



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 024 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 7 novembre 2006

—
Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le mardi 7 novembre 2006

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour.

Voici la 24^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités au cours de laquelle celui-ci entreprend aujourd'hui l'étude du Budget principal des dépenses de 2006-2007, conformément à l'article 81(4) du Règlement.

À titre d'information, si tout le monde est satisfait à la fin de la séance d'aujourd'hui, nous voterons sur certaines parties du Budget principal des dépenses du ministère des Transports soumises au comité le mardi 25 avril.

Nous nous félicitons d'avoir le ministre parmi nous aujourd'hui, et je sais qu'il a dû remanier son horaire de fond en comble, de sorte que nous ne perdrons plus une minute avant d'entrer dans le vif du sujet. Je crois savoir qu'il a environ une heure à nous consacrer. En ma qualité de président du comité, je m'en tiendrai le plus près possible à la règle des sept minutes pour permettre à tous et à toutes de poser le plus grand nombre de questions possible.

Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue et vous invite à commencer.

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Monsieur le président, chers membres du comité, c'est un grand honneur de comparaître devant vous à nouveau. Les fonctionnaires de mon ministère et moi-même sommes ici aujourd'hui pour discuter du Budget principal des dépenses de 2006-2007 du nouveau portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Lors de ma première comparution devant ce comité au mois de juin, j'ai décrit les responsabilités de ce nouveau portefeuille qui regroupe Transports Canada et Infrastructure Canada, de même que 16 sociétés d'État.

Comme je l'ai dit alors, le portefeuille est le point de convergence de certains des dossiers les plus importants auxquels le Canada est confronté aujourd'hui, notamment la productivité de l'économie, la sécurité et la sûreté des transports, la durabilité de l'environnement et la qualité de vie de nos villes et collectivités, grâce aux infrastructures publiques.

[Français]

Ce gouvernement continue d'avancer dans cette direction, en consultation avec les Canadiens et les Canadiennes dans l'ensemble du pays, avec l'industrie et d'autres intervenants, avec les provinces et les territoires et, bien entendu, avec vous tous ici aujourd'hui.

Nous avons déjà beaucoup accompli ensemble. Nous avons répondu, chers collègues, aux pressions exercées sur nos routes, nos frontières et nos collectivités d'un bout à l'autre du Canada en effectuant des investissements sans précédent dans l'infrastructure de transport du pays.

Nous avons également fait des investissements majeurs pour garantir que notre réseau de transport — le fer de lance de l'économie canadienne — demeure l'un des plus sécuritaires et des plus sûrs au monde.

[Traduction]

Nous nous sommes également employés à créer un réseau de transport plus durable et à nous assurer que l'air que nous respirons et l'eau que nous buvons seront purs pour les générations à venir. Nous continuons d'œuvrer en investissant directement dans les programmes et en prenant des initiatives comme la Loi canadienne sur la qualité de l'air. Ensemble, nous contribuons à améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens, mais il reste beaucoup à faire. L'amélioration des dépenses dans ce Budget principal des dépenses nous aidera à progresser dans ce sens.

Comme vous le savez, le Budget principal des dépenses de 2006-2007 a été déposé par le président du Conseil du Trésor le 25 avril de l'année courante, soit il y a plus de six mois, et il reflète les décisions prises par le gouvernement précédent. Le Budget principal des dépenses a été déposé alors pour garantir des crédits provisoires.

Le processus d'examen des prévisions budgétaires est différent cette année. Le présent gouvernement a fonctionné en vertu de mandats de la gouverneure générale pendant les 45 premiers jours de l'exercice 2006-2007, et des crédits provisoires ont été débloqués pour couvrir les sept mois et demi suivants.

Je suis ici aujourd'hui pour inviter le comité à recommander au Parlement d'approuver les dépenses relatives aux trois derniers mois de l'exercice. Même si le Budget principal des dépenses de 2006-2007 est indispensable à l'exécution des principaux programmes, il ne tient pas compte des priorités de ce gouvernement qui ont été annoncées dans le dernier discours du Trône, le Budget 2006, et qui se reflètent dans le Budget supplémentaire des dépenses de 2006-2007 qui a récemment été déposé.

C'est ainsi que le Budget principal des dépenses du portefeuille en 2006-2007 se chiffre au total à 3,5 milliards de dollars, que l'on peut ventiler comme suit: 1,4 milliard de dollars pour Transports Canada, 1,8 milliard de dollars pour Infrastructure Canada, 147,2 millions de dollars pour la Société canadienne des postes, 26,8 millions de dollars pour l'Office des transports du Canada, 91,4 millions de dollars pour la Commission de la capitale nationale et 1,3 million de dollars pour le Tribunal d'appel des transports du Canada.

N'ayant pas assez de temps pour entrer dans tous les chiffres, je tiens en revanche à brièvement analyser les deux principaux volets du portefeuille, à savoir Transports Canada et bien sûr Infrastructure Canada.

[Français]

Pour Transports Canada, les 1,4 milliard de dollars prévus dans le Budget principal des dépenses 2006-2007 constituent une diminution nette de 75,4 millions de dollars par rapport au Budget principal des dépenses 2005-2006.

Deux raisons majeures expliquent cette diminution. D'abord, les paiements de contribution ont diminué en raison de la fin du Programme de cession des ports. Deuxièmement, nous avons atteint les dernières étapes du Programme stratégique d'infrastructures routières.

