nous avons jusqu'à présent. Au cours des derniers mois, le Comité a proposé différentes orientations à l'égard de la stratégie nationale des transports, y compris du programme d'innovation et de l'infrastructure nécessaire à la création de villes intelligentes. Cela vient donc confirmer l'approche adoptée par le gouvernement concernant ces mêmes initiatives, et je vous félicite d'avoir harmonisé vos efforts avec ces stratégies pour 2017 et au-delà.

Je me réjouis également de voir que vous avez reconnu les investissements qui devront être faits dans le cadre de nos programmes d'infrastructure pour respecter ces stratégies et donner suite aux recommandations qui en découleront.

Je vous encourage à poursuivre votre participation à ces efforts et, comme on l'a mentionné, à lancer un processus de mise en oeuvre et d'exécution qui va au-delà de la simple discussion et, évidemment, de la politique qui, trop souvent, nuit à l'action lorsqu'on tente d'améliorer les choses.

Cela dit, j'aimerais avoir votre avis sur les sources de financement durable. Étant vous-même de l'Ontario, monsieur Kirk, je suis sûr que vous savez que la Loi sur les municipalités nous permet d'offrir des incitatifs aux municipalités, au moyen de plans de croissance et d'amélioration communautaire, pour qu'elles puissent ensuite collaborer avec le secteur privé à la mise en place de ces stratégies.

Nous avons également une taxe sur l'essence qui procure un financement durable pour l'amélioration des infrastructures.

Êtes-vous d'avis que le gouvernement fédéral devrait ou pourrait envisager, après 2017, une source de financement durable, semblable à la taxe sur l'essence, pour donner suite aux recommandations issues des plans de croissance et d'amélioration communautaire que les municipalités auront mis en place dans le cadre de leurs stratégies de croissance économique?

M. Barrie Kirk: C'est une excellente question. Évidemment, la réponse est oui. Je ne suis pas sûr de la forme que devrait prendre cette source de financement, mais vous avez énuméré quelques options.

Je crois que nous avons besoin d'un programme de sensibilisation en parallèle. Nous, à CAVCOE, de concert avec un de nos partenaires à Paris, venons de répondre à une demande de propositions du gouvernement de la France. Dans le cadre de ses efforts, le gouvernement organise une série d'ateliers partout en France et un bulletin diffusé à l'échelle du pays pour informer les gens des municipalités et du secteur privé au sujet des occasions qui se présentent. Cela pourrait être une idée pour le gouvernement fédéral. C'est quelque chose qui a été mis en place en France.

C'est une chose d'avoir le financement, mais il faut aussi informer les gens. Bon nombre de gens n'en savent tout simplement pas assez sur ce qui se passe.

• (1150)

M. Vance Badawey: Vous soulevez un excellent point.

M. Joachim G. Taiber: Si je puis me permettre, si on s'engage dans la voie de l'électrification, il y aura une baisse des revenus provenant de la taxe sur l'essence, et on doit en tenir compte. Je sais qu'aux États-Unis et dans d'autres pays, on discute de la possibilité de mettre en place une taxe sur l'utilisation des routes, ce qui est un concept différent. On pourrait également envisager une taxe sur la connectivité. Diverses options s'offrent à nous dans un monde de véhicules automatisés, connectés et sans émission. Il faut trouver d'autres sources de revenus, parce que ces technologies ont besoin d'une infrastructure qui doit être financée.

M. Vance Badawey: Vous soulevez un autre excellent point. Au moment où les municipalités établissent leur budget, elles font face à un déficit en matière d'infrastructure relativement au maintien de leurs routes traditionnelles, de leurs réseaux d'aqueduc et d'égout, etc. Comme vous l'avez correctement souligné, la mise en place de nouvelles infrastructures pourrait grandement contribuer à pallier ce déficit.

M. Joachim G. Taiber: Oui.

M. Vance Badawey: Tout à l'heure, j'ai dit à Ken que, dans un sens, nous avons déjà des véhicules autonomes. On appelle ça le transport en commun.

M. Joachim G. Taiber: Tout à fait.

M. Vance Badawey: Par conséquent, comment peut-on encourager une plus grande utilisation du transport en commun?

M. Joachim G. Taiber: Aux États-Unis, par exemple, avec le fonds destiné aux infrastructures routières, les règles sont en train de changer. À ma connaissance, ils investissent non seulement dans la chaussée, mais aussi dans les capteurs. Si le gouvernement investit dans des réseaux de capteurs et que des intervenants du secteur privé les utilisent, cela pourrait être une autre source de revenus.

M. Vance Badawey: Êtes-vous d'avis que le rôle du gouvernement fédéral consiste simplement à faciliter les liens entre les différents ordres de gouvernement, tels que les provinces, qui sont en fait les municipalités?

M. Joachim G. Taiber: Oui.

M. Vance Badawey: Évidemment, leurs partenaires du secteur municipal miseraient sur les stratégies qui sont déjà en place: les plans d'amélioration communautaire, les plans de croissance et les plans d'infrastructure. À partir de là, on pourrait créer d'autres sources de financement durable. Il faut également obtenir de nouveaux actifs et avoir des plans de gestion de ces actifs qui, à vrai dire, sont financés pour favoriser la durabilité.

M. Joachim G. Taiber: De plus, il faut trouver un équilibre, parce qu'il y a certaines provinces qui ont plus d'infrastructures et

moins d'habitants. Il faut qu'il y ait en quelque sorte une compensation, alors je suppose que le gouvernement fédéral doit trouver un moyen d'établir l'équilibre.

M. Vance Badawey: Maintenant, monsieur Kirk...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Badawey. Votre temps est écoulé.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

La présidente: Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je suis ravie que nous ayons cette conversation, et je tiens à remercier tous nos témoins d'être ici aujourd'hui.

J'ai aussi bien aimé les questions de M. Hardie. Elles sont représentatives de la vision d'ensemble qu'on devrait avoir lorsqu'on aborde la question des collectivités intelligentes.

Monsieur Taiber, vous avez terminé votre déclaration — et d'ailleurs, nous avons toujours la diapositive devant nous — en recommandant que le gouvernement fédéral mette sur pied un programme national d'innovation dans les transports.

À la suite de votre exposé, monsieur Kirk, vous avez parlé de certains livres blancs que vous avez rédigés. Le premier a été publié il y a environ un an. Vous avez dit qu'il contenait 30 recommandations, dont bon nombre trouveraient probablement davantage écho auprès des provinces. Je croyais que vous alliez en parler.

J'aimerais revenir sur ce qu'a dit M. Badawey au sujet des divers ordres de gouvernement qui donnent des orientations aux collectivités et qui ont le pouvoir de prendre des décisions. Il a parlé des nombreux outils dont disposent les administrations municipales.

Lorsqu'on parle de l'élaboration d'une stratégie nationale — et vous avez mis l'accent sur un réseau de transport international —, je me demande ce que cela représente pour les municipalités, les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral. Selon vous, quelles sont les premières étapes?

• (1155)

M. Barrie Kirk: Il y a quelque temps, j'ai eu une discussion très honnête avec l'une des municipalités de la région du Grand Toronto. Cette municipalité a avoué avoir eu de la difficulté à envisager les véhicules autonomes et leurs répercussions sur les villes de la région. C'est un enjeu de taille et multidimensionnel, et ce que je trouve intéressant, c'est qu'il aura une incidence sur pratiquement tous les aspects de notre vie.

Je me remémore le XX^e siècle. Il y a 100 ans aujourd'hui, le modèle T de Ford faisait son apparition sur la première chaîne de montage. On oublie parfois à quel point les voitures ont changé notre vie à cette époque — nos vies, nos villes, notre pays, bref, le monde entier. Ce qui est fascinant, c'est que nous avons ici l'occasion de voir l'arrivée des voitures 2.0. Ce sont des voitures qui, encore une fois, vont complètement révolutionner le monde.

Très brièvement, il y a quelque temps, nous avons réalisé un projet pour la Ville de Toronto. Je vais vous révéler un petit secret. En fait, ce n'est pas vraiment un secret, puisqu'ils sont au courant. Avant d'entreprendre le travail, je croyais que la plus grande ville au pays serait celle qui a la plus grande inertie. Je me trompais royalement.

La Ville de Toronto est très curieuse. Elle sait qu'elle a l'occasion de redéfinir sa ville au cours des 25 prochaines années. Elle pose beaucoup de bonnes questions, auxquelles elle n'a pas encore toutes les réponses, évidemment, mais elle a mis sur pied un comité municipal chargé d'examiner l'incidence des véhicules autonomes, non seulement sur le transport en commun et le transport en général, mais aussi sur les revenus, les politiques, le zonage et tout ce qui est de ressort municipal.

Cela va changer le monde. Pour être franc, il est impossible de faire le tour de la question en une heure. Cela aura des répercussions énormes. Je pense que nous devons au moins mettre les institutions en place, comme mon collègue l'a dit, pour commencer à se pencher là-dessus et en discuter à tous les ordres de gouvernement.

Mme Kelly Block: Merci.

M. Joachim G. Taiber: J'ajouterais qu'il y a deux éléments à prendre en considération. Tout d'abord, il y a la concurrence entre les municipalités, et ensuite, la capacité. Certaines technologies devraient être offertes à toutes les municipalités, mais d'autres voudront être plus rapides. Ce sont deux éléments dont il faut tenir compte.

Mme Kelly Block: Il ne faut pas oublier qu'il y a des grands centres urbains et des petites localités. Cela dit, certaines villes estiment qu'elles ont été très innovatrices en aménageant des pistes cyclables pour répondre à un besoin soulevé par leurs citoyens. Je peux comprendre.

Sur ce, je vais céder le reste de mon temps à mon collègue.

La présidente: Il vous reste une minute et 10 secondes.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être présents parmi nous pour répondre à nos questions.

Nous parlons depuis tout à l'heure de villes intelligentes. J'ai déjà été maire d'une petite municipalité de 25 000 habitants. Tout ce que vous décrivez depuis le début s'applique selon moi uniquement aux grandes villes, à savoir le transport et les nouvelles façons d'assurer le déplacement des gens à l'intérieur des grandes villes. Comment une petite municipalité peut-elle prendre le virage de ville intelligente? Comment celle-ci pourrait-elle prendre les devants et tenter de trouver sa place à l'intérieur de cette concurrence mondiale des villes intelligentes?

Monsieur Taiber, monsieur Kirk, je vous demande de répondre rapidement.

[Traduction]

M. Joachim G. Taiber: Oui.

M. Barrie Kirk: Merci. Encore une fois, il s'agit d'une excellente question.

Les petites villes pourront réellement bénéficier de la mobilité intelligente. La mère d'un de mes amis habite à Arnprior. Comme bon nombre d'entre vous le savent, c'est une petite ville située à 100 ou 150 kilomètres d'ici. Il n'y a pas de services d'autobus. La mère de mon ami souffre d'un léger handicap. Elle est octogénaire et n'a pas les moyens d'utiliser le taxi, alors elle est très limitée sur le plan de la mobilité.

D'ici quelques années, si on a des taxis autonomes à faible coût, ce serait une bonne solution de rechange au transport en commun dans une petite ville comme Arnprior. Cela profiterait grandement aux

personnes handicapées, aux personnes âgées et aux autres habitants des petites localités qui ne sont pas desservies en ce moment par un service de transport en commun.

• (1200)

La présidente: Merci beaucoup. Le temps est écoulé.

Vous voyez à quel point nous apprécions toute l'information que vous nous avez présentée. Je suis sûre que le secrétaire parlementaire a pris note de bon nombre de vos commentaires sur ces enjeux.

Merci à vous tous d'être venus aujourd'hui. Nous allons certainement communiquer avec vous.

M. Ken Hardie: Madame la présidente?

La présidente: Oui, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Je suis désolé. J'aimerais proposer que le reste de la séance soit tenu en public.

La présidente: D'accord. Pouvons-nous d'abord laisser les témoins quitter la salle?

M. Ken Hardie: Bien sûr.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, si je puis me permettre, j'aimerais simplement confirmer la demande de M. Rayes concernant les livres blancs dont M. Kirk a parlé.

Vous avez parlé d'un livre fédéral et d'un autre provincial. Est-ce que vous pourriez nous les transmettre?

M. Barrie Kirk: Absolument.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Kirk.

La présidente: Merci beaucoup, messieurs, d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

Monsieur Hardie, vous avez demandé à ce que le Comité discute de ses travaux en séance publique. Nous étions censés le faire à huis clos, mais vous proposez que nous restions en séance publique.

M. Ken Hardie: C'est exact.

La présidente: Je vais demander aux membres du Comité ce qu'ils en pensent.

Tous ceux...

Mme Kelly Block: J'aimerais obtenir une petite précision ici.

J'ai proposé une motion à huis clos et nous en avons également discuté à huis clos, alors pourquoi discuterions-nous en séance publique d'une question qui a été présentée à huis clos?

La présidente: C'est au Comité de décider s'il veut siéger à huis clos ou non. La motion n'a pas encore été présentée; on a seulement donné un avis de motion. C'est donc la décision du Comité.

M. Hardie a proposé que nous demeurions en séance publique pour discuter des travaux du Comité. Tous ceux qui sont pour?

Des députés: D'accord.

La présidente: Tout le monde est d'accord. Merci. Nous allons demeurer en séance publique pour discuter de cette question.

M. Luc Berthold: De quoi sommes-nous saisis?

La présidente: Nous allons demeurer en séance publique pour discuter de la motion présentée par Mme Block.

Tout d'abord, M. Badawey m'a demandé de préciser si des témoins avaient été rémunérés.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, je vous demanderais de suspendre la séance, si nous devons tenir des discussions à huis clos. Il faudrait suspendre quelques secondes pour vous permettre d'établir clairement où vous voulez que nous allions. Par la suite, nous pourrions reprendre la séance publique.

[Traduction]

La présidente: Je vais suspendre la séance quelques instants. Si quelqu'un a besoin d'éclaircissements, c'est le moment.

• (1200) _____ (Pause) _____

• (1205)

La présidente: J'aimerais éclaircir la motion que Mme Block s'apprête à présenter. On m'a demandé d'apporter des précisions. Du point de vue du Comité...

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, si nous voulons discuter de la motion, il faut d'abord et avant tout que Mme Block la dépose. Nous discutons d'une motion pour laquelle seul un avis de motion a été déposé. La logique veut que Mme Block dépose sa motion et, par la suite, nous pourrions clarifier les choses. Vous discutez du contenu d'une motion qui n'a pas encore été déposée devant nous.

[Traduction]

La présidente: Nous procéderons ainsi, et je vais vous dire ce qu'il en est après que vous ayez présenté votre motion.

Mme Kelly Block: Juste pour clarifier, une fois que j'aurai présenté ma motion au Comité, je vais avoir l'occasion d'en parler, n'est-ce pas?

La présidente: Bien sûr.

Mme Kelly Block: D'accord.

Je vais donc, sans plus tarder, proposer ma motion au Comité:

Que le Comité n'examine aucun des mémoires qu'il a reçus dans le cadre de son étude sur la Loi sur la protection de la navigation avant que l'on puisse déterminer si les organismes les ayant présentés ont obtenu une aide financière du gouvernement du Canada pour produire ces mémoires.

J'aimerais maintenant expliquer ma motion.

Tout d'abord, madame la présidente, sachez que je n'insinue aucunement ici, au moyen de cette motion, que le Comité a payé pour la production des mémoires en question ni que les témoins qui ont demandé une aide financière aux participants pour exprimer leur point de vue à Transports Canada, dans le cadre de ses consultations, ont fait quoi que ce soit d'inapproprié. Je tenais à éclaircir ces deux points.

Il n'y a aucun doute dans mon esprit que ni le Comité ni la Chambre des communes n'a d'aucune façon payé pour la production de ces mémoires. À mon avis, bon nombre de ces mémoires ont été demandés par Transports Canada, et leur production a été financée en partie par Transports Canada et d'autres organismes et ministères du gouvernement du Canada.

Transports Canada annonce sur son site Web l'étude du Comité sur la Loi sur la protection de la navigation et encourage les gens et les organisations à donner leurs points de vue sous forme de mémoires. Je siège ici depuis quelque temps déjà et je dois dire qu'il est assez inhabituel qu'un ministère gouvernemental encourage des organisations à soumettre leurs mémoires à un comité parlementaire. Transports Canada devrait accepter et examiner ces mémoires dans le cadre de ses consultations sur le projet de loi dont nous serons saisis un peu plus tard cette année.