La réduction de 57 millions de dollars pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien s'explique par le fait que le programme d'immobilisations visant l'acquisition d'équipement de contrôle de préembarquement et de systèmes de détection des explosifs, mis en oeuvre lors de la création de l'administration, est presque achevé. Elle s'explique aussi par l'augmentation des projets d'expansion aux aéroports internationaux de Vancouver et de Toronto.

En termes d'augmentation, vous constaterez une hausse de 37,3 millions de dollars au chapitre des dépenses de fonctionnement. Cette augmentation découle des salaires versés pour les règlements de contrats.

Il y a également une augmentation de 56,4 millions de dollars pour les paiements à Marine Atlantique S.C.C. Ce financement est essentiel pour couvrir le manque à gagner du côté des coûts d'exploitation.

Enfin, des 368 millions de dollars inscrits au chapitre des revenus, 300 millions proviennent des loyers des aéroports et des revenus des biens meubles. Ces chiffres s'appuient sur la nouvelle formule d'établissement des baux fonciers et la remise des paiements restants pour les biens fonciers, en vertu de la nouvelle politique nationale des aéroports. Ces crédits comprennent aussi le remboursement des loyers différés pour 2005-2006.

• (1535)

[Traduction]

Si je me penche sur les infrastructures, je dois dire que le renouveau des infrastructures publiques est l'un des enjeux auxquels sont confrontées les collectivités du Canada où la démarche adoptée par le portefeuille paraît valable, en particulier en vertu de la collaboration et des partenariats instaurés avec les gouvernements provinciaux-territoriaux-municipaux et divers intervenants.

Étant donné que 80 p. 100 des Canadiens vivent en milieu urbain, les échanges mondiaux et nationaux et les investissements passés dans les infrastructures exercent des pressions sur les infrastructures publiques existantes. Certaines de ces pressions peuvent être allégées par une amélioration des infrastructures actuelles, mais, dans d'autres cas, nous devons recommencer à neuf. Cela signifie de gros investissements.

Le gouvernement en place a pris des mesures en vertu d'engagements annoncés dans le discours du Trône et dans les chiffres du budget de 2006, dont j'ai fait part au comité à ma dernière comparution.

Pour ce qui est du Budget principal des dépenses d'aujourd'hui, l'enveloppe totale sollicitée au titre des infrastructures est de 1,8 milliard de dollars, contre 794 millions de dollars en 2005-2006, soit une hausse de 1,1 milliard de dollars. Chers collègues, cette hausse s'explique par l'inclusion de la deuxième année du Fonds de la taxe sur l'essence, soit un total de 593 millions de dollars, et par l'augmentation des dépenses au titre de projets

existants et nouveaux approuvés jusqu'à ce Budget principal des dépenses — 422 millions de dollars — en vertu des programmes d'infrastructures existants.

Mentionnons entre autres le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Fonds sur l'infrastructure frontalière et le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale.

Le Budget principal des dépenses comprend également 37 millions de dollars de fonds pour le fonctionnement d'Infrastructure Canada, ce qui permettra de couvrir les salaires d'environ 250 employés et les charges d'exploitation connexes afin d'assurer la surveillance et la gestion des programmes de paiements de transfert.

[Français]

Le ministre assume également un certain nombre d'autres fonctions et responsabilités, dans le cadre de son portefeuille, qui ne requièrent pas de compte de crédits du Parlement et, donc, ne figurent pas dans ce budget des dépenses, notamment: la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires; l'Administration de pilotage des Grands Lacs; l'Administration de pilotage du Pacifique; l'Administration de pilotage de l'Atlantique; l'Administration de pilotage des Laurentides; l'Administration du pont Blue Water; Ridley Terminals Inc.; la Société fédérale des ponts fédéraux Limitée; la Monnaie royale canadienne et ses filiales; et la Société immobilière du Canada.

Honorables collègues et députés, le court laps de temps qui m'est alloué ne me permet pas d'entrer dans les détails pour ce qui est des entités de cette liste.

Toutefois, j'estime que les chiffres que j'ai pu présenter aujourd'hui démontrent bien l'importance que le gouvernement accorde aux priorités identifiées dans ce nouveau portefeuille.

Monsieur le président, j'accueillerai volontiers vos questions sur l'approche globale ou sur toute autre mesure contenue dans ce budget des dépenses.

Merci.

• (1540)

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie infiniment de vous être joint à nous cet après-midi.

Messieurs, je suis content de vous voir.

Monsieur le ministre, avant de m'attaquer à un ou deux volets, je tiens à vous dire combien nous vous sommes reconnaissants d'avoir trouvé une heure à nous consacrer dans votre horaire chargé. Je me demande simplement si vous pouvez vous engager à revenir nous parler du Budget supplémentaire des dépenses avant le 15 décembre, pour que nous ayons une vue plus complète des changements dont je viens de vous entendre parler. Pouvez-vous vous engager à revenir devant ce comité pour une séance de deux heures sur le Budget supplémentaire des dépenses avant le 15 décembre?

L'hon. Lawrence Cannon: Je vous rends la politesse, moi aussi suis ravi de vous voir, monsieur McGuinty, et je me ferai un grand plaisir de revenir écouter mes collègues et répondre du mieux que je peux aux questions que l'on me posera. Bien sûr, je reviendrai avant le 15 décembre, et je suis sûr que le président prendra les dispositions nécessaires.

M. David McGuinty: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Cela est fort bien et nous permet de gagner du temps.

Pouvons-nous amorcer le débat sur plusieurs fronts, monsieur le ministre? J'aimerais vous parler en premier lieu de la sécurité et de la sûreté.