Comme je l'ai dit lors de la dernière réunion, ce n'est pas à Transports Canada de déterminer quels témoins le Comité va entendre. Il s'agit de notre rôle, en tant que membres du Comité.

Sur le site Web de Transports Canada, on peut lire que:

Un programme d'aide financière aux participants a été ouvert du 23 août au 23 septembre 2016, et des fonds ont été alloués depuis pour favoriser la participation à cette étape de l'examen.

L'étape de l'examen dont il s'agit est en fait l'étude du Comité sur la Loi sur la protection de la navigation. Transports Canada a approuvé le financement de certaines organisations pour qu'elles puissent participer à cette étape de l'examen. Mon bureau a examiné chacun des mémoires que le Comité a reçus. Je ne vais pas tous les passer en revue aujourd'hui, mais je me contenterai de dire qu'au moins 22 groupes ont indiqué qu'on leur avait demandé de présenter une demande d'aide financière aux participants, qu'ils ont attendu que Transports Canada approuve leur financement avant de rédiger leur mémoire et qu'ils n'ont pas reçu tout de suite le financement qui avait été approuvé ou que le délai pour soumettre le mémoire au Comité était beaucoup trop serré après l'approbation de l'aide financière.

Maintenant, je vais essayer de lire du mieux possible le nom de ces différents groupes autochtones.

Le Conseil communautaire de NunatuKavut a indiqué dans le mémoire qu'il a soumis au Comité que:

Le CCN a été invité à participer au processus d'examen de la LPN et à présenter une demande de financement de sa participation. Nous n'avons pas reçu la confirmation du financement de notre participation avant le 4 novembre 2016 et on nous a demandé de soumettre un mémoire au Comité le 30 novembre 2016. Le niveau de financement reçu était nettement inférieur à ce qui avait été demandé.

Le mémoire soumis au Comité par la bande indienne de Musqueam se lisait comme suit:

Une partie de l'aide financière destinée aux groupes autochtones participants n'a toujours pas été versée. Par conséquent, bien malgré nous, nous ne sommes pas en mesure de présenter nos points de vue, en dépit de l'échéance qui approche rapidement. La confusion qui règne dans les processus de financement et de participation, tous deux créés unilatéralement par le gouvernement fédéral, nous empêchent de participer pleinement aux consultations.

Nous réclavons le temps et les ressources nécessaires pour procéder à un véritable examen et fournir nos commentaires.

Dans le mémoire qu'il a soumis au Comité, le Conseil Mushkegowuk a indiqué « n'avoir reçu que le 15 novembre 2016 l'approbation de son financement de la part du Canada pour entreprendre les travaux ».

• (1210)

Le Conseil des Mohawks de Kahnawake a indiqué, dans son mémoire, que « le financement pour cet examen était limité et n'a été approuvé que le 14 novembre 2016 ».

Mi'gmawe'l Tplu'taqnn a indiqué dans son mémoire qu'elle:

... a été invitée à participer à ce processus et a présenté une demande de financement de sa participation. Mi'gmawe'l Tplu'taqnn n'a pas reçu la confirmation du financement de sa participation avant le 17 novembre 2016, et a été invitée à soumettre un mémoire au Comité le 30 novembre 2016. Le niveau de financement reçu était très nettement inférieur à ce qui avait été demandé, et les travaux n'ont pu débiter qu'à la date de confirmation du financement.

La Southern Chief's Organization a souligné dans son mémoire qu'on l'avait informée le 7 décembre qu'elle avait reçu un financement de 16 500 \$. À des fins de comparaison, sachez que le Comité avait prévu un budget de 16 300 \$ pour l'étude complète de la LPN.

Madame la présidente, comme je l'ai dit plus tôt, je pourrais donner de nombreux autres exemples d'organisations qui ont présenté des mémoires au Comité moyennant un financement de la part du gouvernement du Canada. Si Transports Canada verse une aide financière aux participants pour que des groupes présentent des mémoires au Comité, à ce moment-là, je dirais que les témoins sont rémunérés pour faire valoir leurs points de vue auprès du Comité. Ce n'est pas la façon de faire. Un comité parlementaire ne paie pas pour recueillir des témoignages.

Pour que les choses soient bien claires, ce n'est pas le fait que le ministre, par l'intermédiaire de Transports Canada, mène ses propres consultations sur la Loi sur la protection de la navigation qui pose problème, pas plus que le fait qu'il y ait un fonds pour encourager les participants à lui fournir ses commentaires ou que ces processus se déroulent en parallèle.

Le problème, c'est que Transports Canada, sur son site Web, a semé la confusion en indiquant aux gens et aux organisations que le programme de financement avait permis de favoriser la participation à cette étape de l'examen qui, comme je l'ai dit tout à l'heure, est l'étude du Comité, ce qui explique pourquoi autant d'organisations ont fait référence au Comité, à son étude ainsi qu'à l'échéancier pour recevoir leur financement. Encore une fois, ce n'est pas au ministre, par l'intermédiaire de Transports Canada, de déterminer les témoins que le Comité va entendre et la forme que devraient prendre les témoignages à la suite de leurs propres séries de questions.

Enfin, cette façon de faire n'est pas conforme à l'esprit du Parlement.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup, madame Block.

Pour mettre les choses au clair, oui, nous avions approuvé un budget de 16 300 \$ pour notre étude sur la Loi sur la protection de la navigation. Nous avons dépensé 1 910,76 \$ pour des vidéoconférences, 1 518,81 \$ pour des déplacements et 128,85 \$ pour les repas du Comité, pour un montant total de 3,558,42 \$.

Alors je le répète, le Comité a seulement remboursé les frais de déplacement raisonnables des témoins. Nous n'avons payé aucun témoin, aucun groupe, ni aucune communauté pour leurs témoignages. Lorsque nous demandons à des groupes de nous fournir leurs commentaires et leurs points de vue, ils sont tout à fait libres de nous soumettre ce qu'ils veulent. Quant à la façon dont ils s'y prennent, cela relève entièrement d'eux.

Le programme d'aide financière aux participants est utilisé fréquemment au sein de nombreux gouvernements. Par exemple, on l'utilise pour la FCM ou d'autres secteurs lorsque le ministère veut obtenir des commentaires sur des mesures législatives et ainsi de suite. C'est quelque chose qui se fait.

En ce qui concerne les Premières Nations en particulier, la raison pour laquelle nous menons cet examen nous-mêmes — et les deux autres comités —, c'est justement parce que les communautés autochtones et le rapport sénatorial ont indiqué qu'elles avaient trop peu d'occasions de s'exprimer et qu'elles n'avaient pas les ressources pour le faire autrement.

Je cède maintenant la parole à M. Fraser, suivi de M. Badawey.

●(1215)

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup.

Je vous suis reconnaissant de l'explication de la motion que vous nous avez fournie, Kelly.

J'estime que nous avons de bons éléments de preuve et que nous devrions les utiliser. Je n'ai rien contre la façon dont le financement a été accordé pour les consultations du ministère. Je verrais un inconvénient s'il bloquait le financement jusqu'à ce que le rapport soit produit, et on a laissé entendre qu'il a essayé d'acheter des témoignages, mais ce n'est pas ce qui s'est passé ici.

Si nous appliquons la même logique que vous avez appliquée pour votre argument visant à semer la confusion, nous ne pourrions jamais inviter la Fédération canadienne des municipalités. Si un intervenant a reçu du financement sur la façon de planifier la gestion des actifs dans les municipalités, et qu'il a acquis de l'expertise, je veux entendre des témoignages pour connaître cette expertise.

Si nous avons des réserves au sujet de la qualité des éléments probants dans ces mémoires, alors c'est une autre histoire. Je m'attends à ce que la réponse soit non, mais je serais heureux de recevoir une motion pour convoquer ces témoins à comparaître. Nous pouvons contre-interroger ces témoins sur la qualité des données probantes, mais je pense que nous avons consacré suffisamment de temps à cette étude, si bien que je ne pense pas que c'est ce que nous voudrions faire.

J'ai vraiment des réserves ici, et je pense que cela dresse un terrible tableau. Si je me mets à la place d'un membre des Premières Nations qui a pris le temps de préparer un mémoire qui a été soumis au Comité, et que j'examine le processus utilisé pour apporter les modifications à la Loi sur la protection de la navigation, je constaterai qu'entre 2007 et 2009, aucun membre des Premières Nations n'est venu témoigner dans le cadre d'une étude réalisée par le Comité des transports.