Je pense que la plupart des Canadiens sont d'avis que Transports Canada est responsable de la sécurité et de la sûreté des transports aérien, maritime, ferroviaire et routier. Vous venez d'en parler vous-même dans vos remarques préliminaires. Dans votre RPP, c'est-à-dire le Rapport du ministère sur les plans et les priorités, que vous avez publié il y a quatre semaines, vous déclarez que l'indicateur de progrès le plus important en la matière est un « niveau élevé de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des transports ». C'est vraiment l'indicateur de progrès numéro un.

Depuis neuf mois, nous ne cessons de lire des rapports qui semblent saper cette confiance. Il y a eu des accidents ferroviaires, des infractions à la sûreté à l'aéroport Trudeau et des menaces proférées contre les journalistes qui ont dévoilé ces infractions. Nous avons assisté à des réformes de la réglementation sans la moindre explication, de même qu'aux agissements présumés du crime organisé dans nos aéroports.

Dans notre optique, et avec tout le respect qui vous est dû, je pense qu'il vous appartient de rassurer le public en lui disant qu'effectivement la sécurité est renforcée, vu qu'à votre propre avis, c'est l'indicateur numéro un. Or, j'estime aujourd'hui que la confiance du public dans la sécurité et la sûreté des transports est affaiblie et qu'elle diminue.

Vous avez également déclaré que vous alliez « concevoir un programme exhaustif afin de renforcer la sûreté du fret et de la poste aérienne » dans le cadre de votre politique sur la sécurité nationale.

J'aurais une ou deux questions à poser à ce sujet, si vous me le permettez, monsieur le président.

En premier lieu, pouvez-vous nous dire où en est ce plan au juste? Sera-t-il rendu public? Quand le sera-t-il? Prévoyez-vous d'autres importantes nouvelles dépenses d'investissement afin d'améliorer la sûreté de l'aviation?

Selon mes propres recherches, je crois savoir que les scanners de marchandises qui servent aujourd'hui à contrôler tout ce qui franchit la frontière entre le Canada et les États-Unis par train peuvent facilement être déployés dans les aéroports au prix d'environ 2 millions de dollars l'unité. Dans le cas d'un grand aéroport comme Vancouver, on pourrait avoir besoin de trois ou quatre de ces appareils, selon le président et chef de la direction de cet aéroport, pour contrôler la totalité des marchandises qui ne le sont pas aujourd'hui.

Vous êtes au courant de cela depuis la publication du rapport du sénateur Kenny. Voilà pratiquement dix mois que vous êtes à la barre du ministère des Transports et vous « étudiez la possibilité d'élargir la vérification des antécédents à un plus vaste éventail de travailleurs des transports », si je me réfère à la page 38 du RPP de votre ministère. Monsieur le ministre, soyez franc, est-ce vraiment une priorité du gouvernement? La sûreté et la sécurité des transports ferroviaire et aérien et d'autres moyens de transport sont-elles

vraiment une priorité? Dans ce cas, comment expliquez-vous ce qui se produit depuis dix mois et arrivez-vous à le concilier avec vos intentions d'agir à l'avenir?

L'hon. Lawrence Cannon: Cher collègue, voilà une excellente question. À vrai dire, je suis heureux et très fier d'affirmer que nous agissons vraiment sur ce dossier.

Je ne veux pas susciter la colère des collègues assis autour de cette table en disant que cela fait un certain nombre d'années que le sénateur Kenny prétend que rien ne se fait pour assurer la sûreté du fret aérien, et que nous avons décidé d'agir. Mon prédécesseur bien entendu était parfaitement au courant de ce problème et n'a jamais réussi à obtenir des crédits pour y remédier.

Pour répondre à votre question fondamentale par laquelle vous cherchez à savoir si, en tant que gouvernement, nous consacrons de l'argent pour assurer la sécurité et la sûreté des transports, ma réponse est affirmative. Nous avons consacré, et je n'ai pas besoin de revenir sur les chiffres, près de 300 millions de dollars cette année à ce volet de notre mandat. Nous n'allons pas seulement agir dans les aéroports pour être sûrs que nous contrôlons toutes les marchandises expédiées par avion, mais nous allons agir dans tous les secteurs des transports publics.

Vous savez aussi bien que moi que les attentats de Madrid et de London ont suscité de profondes inquiétudes chez beaucoup de ceux qui empruntent les transports en commun dans ce pays, et c'est pourquoi nous avons conçu et financé un programme — que nous allons annoncer très prochainement, soit dit en passant — en vertu duquel un grand nombre des principales commissions canadiennes de transport en commun se verront accorder des crédits qui leur permettront de mieux assurer la sécurité et la sûreté de leurs voyageurs ou de leurs usagers; ce programme devrait voir le jour incessamment. À vrai dire, monsieur McGuinty, je suis très fier d'affirmer que nous ne sommes pas restés inactifs.

Vous avez également déclaré, et je me permets de citer vos propos, que des mesures ont été prises par le gouvernement précédent. Ce que nous devons pouvoir faire, et nous utiliserons cela comme point de repère, c'est d'affirmer que nous en avons fait encore plus. Je dois dire que nous sommes éminemment fiers de ce que nous faisons. Je suis toujours résolu à me servir de la sécurité du public comme point de repère nécessaire car, en fin de compte, c'est le public qui prend l'avion, c'est le public qui emprunte les transports en commun, c'est le public qui utilise le réseau de transport maritime de ce pays. En tant que parlementaires, notre responsabilité est de nous assurer que ceux et celles qui utilisent ces services le font de la bonne façon, mais également en toute sécurité.