Lorsque je regarde les mémoires qui ont été soumis au Comité durant cette période, je pense qu'il y en a eu 28, aucun d'entre eux ne provient d'une collectivité des Premières Nations. Lorsque la question a fait l'objet d'un débat à la Chambre, cela faisait partie d'un projet de loi omnibus d'exécution du budget, et bon nombre des observations que j'ai entendues portaient sur le fait qu'on n'avait pas accordé suffisamment de temps pour faire la lumière sur les questions dont nous étions saisis. Maintenant, sciemment ou non, si nous décidions d'appuyer cette motion, nous exclurions en grande partie les témoignages des collectivités des Premières Nations sur une question qui revêt énormément d'importance pour elles.

Si je faisais partie de l'un des groupes qui présentent des mémoires, j'estimerais qu'il est sous-entendu que mon comportement est contraire à l'éthique ou que mon témoignage est mis de côté parce qu'on s'y oppose. Vous n'avez pas ménagé vos efforts pour expliquer que ce n'est pas le cas, mais cette motion véhiculera très clairement ce message aux membres des Premières Nations, et c'est pour cette raison que je ne peux pas l'appuyer.

Merci.

La présidente: Monsieur Badaway, puis madame Block.

M. Vance Badawey: Je n'ai pas besoin de répéter les observations de M. Fraser. Je pense qu'il a très bien expliqué les raisons pour lesquelles du financement a été offert.

Comme vous l'avez dit, madame la présidente, ce n'est pas un nouveau concept. Il est utilisé pour permettre aux gens qui n'ont pas beaucoup d'argent de participer à l'étude de ces questions et à présenter leurs témoignages pour expliquer comment ils sont touchés par ces questions dans leur province ou territoire au pays.

Soyons clairs: ils n'ont jamais eu cette occasion la dernière fois. Même si Mme Block a expliqué le processus que nous entreprenons aujourd'hui, je pense que je dois clairement rappeler la décision qui a été prise par le gouvernement précédent. Ces gens n'ont jamais eu l'occasion de se prévaloir du financement à leur disposition pour participer au processus d'adoption des lois.

Nous sommes allés plus loin que de simplement inviter des groupes, des organismes différents, y compris les collectivités autochtones au pays, à participer à cet exercice, et comme M. Fraser l'a dit, c'est très important car la Loi sur la protection de la navigation a manifestement beaucoup d'importance pour eux, et nous voulons entendre pourquoi. Nous voulons savoir comment ils sont et seront touchés. Nous devons être très clairs.

Je ne vais pas aborder les nombreuses autres réflexions que je voulais soulever sur les raisons pour lesquelles on a posé des questions sur le financement. Je suis certain que ces réflexions n'ont rien à voir avec le fait que les témoignages sont biaisés parce que nous les payons, et Mme Block a très clairement fait savoir que ce n'est pas le cas. Je lui suis reconnaissant des remarques qu'elle a formulées, car honnêtement, c'est là où je pensais que vous vouliez en venir lorsque vous avez présenté la motion à la dernière réunion à huis clos.

Cela dit, je pense que nous sommes sur la bonne voie. Je pense que nous avons entendu de nombreux témoins différents, et maintenant, nous sommes sur le point de reprendre les discussions sur la motion modifiée. Je pense que nous entendrons également bon nombre de ceux qui sont les plus touchés par cette mesure législative, des membres de la collectivité autochtone, qui ont maintenant l'occasion de participer au débat. Par ailleurs, j'espère que nous irons de l'avant avec un processus inclusif dans le cadre duquel nous proposerons des mesures législatives appropriées et plus inclusives et que nous réglerons bon nombre des questions et des préoccupations de bien des gens au pays.

• (1220)

La présidente: Merci.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je veux seulement faire suite à quelques points qui ont été soulevés. Le premier se rapporte à ce que M. Fraser a fait valoir lorsqu'il a utilisé l'exemple de la FCM.

Je suis tout à fait d'accord pour dire que le fait qu'un témoin ait reçu du financement pour faire part de son opinion à un ministère n'a pas d'importance, peu importe la question à l'étude. Nous devons ensuite inviter les intervenants au Comité pour que les membres puissent leur poser des questions. J'estime que c'est deux sortes de témoignages différents. L'un est pris en considération par le ministère en fonction des questions précises qu'il a posées. L'autre est ce que les membres du Comité de tous les partis pourraient poser comme questions, qui seraient probablement très différentes des questions du ministère.

Je n'empêcherais jamais un témoin qui a participé à une étude parallèle de comparaître au Comité pour la simple raison qu'il a reçu une aide financière aux participants. Ce qui me préoccupe, et je pense que je l'ai expliqué, c'est que nous recevons des mémoires

d'une autre étude comme si le Comité avait entendu les témoignages de ces personnes.

Maintenant, j'ai siégé à des comités dans le passé où, s'il y a d'autres études disponibles, une motion est présentée pour examiner les témoignages présentés dans le cadre d'une autre étude. Je pense que c'est tout à fait approprié. Mais ce qui me pose problème, c'est que l'on présume que l'étude que le Comité réalise sur la Loi sur la protection de la navigation et le processus de consultation entrepris par le ministre par l'entremise de Transports Canada sont du pareil au même.

Je crois que le Comité, compte tenu de sa composition, qui compte des membres de tous les partis, poserait probablement des questions très différentes aux témoins que celles que leur poserait un ministère, voire un bureau de ministre. Par conséquent, je ne crois pas que les mémoires qui ont été reçus dans le processus de consultation mandaté par le ministre des Transports devraient systématiquement faire partie des témoignages que le Comité entend. Il y a effectivement des collectivités qui reçoivent une aide financière aux participants et prennent part à un processus de consultation précis mené par le ministère des Transports.

La présidente: À titre de précision, le...

Oh, je suis désolée, monsieur Berthold. Allez-y.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, j'aimerais faire un petit rappel à l'intention des gens qui nous écoutent actuellement.

L'étude sur la Loi sur la protection de la navigation a été entreprise par notre comité à la suite d'une lettre que nous avons reçue du ministre Garneau. Dans cette lettre, il incitait fortement le Comité à revoir les décisions prises par le précédent gouvernement en vertu de la Loi sur la protection de la navigation. Il nous incitait à adopter, en quelque sorte, ses prémisses de départ dans ce dossier. Le ministre a incité fortement le Comité à entreprendre cette étude. Elle a été entreprise, évidemment, avec le soutien des députés du parti gouvernemental.

L'opposition n'a pas décidé des délais pour écouter les témoins et de la date à laquelle le rapport devait être complété. On nous a transmis un ordre du jour, et nous l'avons accepté parce qu'il a été soumis de cette manière. Donc, on n'a jamais établi de date limite pour entendre des témoignages. Cette date ne vient pas de l'opposition officielle. C'est important de le mentionner. S'il avait fallu avoir une période additionnelle pour entendre les Premières Nations, cela aurait été complexe.

Comme vous le savez, madame la présidente, nous avons fait plusieurs tentatives pour entendre le témoignage des Premières Nations dans le cadre de cette étude, mais cela n'a pas fonctionné tout le temps.

Transports Canada a refusé à quelques reprises de confirmer la tenue d'audiences et de consultations formelles sur la révision de la Loi sur la protection de la navigation. Nous avons souvent posé des questions ici à ce sujet. On nous a dit que les gens pouvaient soumettre leurs commentaires, mais qu'aucune consultation officielle ne serait entreprise par Transports Canada.

Quand le sous-ministre M. Keenan est venu nous rencontrer, on nous a mis au courant d'une lettre que ce dernier avait envoyée à Mme Marilyn Slett, cheffe de la Première Nation Heiltsuk. Cette lettre confirmait deux ou trois choses. Il vaut la peine que je la lise, madame la présidente.

Lors de notre rencontre, vous avez indiqué que votre organisation avait fait une demande de financement des participants auprès de Transports Canada, en plus de demander au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de pouvoir comparaître comme témoin lors de l'examen de la Loi sur la protection de la navigation. Vous vous disiez préoccupée par le fait que vous n'avez pas obtenu de réponse positive.

Je me suis penché sur la question et j'ai découvert que le ministère avait reçu une demande de financement des participants à la fois des Premières Nations côtières et de la Première Nation Heiltsuk.

Le programme de financement des participants a soulevé un intérêt considérable et le ministère a reçu beaucoup plus de demandes de financement que prévu. Par conséquent, il lui a fallu plus de temps que prévu pour mener à terme le processus d'évaluation. Sachez toutefois que nous avons presque terminé et nous enverrons une réponse aux demandes de financement de vos organisations d'ici le 18 novembre 2016.

[...] Cela dit, nous communiquerons avec le Comité pour l'inciter à entendre ce que les Premières Nations côtières et la Première Nation Heiltsuk ont à dire. Un membre de votre organisation pourrait tout de même en profiter pour réitérer votre intérêt à témoigner devant le Comité. Les coordonnées du Comité se trouvent à l'adresse [...]

Et la lettre se poursuit.

Madame la présidente, ma collègue vient de relever une interférence entre le pouvoir législatif et le pouvoir administratif. Notre comité parlementaire est indépendant. Pourtant, depuis le début, nous sentons une intrusion de l'appareil gouvernemental dans nos travaux.

J'ai rarement vu un sous-ministre inciter des groupes à participer à une étude en comité pour obtenir leur appui, alors qu'ils sont supposément être en train de faire leurs propres consultations sur le même sujet. On doit admettre qu'il y a ici une confusion des genres. En tant que comité, c'est notre rôle d'indiquer cela pour éviter que de pareilles situations ne se reproduisent.

Il faut vraiment faire la différence entre des consultations faites par un ministère et celles menées par un comité parlementaire. Ce sont deux façons complètement différentes de communiquer avec l'État. On ne doit absolument pas permettre qu'il y ait interférence entre les deux. C'est le privilège des parlementaires de pouvoir questionner des témoins. Ces gens vont dire des choses à des parlementaires qu'ils ne diraient peut-être pas à l'administration, et vice versa. Pour cette raison, il serait très important de savoir clairement si Transports Canada a financé ou non des gens pour qu'ils témoignent au sujet de notre étude.

• (1225)

Il faut envoyer un signal clair à Transports Canada: quand un comité étudie une question, ce sont les affaires du comité et non celles de Transports Canada.

On a demandé à plusieurs reprises si, oui ou non, Transports Canada avait financé ces groupes pour la préparation de ces mémoires. C'est la question à laquelle on doit avoir une réponse aujourd'hui. Le ministère des Transports a-t-il, oui ou non, financé des groupes pour qu'ils se présentent ici? Cela ne concerne pas du tout le contenu des positions et l'opinion des groupes qui sont très intéressants et pertinents. Dans le cadre de notre étude, nous voulons avoir accès aux témoignages des Premières Nations. Toutefois, on doit faire la lumière sur la manière dont cela est arrivé et sur l'interférence dans le cadre du processus. C'est ce qu'on doit dénoncer.

[Traduction]

La présidente: On vous écoute, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je tiens à être très clair là-dessus car je pense que nous devons comprendre que, dans une certaine mesure, M. Berthold, Mme Block, M. Rayes et moi avons tous les mêmes antécédents. Nous sommes tous des anciens maires. Nous avons tous la même expérience où nous étudions des renseignements, entendons les témoignages de ceux qui sont touchés par différentes questions, puis intervenons en conséquence. Nous mettons en oeuvre, nous exécutons et nous passons à la question suivante.

C'est la même chose ici, à mon avis. Bien qu'il s'agisse du gouvernement fédéral, il est parfois très frustrant de devoir faire de la politique, d'administrer et, bien entendu, de légiférer et d'entendre des témoins. Je ne me préoccupe pas trop de savoir qui entend qui. Ce qui me préoccupe, c'est les éléments d'information que les témoins fournissent. Que ces renseignements proviennent de Transports Canada ou d'un autre ministère, cela n'a pas d'importance. Ce qui compte, c'est d'obtenir des renseignements utiles. Nous avons ces renseignements devant nous. Soit nous les utilisons, soit nous en faisons fi. C'est mon premier point.

Mon deuxième point porte sur le fait que nous avons reçu ces témoins à nos réunions. Vous avez eu l'occasion de poser les questions que vous vouliez poser à de nombreux témoins de ces différents groupes. Ces questions n'ont pas été posées.

Maintenant, comme M. Fraser l'a dit, nous voulons aller de l'avant avec une mesure qui, je crois, est dans l'intérêt du Canada. Je pense et j'espère que vous visez tous les mêmes résultats car, même si nous ne partageons pas tous les mêmes opinions, comme vous l'avez mentionné, monsieur Berthold, le fait que vous soyez l'opposition et que nous soyons le gouvernement n'a pas d'importance. Bref, nous essayons d'aller de l'avant dans l'intérêt du pays. C'est ce que nous essayons de faire. Si vous voulez débattre de la question, c'est correct. Cependant, en bout de ligne, c'est ce que nous tentons de faire.

Pour ce qui est de la question à l'étude, peu importe la source de l'information qui nous est utile, qu'elle provienne d'un ministère ou de n'importe quelle autre entité, si elle arrive sur nos bureaux, c'est une bonne chose. Au Canada, nous essayerions d'encourager cette participation, peu importe la provenance des renseignements. Les gens participent. C'est ce qui compte. C'est une bonne chose, et non pas une mauvaise chose. Bien franchement, cette participation n'a pas eu lieu la dernière fois.

Je salue l'orientation que nous prenons. Je salue également la direction que prend le Comité. Je m'attends à ce que tous les membres du Comité aient de bonnes idées pour produire les bons résultats.

Merci, madame la présidente.

• (1230)

La présidente: C'est à votre tour, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Je reviens essentiellement à la définition d'intervenant. Un intervenant est quelqu'un qui a un intérêt matériel dans une décision prise par une autorité — dans ce cas-ci, le gouvernement. J'ai trouvé étonnant que, dans un premier temps, seulement 28 mémoires ont été examinés dans le cadre des consultations sur les changements qui ont été apportés. Or, nous avons reçu 256 mémoires, et plus précisément d'un groupe dont on n'a pas entendu le témoignage et qui n'était pas représenté dans les 28 témoignages entendus. Il y a des Premières Nations un peu partout au pays qui étaient clairement préoccupées par ce qui se passait et ce qui a été intégré subrepticement dans un projet de loi omnibus très volumineux et complexe. Je pense que c'est la lacune du processus, dans le premier cas, qui a donné lieu à cette situation.

La majorité des gens qui ont présenté des mémoires au Comité l'ont fait directement. En fait, on m'a dit qu'aucun de ces mémoires ne nous a été soumis par le ministère. Ils ont été réutilisés par les gens qui, dans certains cas, les avaient préparés pour les consultations du ministère, mais ils avaient fait quelques ajustements à leurs témoignages pour qu'ils soient pertinents aux questions que nous posions.

La notion selon laquelle nous devons en quelque sorte prouver que le paiement pour l'obtention de renseignements fausse le matériel que nous avons reçu est très insultante pour ceux qui les ont fournis. Par ailleurs, j'imagine que nous demanderions, en contrepartie, quelles données ont été faussées. Ce serait intéressant de le savoir.

De façon générale, l'idée de prendre des renseignements, de demander d'avoir la capacité de fournir des renseignements éclairés, des données probantes qui auront une incidence sur les décisions et à tout le moins sur les recommandations du Comité, ce n'est pas une mauvaise chose. Au cours d'une session précédente, nous avons eu un exemple où l'un de nos témoins a cité un livre blanc qu'il a préparé, et que nous avons demandé d'obtenir. Il va le réutiliser. Il y a suffisamment de preuves qui démontrent que ce genre de choses sont très nécessaires, surtout lorsque nous voulons entendre ce que les gens ont à dire.

Certaines personnes qui en sont témoins pourraient avoir l'impression que cela n'a rien à voir avec le processus; cela n'a rien à voir avec le fait de vouloir entendre ce que les intervenants, qui ont d'importants intérêts matériels dans la décision initiale, ont à dire. J'espère que ce n'est pas le cas, car ce que ces gens ont à dire est extrêmement important pour eux et pour nous.

• (1235)

La présidente: Allez-y, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

D'abord, mes premiers propos seront pour dire que je suis vraiment très heureux que cette discussion soit publique. Je crois qu'il est important que nous puissions entendre l'ensemble des points de vue à cet égard. J'avoue éprouver une certaine difficulté devant les sous-entendus de M. Badawey, par exemple quand il dit espérer que tous ceux qui se trouvent autour de la table puissent vouloir le bien du Canada. Ce n'est même pas une question à soulever. Nous travaillons tous et nous avons tous été élus dans nos circonscriptions respectives dans ce but. Je crois que nous le faisons avec cœur et intérêt et dans le meilleur intérêt de la population que nous servons. Alors, évacuons cette question.