• (1545)

M. David McGuinty: Je crois que nous avons dix secondes pour une question.

Monsieur le ministre, le budget de l'ACSTA est-il à la hausse ou à la baisse?

L'hon. Lawrence Cannon: Si vous avez écouté mes propos, vous saurez que le budget de l'ACSTA est à la baisse. Il est à la baisse par rapport à ce que le gouvernement précédent avait laissé entendre. Nous arrivons au terme des projets de financement qui ont permis la mise sur pied de l'ACSTA.

Lorsqu'on parle de cela, on parle des actifs qui étaient déjà là. L'ACSTA s'est désormais portée acquéreur de tous ces actifs. Soit dit en passant, nous avons accordé plus d'argent cette année à l'ACSTA pour lui permettre d'acheter de nouveaux équipements en raison de l'agrandissement des aéroports. Généralement parlant, le montant diminue par rapport à ce qui était là auparavant, car l'ACSTA a atteint ces objectifs.

Je dois signaler à ce propos, monsieur le président, que nous terminons un examen de l'ACSTA. Je me ferai un plaisir d'échanger les résultats avec vous lorsqu'ils seront rendus publics pour que nous puissions tous faire front commun et utiliser l'ACSTA pour ce qui est essentiellement sa raison d'être, à savoir une agence de contrôle qui a reçu pour mandat de veiller à la sécurité des Canadiens lorsqu'ils montent à bord d'un avion.

Le président: M. Laframboise prendra la parole ensuite.

[Français]

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

J'ai quatre questions à poser. Je vais essayer de les condenser pour qu'on puisse y répondre.

Je comprends que ce n'est pas votre budget des dépenses, mais celui du gouvernement précédent. C'est pourquoi j'ai beau chercher dans le document, je n'y vois pas de rubrique où on règle le cas des terres des expropriés de Mirabel.

Monsieur le ministre, vous aviez promis ce règlement pour la fin de l'été, soit le 23 septembre. Le budget des libéraux ne prévoyait peut-être pas un tel règlement. Quoi qu'il en soit, quand les terres seront-elles rétrocédées aux agriculteurs?

L'hon. Lawrence Cannon: Je me suis engagé, monsieur Laframboise, à revenir au comité avant le 15 décembre et de défendre les crédits supplémentaires qui, évidemment, accompagneront ce document.

L'appareil gouvernemental est très congestionné, mais soyez sans crainte, nous faisons des progrès dans ce dossier. Mon intention est de pouvoir le présenter avant le début de l'hiver.

M. Mario Laframboise: D'accord. On vous suivra, monsieur le ministre.

La page 45 du Budget des dépenses fait état de 930 millions de dollars qui sont investis dans la sûreté maritime, dont 115 millions avaient été imputés à l'exercice 2004-2005. Vous dites dans cette belle déclaration que « Transports Canada renforcera la sûreté [entre autres par] la vérification des antécédents et l'amélioration de la sûreté des conteneurs ».

Vous avez vu ce qui s'est passé. Un employé du port de Montréal a eu l'intelligence d'inviter des journalistes afin qu'ils constatent qu'on n'inspectait plus les conteneurs et qu'il n'y a plus de politique à cet égard. Le pauvre homme a perdu son emploi.

Monsieur le ministre, cela n'a aucun sens, d'autant plus que Transports Canada a décidé, entre autres, d'améliorer la sûreté des conteneurs. On n'inspecte plus les conteneurs comme on le faisait auparavant.

Pourquoi? Est-ce parce qu'on a réduit les budgets? Allez-vous demander au port de Montréal de revenir sur sa décision et de réintégrer l'employé afin qu'on puisse garantir aux citoyens qu'on assure la sûreté au port de Montréal, et plus particulièrement celle des conteneurs?

• (1550)

L'hon. Lawrence Cannon: Je vais répondre à votre question en deux temps, monsieur Laframboise.

Tout d'abord, le port de Montréal gère ses activités de façon tout à fait autonome. Par conséquent, les problèmes de ressources humaines ou de gestion des employés relèvent de sa pleine responsabilité. Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités ne peut pas dire à la haute direction des administrations portuaires ce qu'elle devrait faire pour ce qui est de l'embauche ou de toute autre chose.

Ensuite, les investissements que nous avons annoncés ont pour but de nous permettre de travailler à la fois avec les autorités portuaires et avec les syndicats concernés, afin que les zones des ports ne soient accessibles qu'aux gens qui y sont autorisés. L'excellente collaboration que nous obtenons à cet égard vient renforcer les mesures de sécurité.

Pour ce qui est de l'inspection des conteneurs, je vais laisser le soin au sous-ministre ou à un de nos experts ici présents de développer davantage cette question.

Monsieur Grégoire vous donnera une réponse.

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): Bonjour, monsieur Laframboise et monsieur le ministre.

Chaque port doit avoir un plan de sûreté approuvé par Transports Canada, mais aucune norme ou règlement n'oblige l'inspection des conteneurs vides.

Plusieurs ports n'inspectent pas ces conteneurs, dont celui de Montréal, notamment, qui a cessé cette activité. Cette activité n'est pas obligatoire en vertu de nos règlements actuels.

M. Mario Laframboise: Malgré le fait qu'on ait trouvé dans des conteneurs vides toutes sortes de choses au fil des années, vous considérez qu'il est normal qu'on n'inspecte plus les conteneurs vides.

M. Marc Grégoire: On cherche toujours à améliorer nos pratiques concernant les conteneurs et la sûreté des ports. Cependant, dans l'ensemble du pays, les conteneurs vides ne sont actuellement pas considérés comme un problème de sécurité.