Le problème au sujet de la motion qui a été déposée, comme dans le cas de toutes les motions, est qu'il est difficile, au moment d'en

débattre, de jouer deux coups à l'avance comme on le fait souvent aux échecs pour planifier la victoire. Je comprends très bien la procédure que tente de sauvegarder la motion de Mme Block. Je vous avoue que, en ce qui me concerne, l'autonomie du Comité est sacro-sainte. Les règles qui gèrent notre mode de fonctionnement n'ont pas été établies au hasard. Elles sont le fruit de nombreuses années d'expérience et, selon moi, pour les mettre en doute ou les contourner, il faudrait avoir de sérieuses raisons.

Il est aussi vrai qu'il est important pour ce comité d'entendre les points de vue qui sont exprimés dans les quelque dizaines de mémoires qui ont été déposés et qui font l'objet de cette motion. Pour en avoir lu plusieurs, il est clair que, dans bon nombre de cas, les opinions ou la vision convergent. Il m'apparaît donc important, même si nous n'aurons à voter que sur le libellé de ladite motion, que nous puissions peut-être ouvrir et élargir la discussion sur la possibilité d'une après-résolution.

En supposant que nous votions favorablement sur la motion de Mme Block, est-ce que cela nous oblige à cesser nos travaux maintenant? Il me semble qu'une façon de trouver un accord serait d'accepter de façon collégiale que nous prolongions nos travaux d'une ou deux rencontres et que nous nous entendions mutuellement sur des porte-parole que nous souhaiterions accueillir. Si nous avons non seulement une entente sur le nombre de témoins supplémentaires que nous voulons entendre pour nous assurer que ces points de vue fassent partie de notre étude mais, qu'en plus, nous nous entendions sur les représentants que nous choisirions d'entendre, il me semble que nous pourrions réunir l'ensemble de ces points de vue dans une étude qui, rappelons-le, n'est pas complétée.

En somme, il ne s'agit pas de rouvrir l'étude que nous avons déjà faite puisqu'elle n'est pas terminée au moment où nous nous parlons. Je dirais qu'il s'agit même d'une particularité de notre comité de procéder à deux, trois ou quatre études en même temps. Je ne vois donc pas de difficulté à ce que nous continuions le travail, sans éterniser les choses, simplement pour nous assurer que les points de vue contenus dans les mémoires qui ont été déposés, et qui seraient évacués par la proposition de Mme Block, puissent trouver écho au sein de l'étude que nous effectuons à propos de ce projet de loi.

Sur le fond, je demeure plutôt d'accord avec Mme Block. L'autonomie du Comité est sacro-sainte, et c'est incontournable. Alors, espérons que nous aurons une réponse claire et précise sur l'aide financière accordée ou non par le ministère pour la production de mémoires, ce qui viendrait clore la discussion.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci, madame la présidente.

J'aimerais faire un bref commentaire.

J'ai été également étonné d'entendre les commentaires de M. Badawey, qui laisse entendre de façon voilée que nous ne travaillons peut-être pas dans l'intérêt des Canadiens et des Canadiennes. Je pense qu'il est très clair que nous travaillons dans leur intérêt.

Au sujet du ton un brin moralisateur sur les façons de procéder, je crois que le Parti libéral n'a aucune leçon à donner à quiconque sur la manière de travailler. Le Comité a un travail à faire. Le ministère a un travail à faire. Le ministrea aussi des conseillers qui connaissent très bien le fonctionnement de chacune des organisations. Je crois que cela a été fait volontairement. Il y avait une intention. Plutôt que d'essayer de faire porter l'odieux à une motion qui, je crois, est tout à fait légitime dans les circonstances, surtout en tenant compte des propos des témoins eux-mêmes, il faudrait se garder un minimum de petite gêne à cet égard.

Personnellement, je considère comme très intéressante l'avenue proposée par M. Aubin.

● (1240)

[Traduction]

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci, madame la présidente.

Je suis reconnaissante des observations faites par tous les membres autour de la table. Je tiens à insister sur les remarques faites par mes collègues M. Berthold et M. Aubin sur l'autonomie du Comité.

Si cette motion nous a amené à tenir cette conversation, c'est exactement ce qu'elle visait à faire. Le Comité doit avoir l'autonomie d'effectuer ses travaux, sans ingérence du ministre ou du ministère. Si on lit la motion, on constate très clairement qu'elle n'empêche pas qu'une mesure soit prise. Il faut tenir des conversations pour que nous puissions comprendre ce qui se passe vraiment lorsqu'un Comité mène une étude, et une autre section du gouvernement, le pouvoir exécutif du gouvernement, prend des mesures en parallèle, et il est réputé que ces travaux deviendront partie intégrante des travaux du Comité. Je pense que cette distinction doit être maintenue.

Je veux répéter que le fait que le ministre des Transports a décidé de mener des consultations sur la Loi sur la protection de la navigation ne pose pas problème. Il peut très bien le faire dans le cadre de son mandat, et c'est son droit en tant que ministre. Le fait que l'on accorde une aide financière à des témoins pour qu'ils puissent participer à ce type d'études n'est pas problématique.

Vous avez dit, comme M. Badawey, que cette aide financière aux participants existe depuis longtemps et est à la disposition d'un grand nombre d'organismes qui veulent participer mais qui n'en ont pas les moyens. Je crois que lorsque nous examinons la correspondance que nous avons reçue de divers organismes, qui nous demandent de reporter notre étude, il y a une certaine confusion entourant ce qu'ils demandaient exactement par l'entremise de Transports Canada et les travaux du Comité.

Je pense que c'est ce qui a semé la confusion que j'essaie de dissiper par l'entremise de cette motion, et il y a aussi l'autonomie du Comité, comme M. Aubin l'a signalé.

La présidente: Merci, madame Block.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je veux simplement être clair ici. La motion se lit comme suit:

Que le Comité n'examine aucun des mémoires [...] dans le cadre de son étude sur la Loi sur la protection de la navigation avant que l'on puisse déterminer si les organismes les ayant présentés ont obtenu une aide financière du gouvernement du Canada pour produire ces mémoires.

On a dit aujourd'hui que c'est le cas, que des groupes reçoivent souvent du financement. C'est la norme. Autrement dit, ils n'ont

peut-être pas les moyens nécessaires pour financer leur participation dans le cadre d'une étude — y compris, en passant, la FCM, qui nous soumet des mémoires sur la majorité des questions dont nous sommes saisis.

Cela dit, nous devons comprendre l'importance des mémoires qu'on demande de ne pas autoriser, par l'entremise de la motion. Il y a 256 mémoires, et des groupes ont reçu du financement pour produire 142 d'entre eux. On a eu l'occasion de poser des questions aux témoins lorsqu'ils ont comparu, dont certains ont participé à ce processus.

Je veux répondre très clairement aux remarques de M. Aubin. On ne se fait pas d'illusions. C'est très simple. Mme Block essaie de bloquer 256 mémoires alors que le Comité tente de prendre une décision en tenant compte des avis d'un grand nombre d'organisations, de villes et de collectivités au pays. On demande aux 256 collectivités qui sont touchées par la Loi sur la protection de la navigation de ne pas intervenir. Ce n'est pas correct. On ne se fait pas d'illusions; c'est tout simplement inacceptable.

Nous disons que nous devrions inclure ces mémoires dans le cadre du processus pour qu'il soit, je le répète, plus inclusif plutôt qu'exclusif, ce qui était le cas la dernière fois que cette question a été soulevée par le gouvernement précédent.

● (1245)

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Faute de pouvoir jouer deux coups à l'avance, je suis toujours tenté de trouver une solution. C'est une proposition d'amendement amicale qui est presque sous forme de question à Mme Block, qui semble avoir répertorié les mémoires qui font l'objet du litige, sous-entendant que bon nombre d'autres mémoires ne font pas partie de ce litige.

Alors, est-ce que ce serait un accommodement ou un amendement raisonnable de remplacer les mots « Que le Comité n'examine aucun des mémoires », par les mots « n'examine pas les mémoires répertoriés comme faisant partie du litige »? Un certain nombre de mémoires seraient donc recevables et d'autres ne le seraient pas pour l'instant.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci, madame la présidente.