M. Mario Laframboise: Monsieur le ministre, des employés utilisent la presse pour régler des problèmes que vous et moi ne pouvons régler. On ne peut pas se rendre au port de Montréal incognito pour vérifier si tout fonctionne comme il se doit. Si des gens le font, c'est parce que c'est dans l'intérêt public.

Vous dites que cela concerne les relations de travail, mais vous devriez au moins féliciter l'employé qui a eu l'intelligence d'inviter des journalistes pour dénoncer la situation. C'est ce que font les employés présentement. Vous et moi, en tant que politiciens, ne pouvons que nous réjouir de cet élan qui nous permet d'être mieux informés.

Êtes-vous d'accord avec moi?

L'hon. Lawrence Cannon: Je suis d'accord avec vous parce que cela fait intervenir la responsabilité individuelle, que ce soit dans ce secteur ou dans d'autres.

Je n'en attendrais pas moins de vous si vous constatiez une infraction en rentrant chez vous ce soir. J'ose espérer que vous la dénonceriez. L'employé était libre de poser ce geste. Je présume qu'il a jugé qu'il était important de dénoncer la situation. Tous autant que nous sommes n'en ferions pas moins si nous constatons que quelque chose d'irrégulier, d'immoral ou d'illégal s'est produit.

• (1555)

M. Mario Laframboise: Cela m'amène à parler de la sûreté du transport aérien.

Vous faites des vérifications en vertu du système de l'ACSTA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Je sais que ce système ne fonctionne pas toujours bien, car des employés m'appellent pour me dire que même si M. Duchesneau considère qu'il a le plus beau système du monde, ce n'est pas vrai sur le terrain.

Quelle part de votre budget consacrez-vous à ces fameuses vérifications? Je sais que les rapports de ces vérifications sont acheminés directement au ministre, qu'ils ne sont pas publics et qu'on ne peut les obtenir au moyen de la Loi sur l'accès à l'information. Néanmoins, avez-vous un budget et combien d'employés...

L'hon. Lawrence Cannon: D'entrée de jeu, monsieur Laframboise, je dois mentionner que nous assurons la sécurité globale des transports au moyen de la gestion du risque. Autrement dit, nous nous questionnons sur la probabilité que tel événement se produise plutôt qu'un autre.

Je vais prendre l'exemple du transport en commun, afin d'illustrer mon propos. Comme terroriste, si vous avez une cible en tête, il est fort à parier, toute probabilité étant égale, que vous interviendrez de façon à produire un maximum d'effet. Vous interviendrez dans un grand centre plutôt que dans un petit centre où il y a moins de gens. Vous voudrez probablement publiciser votre intervention en posant des gestes grandioses. Le même raisonnement s'applique à la gestion du risque. Nous investissons dans les secteurs les plus susceptibles de faire l'objet d'un attentat.

Les inspections sont effectuées à intervalles irréguliers pour éviter qu'il se crée une sorte d'habitude au sein des organismes visés. On procède par échantillonnage, mais cela donne des résultats et nous permet de corriger le tir au besoin.

Je vais demander à M. Grégoire de vous donner plus de détails sur les inspections.

M. Marc Grégoire: Cent quarante inspecteurs de la sûreté, qui sont répartis dans tout le pays, vérifient tous les aspects du système. Certains d'entre eux sont affectés au transport maritime.

Dans le domaine du transport aérien, par exemple, des inspecteurs procèdent à des tests d'infiltration. Pour ce faire, ils tentent de franchir des points de fouille avec des objets prohibés, ils se promènent avec des laissez-passer pour vérifier de quelle façon les aéroports interceptent les personnes qui se promènent avec de faux laissez-passer ou encore ils vérifient la sécurité des différents locataires des aéroports et des points d'accès aux aéroports.

Il importe de souligner que depuis l'automne 2001, on est passé d'environ 165 personnes oeuvrant dans le domaine de la sûreté à Transports Canada à environ 400 personnes, dont 140 inspecteurs sur le terrain.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le ministre, dans sa livraison d'aujourd'hui, *The Globe and Mail* affirme que votre gouvernement est sur le point de dévoiler un plan de grande envergure visant à financer des projets publics clés à travers tout le pays dans le cadre duquel le secteur privé jouera un rôle essentiel. Vous allez établir des partenariats privés et les mettre au cœur des ententes de financement. Les futurs crédits au titre des infrastructures qui doivent être transférées aux municipalités et aux collectivités seront-ils liés à ces partenariats qui se sont souvent révélés plus coûteux et pas toujours très fructueux? Pouvez-vous nous confirmer ici aujourd'hui que les futurs programmes de financement ne seront pas subordonnés à un instrument qui n'a guère fait ses preuves?

L'hon. Lawrence Cannon: Bonjour.

Mme Olivia Chow: Bonjour, monsieur le ministre.

L'hon. Lawrence Cannon: Pour répondre à votre question, nous n'avons pas encore établi l'architecture et la conception de tous les programmes, mais, indubitablement, ce à quoi le ministre Flaherty faisait allusion hier dans le discours qu'il a prononcé devant l'Association canadienne du transport urbain témoigne, à mon avis, d'un profond engagement de notre part à vouloir collaborer avec le secteur privé pour établir des partenariats publics-privés afin d'accélérer les investissements dans ces partenariats.

Si je ne m'abuse, trois partenariats sont en bonne voie d'établissement: le boulevard périphérique à Edmonton, le projet de col Kicking Horse et le projet RAV/Canada Line, qui est un important réseau exprès régional en cours d'implantation dans l'agglomération de Vancouver et qui reliera bien entendu Richmond à l'aéroport et au centre-ville de Vancouver, qui est également un partenariat public-privé. Plus récemment, pas plus tard que dimanche, lorsque le premier ministre Charest et le premier ministre Harper se sont rencontrés, ils ont annoncé un appel d'offres pour le parachèvement de l'autoroute 30, afin de sonder le niveau d'intérêt du secteur public et du secteur privé avant d'aller de l'avant.

À l'avenir, effectivement, notre gouvernement a l'intention d'utiliser des fonds privés pour accélérer la modernisation des infrastructures au Canada.

• (1600)

Mme Olivia Chow: Je sais cela. Ce n'était pas là ma question.

Ma question précise est de savoir si le financement des infrastructures que nous avons sous les yeux est subordonné au fait que le projet doit être un partenariat public-privé.

L'hon. Lawrence Cannon: Je crois vous avoir répondu en vous disant dans mon introduction que nous n'avons pas encore établi toute l'architecture du programme ni comment nous allons exactement procéder. Mais il y aura indéniablement un volet qui portera sur les partenariats publics-privés.

Mme Olivia Chow: Permettez-moi de passer au dossier de la sécurité. Sur le montant que l'on prévoit d'accorder au ministère des Transports, quelle somme sera consacrée à la résolution des problèmes dont est actuellement victime le transport aérien au Canada?

Récemment, une série d'articles publiés dans le *Toronto Star* et le *Hamilton Spectator* ont révélé que les vies d'environ 80 000 passagers ont été mises en péril depuis cinq ans lorsque leurs avions ont volé dangereusement près l'un de l'autre. Le ministère n'a pas effectué d'inspections approfondies pour assurer la sécurité et le bon état de fonctionnement des avions qui volent dans le ciel canadien.

Le juge Moshansky, qui a dirigé l'enquête publique sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden en 1989, a déclaré qu'il doutait sérieusement que Transports Canada soit en mesure d'assurer la sécurité de ceux et celles qui prennent l'avion en amputant le nombre d'inspecteurs de l'aviation.

Quelle part de votre enveloppe entendez-vous consacrer à la sécurité des Canadiens qui prennent l'avion?

L'hon. Lawrence Cannon: Permettez-moi de vous répondre d'emblée que je réfute entièrement toutes les allégations de cet article. Elles sont sans fondement et sont tout bonnement fausses.

Avant de céder la parole à M. Grégoire, qui entrera plus dans les détails, permettez-moi d'être parfaitement clair sur une chose à l'intention de tous les membres ici présents: pas un avion ne quittera le sol si — si — son état de navigabilité n'est pas jugé satisfaisant. Je ne pourrais pas être plus clair là-dessus. S'il y a le moindre signe qu'un aéronef n'est pas en état de décoller, il sera immobilisé au sol jusqu'à ce que le problème soit réglé.

Marc.

M. Marc Grégoire: Il me paraît difficile d'ajouter quoi que ce soit car c'est la plus stricte vérité.

Des voix: Oh, oh!

M. Marc Grégoire: Je dois vous dire que nous ne savons pas au juste dans ces cas combien de gens sont touchés, mais que l'aviation civile au sein de Transports Canada reçoit le gros de l'enveloppe budgétaire. Près du tiers de toutes les ressources du ministère est consacré à l'aviation civile — aux programmes de sécurité, je ne parle même pas de la sûreté mais tout simplement aux programmes de sécurité. Nous avons plus de 1 400 personnes qui s'occupent exclusivement de la sécurité. C'est dans ce domaine que nous comptons le plus grand nombre d'inspecteurs disséminés dans tout le pays.

Nous jouissons de l'un des bilans les plus enviables du monde dans le domaine de la sécurité aérienne, et nous en sommes très fiers, mais nous n'avons nullement l'intention de nous reposer sur nos lauriers. Nous nous employons sans cesse à nous améliorer. C'est la raison pour laquelle nous avons adopté le concept de systèmes de gestion de la sécurité. Nous voulons aller plus loin. Nous voulons encore améliorer le bilan de sécurité de ce pays.

Les avions sont parfaitement sûrs et les passagers qui prennent l'avion le font en toute sécurité dans ce pays. Nous n'hésitons jamais à immobiliser une compagnie aérienne ou un aéronef au sol.

Les chiffres que vous venez de citer démontrent que le système fonctionne. Ces chiffres, ces lacunes nous sont signalés pour que nous puissions renforcer la sécurité et remédier aux problèmes décelés.

• (1605)

Mme Olivia Chow: Monsieur le ministre, je faisais allusion à sept articles, et non pas à un seul. Certains pilotes affirment que les inspecteurs de Transports Canada sont surchargés de travail et insuffisamment financés, que l'organe de réglementation du gouvernement est inefficace, etc.

Le président: Madame Chow, pour que nous puissions respecter le temps qui nous est imparti, pourriez-vous poser votre question s'il vous plaît?

Mme Olivia Chow: Absolument.

Vous n'avez pas dit précisément quelle part du budget sera consacrée à l'efficacité... Avez-vous bien dit qu'il s'agissait du tiers du budget?

L'hon. Lawrence Cannon: J'allais vous répondre qu'effectivement, nous avons lu les sept articles dont vous parlez. M. Grégoire les a analysés à la loupe. Il a examiné toutes les allégations qu'ils contiennent. Je lui ai demandé de m'en rendre compte. Et il est venu me voir pour me dire que ces allégations étaient sans fondement. Il vient de déclarer que le tiers du budget destiné à l'aviation civile au sein de notre ministère est réservé à ce dossier.