En ce moment, je me sens un peu bizarre. Je représente du mieux que je le peux les citoyens de Mégantic—L'Érable. Je le fais pour le bien de ma circonscription, de la province et du Canada tout entier. Or je considère que les propos que j'ai tenus ici aujourd'hui ne sont pas d'un autre ordre. Le travail que je fais présentement consiste précisément à représenter les intérêts des Canadiens.

À mon avis, l'issue que veut donner M. Badawey au débat dénote un manque de respect. Nous tentons présentement de déterminer si l'on doit permettre aux pouvoirs législatif et administratif de s'entremêler de cette façon et laisser à ce point au domaine administratif la capacité d'influencer les travaux des parlementaires.

Je suis plutôt surpris qu'on ne s'indigne pas plutôt de cela aujourd'hui. C'est ce qui devrait faire l'objet de notre indignation. S'il n'y a pas eu d'interférence et de financement relativement aux mémoires, il faut que Transports Canada nous le confirme. Le sujet sera alors clos et nous n'en parlerons plus. Nous voulons savoir si cela s'est produit. Dans le cas contraire, nous voulons dire aux ministères de ne pas faire cela, étant donné que c'est du ressort des parlementaires. Il est important de maintenir une frontière très claire entre le travail administratif, celui des cabinets ministériels et celui des comités parlementaires.

Si c'est la volonté du Comité, qui est composé majoritairement de représentants du parti gouvernemental, de poursuivre l'étude et d'entendre les témoignages problématiques, il faut que ce soit proposé et nous allons suivre. Nous aurons du moins l'occasion, comme parlementaires, de poser des questions aux gens et de savoir ce qu'ils ont à dire. Si nous voulons savoir pourquoi le financement de leurs études était nécessaire, nous poserons ces questions aux témoins.

L'opposition officielle ne trouve pas urgent de conclure cette étude concernant la Loi sur la protection de la navigation. Une loi est déjà en vigueur, et la plupart des témoins ont dit devant ce comité que celle-ci ne leur avait pas causé de problème à ce jour. Je veux qu'il soit clair que le fait de poursuivre cette étude et d'entendre des témoins ne constitue pas un problème. Nous souhaitons entendre ce que les gens ont à dire concernant la refonte de la Loi sur la protection de la navigation.

Toutefois, là n'est pas la question. L'enjeu de la motion est de savoir si on va laisser n'importe quel ministère financer des groupes qui vont dire ce que pense le ministère en question. C'est ce qu'on ne sait pas. Si les groupes sont présents, nous pourrions leur poser la question. Pour ma part, je suis inquiet quand je vois un sous-ministre inciter fortement des groupes à soumettre des mémoires à notre comité alors qu'aucun exercice clair de consultation n'est en oeuvre au sein de Transports Canada.

C'est le point dont on tente de discuter aujourd'hui, malgré toutes les tentatives de mon collègue visant à nous faire passer pour des gens qui ont des intérêts politiques sur cette question. Ce n'est pas le cas. Le seul intérêt que je défends aujourd'hui est celui des Canadiens et des gens que je représente. Ceux-ci s'attendent à ce que, comme députés, nous fassions tout ce qu'il faut pour séparer les domaines administratif et parlementaire. Notre système est ainsi fait. Si, comme députés, nous ne défendons pas cela lorsque nous sentons que des brèches se forment, qui va le faire?

Personne, au sein de la population, ne va se lever pour dire qu'on porte atteinte aux droits des parlementaires. La grosse machine bien financée et qui a de l'argent va décider de l'ensemble des témoignages. Chaque fois que le gouvernement voudra faire passer une loi, ce seront les ministères qui désigneront qui seront les témoins.

Peut-on justement éviter d'en arriver là, se demander si, oui ou non, cela s'est produit, formuler un avertissement et arrêter de nous faire passer pour des gens qui n'ont pas à coeur l'intérêt des Canadiens?

Comme je l'ai dit déjà, une occasion unique se présente. Si c'est la volonté du Comité d'entendre les témoins, qu'on les invite à comparaître et qu'on poursuive l'étude. Nous prendrons alors le temps de discuter avec les gens qui nous ont envoyé des mémoires. Nous avons reçu plus de 200 mémoires depuis la fin de notre étude, dont 70 provenaient des communautés autochtones. La majorité des

autres étaient des lettres circulaires provenant du Conseil des Canadiens.

● (1250)

Nous n'avons donc peut-être pas besoin d'entendre tous les gens qui nous ont soumis un mémoire. Nous pouvons recevoir encore une fois le Conseil des Canadiens pour qu'il vienne nous expliquer sa campagne. Nous pouvons recevoir des représentants des communautés autochtones.

De là à dire que nous ne voulons pas entendre les témoins, je pense qu'il y a tout un écart. Ce n'est pas ce qui est en jeu ici aujourd'hui. Ce qui est en jeu, c'est l'autonomie et l'indépendance du Comité.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Quelle belle comédie vous êtes en train de jouer! C'est vraiment une comédie.

Vous êtes confus. Je pourrais trouver beaucoup d'autres adjectifs qui conviennent. C'est bizarre que vous ayez oublié aussi vite ce que vous avez fait et la façon dont vous avez agi au moment où nous menions cette étude. Est-ce que vous avez oublié vos comportements? Est-ce que vous avez oublié ce que vous avez dit et ce à quoi vous avez obligé les témoins qui étaient devant nous? Vous les avez fait venir nous rencontrer une deuxième fois. Alors, agissez comme parlementaires.

Lors de l'étude, pourquoi n'avez-vous pas agi comme parlementaires? Pourquoi n'avez-vous pas posé...

M. Luc Berthold: J'invoque le Règlement, madame la présidente.

M. Angelo Iacono: Laissez-moi terminer. Pourquoi vous n'avez pas agi pendant...

M. Luc Berthold: J'invoque le Règlement, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Pour intervenir sur le recours au Règlement, j'ai sur ma liste M. Berthold et M. Aubin.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, le député est en train de m'attribuer des intentions, ce qui est tout à fait contraire à l'éthique, au sujet de ce que nous avons pu faire, au sujet de notre rôle de parlementaires. Je lui demande, s'il vous plaît, de retirer ses paroles.

M. Angelo Iacono: Madame la présidente, je ne retire pas mes paroles. Je fais allusion à des faits.

M. Robert Aubin: J'invoque le Règlement, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: J'avais M. Aubin également.

[Français]

M. Robert Aubin: Je laisserai le soin à M. Iacono de retirer ou de ne pas retirer ses propos, mais j'aimerais au moins qu'il fasse la distinction entre les différents partis. Je crois que nous n'avons pas tous agi de la même façon, si je comprends bien la teneur de ses propos et ce à quoi il fait référence sans le nommer.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Mes commentaires sont plutôt dirigés vers le Parti conservateur et non vers le Nouveau Parti...

[Traduction]

La présidente: Veuillez vous en tenir à la question dont nous sommes saisis.

M. Angelo Iacono: Oui.

[Français]

Lors de l'étude, des témoins se sont présentés devant nous. Durant cette séance, les conservateurs ont, par toutes sortes de moyens, tenté de ralentir le travail. C'était un *filibuster*, comme on le dit en anglais. Deux témoins de l'Ouest du pays ont été obligés de revenir devant nous pour que nous puissions les entendre. Ce sont des témoins qui n'avaient pas été entendus auparavant.

On nous critique et on nous dit qu'on doit agir comme parlementaires. Je crois que nous devons vérifier les « bleus »,...

M. Luc Berthold: J'invoque le Règlement, madame la présidente.

M. Angelo Iacono: ... que nous devons lire les transcriptions de la séance et vérifier la façon dont ils ont agi.

[Traduction]

La présidente: Excusez-moi, je suis désolée.

Quel est votre point, monsieur Berthold?

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, les témoins n'ont pas été obligés de revenir devant nous, puisque la discussion avait lieu par vidéoconférence.

M. Angelo Iacono: C'est bien cela. C'était par vidéoconférence.

[Traduction]

La présidente: Désolée, mais ce n'est pas un recours au Règlement.

Veuillez continuer.

[Français]

M. Angelo Iacono: Les témoins se sont déplacés pour comparaître par l'entremise de la vidéoconférence. Ils ne sont pas venus en personne, mais ils se sont déplacés à deux reprises. Pourquoi les a-t-on convoqués deux fois pour comparaître par vidéoconférence? Qu'est-il arrivé la première fois qu'ils se sont présentés devant nous? Quelle procédure avez-vous alors entamée?