M. Marc Grégoire: Non, j'ai dit qu'il s'agissait du tiers du nombre d'employés. Pour ce qui est du budget, il faudra que je calcule cela exactement. Je n'ai pas devant les yeux le budget exact de l'aviation civile, mais je peux vous dire que le gros du budget est consacré à la sécurité et à la sûreté. Il s'élève à environ...

Mme Olivia Chow: Vous avez bien dit 381 millions de dollars?

Le président: Merci.

Monsieur Fast.

M. Marc Grégoire: Cela représente environ le tiers des effectifs.

L'hon. Lawrence Cannon: Vous voulez parler du personnel.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président et merci à M. le ministre et aux fonctionnaires qui comparaissent devant nous aujourd'hui.

Comme vous le savez, la sécurité du public, en particulier dans les domaines du transport ferroviaire et maritime, est une question qui préoccupe au plus haut point ceux d'entre nous qui vivons sur la côte Ouest. Nous avons été témoins de certains graves déraillements. Nous avons assisté à un sinistre maritime tragique.

Je tiens à vous féliciter de certaines des mesures correctrices que vous avez prises à l'endroit de ceux qui ne se conforment pas à nos règlements de sécurité, en particulier à l'endroit du CN qui a enregistré un certain nombre de déraillements. Je n'ai aucun doute que la perception que le public se fait de la sécurité ferroviaire, de la sécurité maritime et de la sécurité aérienne s'améliorera sous votre administration.

Mais j'aimerais en revenir aux infrastructures, qui font effectivement partie du Budget principal des dépenses dont nous parlons aujourd'hui. Bien sûr, le Budget principal des dépenses que nous avons sous les yeux est le fruit des décisions et des mesures du gouvernement précédent, mais je suis curieux de savoir quelle orientation vous entendez donner à ce secteur.

Dans le budget de 2006, le gouvernement a annoncé un certain nombre de hausses importantes des dépenses consacrées aux infrastructures. Comme première question, je vous demanderais donc de préciser un certain nombre de ces hausses des dépenses dans le domaine des infrastructures. En deuxième lieu, quelle orientation entendez-vous donner aux infrastructures au cours des prochaines années? Où pensez-vous que nous devons bâtir des infrastructures au Canada?

L'hon. Lawrence Cannon: Je vous remercie, cher collègue, de votre question.

Je pense que je vais répondre à votre question en deux temps. En premier lieu, le budget de 2006 comporte une enveloppe de 16,5 milliards de dollars pour les infrastructures de toutes sortes. Et tandis que nous débattons de la question, comme je l'ai dit à Mme Chow au préalable, nous nous efforçons de tirer les conclusions des consultations que nous avons organisées l'été dernier avec les provinces et les territoires, avec la Fédération canadienne des municipalités et avec différents intervenants de tout le pays pour solliciter leurs conseils et leurs directives sur l'orientation que nous devons prendre et la façon dont nous devons agir. C'est un processus qui se poursuit.

Il y a bien sûr un autre élément à cela. Pour ce qui est du secteur des municipalités, je me suis préoccupé au plus haut point du financement à long terme provenant de la taxe sur l'essence. Vous vous souvenez que, durant le discours du ministre Flaherty sur le budget, celui-ci a déclaré qu'il tenait à examiner ce dossier. Et il tient à l'examiner de très près. C'est précisément un autre objectif que nous visons. Nous tenons à nous assurer que les municipalités qui doivent, soit remettre à neuf certaines de leurs infrastructures, soit entreprendre des projets de construction d'infrastructures, disposeront de suffisamment de fonds pour mener à terme leurs projets, mais également pour les financer.

Voici donc deux des orientations générales que nous entendons prendre au sujet du financement des infrastructures et des projets d'infrastructures qui seront réalisés au Canada.

• (1610)

M. Ed Fast: Pouvez-vous nous dire où vous voyez certaines lacunes dans les infrastructures municipales? Est-ce dans le secteur des égouts, des routes? Dans celui de l'approvisionnement en eau? Et pouvons-nous espérer que vous mettez en place un plan de longue haleine pour remédier à ces lacunes au Canada?

L'hon. Lawrence Cannon: Je pense que certaines municipalités méritent d'être citées en exemples. Je crois que les provinces ont agi dans le même sens.

Les produits de la taxe sur l'essence sont essentiellement de l'argent vert versé aux transports en commun, aux stations d'épuration de l'eau, à la gestion des déchets, et également à la gestion des eaux usées. Fondamentalement, je pense que c'est l'orientation générale que les municipalités veulent prendre avec cet argent.

Et nous y souscrivons entièrement. Nous nous rallions au financement des commissions de transport en commun car, dans bien des cas, cela retire un grand nombre des véhicules de nos routes grâce à des réseaux de transport en commun intelligemment conçus. Nous sommes convaincus que les encombrements ne sont pas seulement nocifs en raison de l'air que nous respirons, mais qu'ils sont économiquement insoutenables pour nos plus grandes collectivités. Nous devons donc trouver des solutions de rechange. Certes nous pouvons toujours construire des routes; mais nous devons être en mesure de maximiser et d'utiliser nos infrastructures routières telles qu'elles existent actuellement.