Sachant que nous avons reçu ces témoins au moment prévu, pourquoi ne pas leur avoir posé des questions à ce moment-là? Pourquoi doit-on présentement prendre du temps pour faire toutes sortes de commentaires et lancer des allusions?

Je crois que c'est une comédie qu'on est en train de monter. Si nous voulons agir comme parlementaires, il faut être un peu plus sérieux le moment venu, alors que nous sommes en train d'effectuer l'étude. Je crois qu'il faut l'être au moment où les témoins comparaissent devant nous et poser les questions en temps et lieu.

Et aujourd'hui, on va écarter 256 mémoires?

•(1255)

[Traduction]

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: De toute évidence, le débat s'est enflammé. Je pense que la discussion s'est animée à différents moments au cours de l'étude. Malgré le fait qu'il y a eu quelques échanges enflammés ce matin, nous devrions tous pouvoir nous respecter mutuellement et nous attendre à ce que nous essayions tous de promouvoir les intérêts des Canadiens et de nos concitoyens, et ce, dans tous les partis. Cela

dit, je comprends quelques-unes des frustrations qui ont été soulevées jusqu'à présent.

Avant de conclure cette réunion dans quelques instants, nous sommes saisis d'une motion visant à exclure 256 mémoires qui ont été présentés... J'oublie le libellé de la motion. Nous sommes saisis d'une motion voulant que le Comité n'examine pas de mémoires dans le cadre de son étude avant d'avoir déterminé si les organismes ont obtenu du financement. Nous avons entendu différents arguments au sujet de l'influence sournoise du pouvoir exécutif et des contre-arguments au sujet de l'incidence que cela aura sur la capacité des Premières Nations — qui n'ont pas eu leur mot à dire — de témoigner.

Dans l'intérêt de clore le débat avant que notre temps soit écoulé aujourd'hui, je propose de mettre la question aux voix maintenant.

La présidente: Très bien.

Nous proposons simplement de passer au vote sur la motion de Mme Block.

La motion a été mise aux voix. Il nous reste quatre minutes.

Mme Kelly Block: Y a-t-il encore des intervenants sur la liste?

La présidente: Il y a vous pour l'instant, puis M. Aubin et M. Rayes pourraient intervenir à nouveau.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, nous sommes saisis d'une motion, à laquelle vous vous êtes préparée à répondre. La motion vise à ce que l'on n'examine aucun des mémoires jusqu'à ce que l'on puisse déterminer si les organismes les ayant présentés ont obtenu une aide financière pour les produire.

Si l'on a répondu à cette question, la prochaine question qu'il faut se poser est ce qu'il faut faire maintenant. Peut-on indiquer dans le rapport que quelques-uns des mémoires ont été financés par Transports Canada?

Je conviens qu'il a déjà été établi que quelques-uns des mémoires ont été financés par Transports Canada en raison du processus que certains des témoins ont adopté pour les présenter au Comité. Nous pouvons nous prononcer là-dessus, mais il reste que nous connaissons la réponse. Que faisons-nous maintenant, s'il y a quoi que ce soit que nous puissions faire? C'est exactement ce que l'opposition essaie de faire avec cette motion.

La présidente: Permettez-moi simplement de dire très rapidement qu'il n'est pas du tout inhabituel pour les ministères d'avoir un processus parallèle à ceux que les Comités ont. Il n'est pas inhabituel ou impensable que le ministère paie un groupe. J'ai utilisé l'exemple de la FCM. Le financement de la FCM ne provenait pas de cette aide financière aux participants. Il provenait d'une autre source, mais on a établi, comme sous le gouvernement précédent, de permettre aux groupes de préparer des mémoires, notamment.

Ce n'est pas du tout inhabituel, et cela s'est fait à partir du point de vue de Transports Canada pour diverses composantes de la Loi sur la protection de la navigation. Ce financement a été mis à la disposition d'organismes ou de groupes, et plus particulièrement des groupes autochtones, qui ne disposaient pas des ressources nécessaires pour préparer des mémoires à l'intention du ministère ou d'autres documents pour nous aider dans ce processus. Le fait que 142 des organismes autochtones avaient besoin de financement pour préparer un mémoire n'a rien à voir avec nous. C'était leur rôle.

Au Comité, nous n'avons payé personne. Nous avons reçu 256 mémoires sur divers sujets. La greffière n'a pas la capacité de faire le tri, de demander d'où proviennent les mémoires ou de poser des questions. Nous, en tant que Comité, recevons les mémoires. Il n'y a pas eu d'interférence entre nous.

Il est important de nous assurer, à l'avenir, de toujours faire clairement la distinction entre notre rôle en tant que parlementaires qui sommes indépendants du gouvernement, et le gouvernement en soi, pour que nous puissions faire notre travail à l'abri de toute ingérence. Dans cette optique, il n'y a rien de mal à aider les organismes qui ne possèdent pas les ressources voulues pour nous aider dans le cadre de nos études. L'opposition peut certainement émettre son avis dans un rapport dissident si elle a des préoccupations, mais nous en sommes là en ce moment.

J'ai essayé de clarifier que le Comité n'a subi aucune ingérence et n'a payé personne pour présenter des rapports. Je vais maintenant revenir à la motion.

Nous sommes saisis d'une motion. Allons-nous nous prononcer sur cette motion maintenant que nous avons obtenu tous ces éclaircissements?

• (1300)

Mme Kelly Block: Puis-je prendre la parole?

La présidente: Seulement si vos remarques sont très brèves, car il est 13 heures.

Le Comité veut-il poursuivre encore cinq minutes?

Monsieur Rayes, puis monsieur Aubin.

[Français]

M. Alain Rayes: Étant donné que notre séance est publique, je voudrais profiter de l'occasion...

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Rayes, j'ai inversé les intervenants. Ce sera M. Aubin, puis M. Rayes.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'ai une question qui porte sur la procédure.

Peut-on voter sur cette motion même si j'ai déposé une proposition d'amendement favorable à Mme Block — proposition à laquelle elle n'a pas réagi — souhaitant qu'on dise plutôt que le Comité n'examine aucun des mémoires répertoriés comme étant potentiellement litigieux?

Le fait que Mme Block n'a pas réagi à ma proposition d'amendement veut-il dire que celle-ci est automatiquement rejetée ?

[Traduction]

La présidente: En tout, 142 mémoires ont été étudiés dans le cadre de l'examen ministériel.

Votre amendement, monsieur Aubin, vise à ce que le Comité n'examine aucun mémoire. Eh bien, la motion de Mme Block vise à ce que le Comité n'examine aucun mémoire. Que suggérez-vous, monsieur Aubin?

[Français]

M. Robert Aubin: J'ai suggéré que le Comité...

[Traduction]

La présidente: Est-ce d'exclure les 142 mémoires que Mme Block suggère d'exclure dans le cadre de l'examen ministériel?

[Français]

M. Robert Aubin: J'ai proposé que le Comité n'examine aucun mémoire répertorié par Mme Block qui est considéré comme étant potentiellement litigieux. Par conséquent, tous les autres seraient acceptables.

[Traduction]

La présidente: Est-ce les 142 intervenants qui ont collaboré avec le ministère au chapitre du financement? Vous empêcheriez que 142 mémoires soient étudiés.

Un député: [Note de la rédaction: inaudible]

La présidente: Eh bien, vous dites « aucun », et il y en a 256.

Mme Kelly Block: Non, ce n'est pas l'esprit de cette motion. Elle ne propose pas d'exclure les mémoires. Elle stipule que nous voulons prendre une décision.

Elle propose que le Comité « n'examine aucun [...] avant que l'on puisse déterminer [...] ».

La présidente: Cela a-t-il été déterminé? Connaissez-vous maintenant qui appuie les mémoires que nous avons reçus?

Nous n'avons donc pas besoin d'aller de l'avant avec votre motion, et vous pouvez la retirer si vous voulez. Vous avez fait valoir votre argument, je pense.

Madame Block, souhaitez-vous retirer la motion?

Mme Kelly Block: Nous retirons la motion à la lumière de la conversation que nous avons eue aujourd'hui et en raison du nombre de mémoires qui ont reçu du financement.

(La motion est retirée.)

La présidente: Merci beaucoup.

Mes excuses, nous sommes en retard de cinq minutes. La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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