Nous sommes entièrement favorables à cette façon d'agir et je tiens à féliciter la ville de Toronto de sa clairvoyance lorsqu'elle affirme que chaque dollar qui rentre dans ses coffres grâce à la taxe sur l'essence sera réinvesti dans les transports publics. Cela se passe à Toronto, cela se passe également dans l'Ouest. À vrai dire, cela se passe dans tout le pays. Tout le monde semble résolu à vouloir agir dans ce sens. Je pense qu'un grand nombre de nos municipalités partagent notre point de vue et écoutent ce message d'une oreille très attentive.

M. Ed Fast: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bienvenue à vous, monsieur le ministre. Je sais pertinemment qu'il s'agit d'un court préavis, et nous apprécions beaucoup votre présence pour que nous n'ayons pas à décider d'adopter le Budget principal des dépenses.

J'aimerais vous poser une ou deux questions bien précises. Le 24 mars, au printemps dernier, M. Harper et le premier ministre du Nouveau-Brunswick ont annoncé un projet d'infrastructure routière d'une valeur de 400 millions de dollars. Quelle est la source de financement de ce projet? À quels programmes cet argent se rapporte-t-il ou est-il lié?

L'hon. Lawrence Cannon: Essentiellement, monsieur Scott, l'argent provient de programmes futurs échelonnés sur les dix prochaines années.

L'hon. Andy Scott: Provient-il du FIF ou du FIFR?

L'hon. Lawrence Cannon: Cela n'est pas précisé. C'est un engagement que le gouvernement du Canada a pris de financer ces projets au cours des dix prochaines années, et nous n'avons pas encore déterminé les sources exactes de ce financement.

L'hon. Andy Scott: Permettez-moi de réfléchir à nouveau à la question, car on a fait pas mal de tapage autour de cette annonce. On a même dressé la liste des routes qui allaient être subventionnées. Si le ministère s'occupe de repenser à quoi ressemblera l'architecture et que le gouvernement a déjà pris l'engagement de construire ces routes parfaitement connues, qui étaient même nommées dans le communiqué de presse, comment concilier cela avec le fait que vous n'avez pas encore décidé qui serait admissible?

L'hon. Lawrence Cannon: Pas vraiment, non. La question que vous m'avez posée portait sur le financement: de quel programme exact s'agit-il? Et je vous ai répondu que nous n'avons pas encore déterminé le programme en question. À la question de savoir si nous respecterons notre engagement, la réponse est oui, nous le remplirons.

L'hon. Andy Scott: Dans une certaine mesure, la décision que vous devez prendre sur l'architecture du programme est préétablie en vertu du fait...

L'hon. Lawrence Cannon: Je pourrais vous répondre que l'argent proviendra du FCIS, du FIFR, du FIMR ou d'un programme d'infrastructure quelconque. Mais, tandis que je m'adresse à vous aujourd'hui, je ne peux pas vous dire au juste de quel fonds l'argent proviendra, pour ce programme ou pour un autre. L'argent est là; et il sera là pour ce projet.

• (1615)

L'hon. Andy Scott: Nous ne savons pas encore où il est.

Historiquement parlant, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique a été abondamment sollicité, pour les transports, la connectivité, le nettoyage des ports de Halifax et de Saint John. Si je me fie aux références ici, tout semble indiquer qu'il appartiendra à la catégorie générale des transports. À y regarder à deux fois, il faut que...

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur Scott, votre évaluation ne me paraît pas très juste. Je ne prendrais pas un tel engagement; je ne voudrais pas que vous pensiez cela.

L'hon. Andy Scott: Alors peut-être que le FIFR conviendrait mieux pour financer la construction de routes, etc. La raison pour laquelle je vous pose cette question est que l'intérêt suscité par le fonds canadien sur l'infrastructure stratégique est considérable, comme vous pouvez fort bien l'imaginer. C'est pourquoi l'endroit d'où proviendront ces 200 millions de dollars aura pour effet d'envoyer les gens dans toutes sortes de directions différentes.

L'hon. Lawrence Cannon: Je comprends votre question. Vous essayez de me faire dire quelque chose au sujet de laquelle je refuse de prendre un engagement immédiat. Ce que je veux que vous sachiez, c'est que l'argent sera là. L'argent est là pour pouvoir entreprendre ce projet, et je puis vous assurer que nous respecterons notre engagement. Je ne peux vous dire exactement d'où viendra tel ou tel montant, ni quel est le plan exact.

Vous savez tout aussi bien que moi, après avoir assisté à l'évolution du FCIS 2001 et du FCIS 2003, qu'il s'agit de programmes de partenariat. Nous collaborons avec les provinces et les territoires pour déterminer les projets et l'ordre des priorités. Il y a bien sûr des seuils, comme vous le savez, au Québec et en Ontario et dans d'autres provinces. Il est extrêmement important que ces projets soient identifiés de la sorte.

Ce que j'essaie de vous dire, c'est que nous avons pris un engagement à l'égard de la province du Nouveau-Brunswick, d'une valeur de 400 millions de dollars au cours des dix prochaines années, pour être en mesure de financer ces projets. L'architecture du projet ou du programme en particulier n'a pas encore été déterminée, mais je puis vous assurer que l'argent sera là.

L'hon. Andy Scott: Votre allusion au FCIS ne m'incite néanmoins pas à croire... Cette décision n'a pas été prise. La source de financement pourrait tout aussi bien être le FIFR.

L'hon. Lawrence Cannon: C'est exactement ce que j'essaie de vous dire depuis le début. Peut-être n'ai-je pas été très clair à ce sujet, mais c'est ainsi...

L'hon. Andy Scott: La décision prise par les ministres des transports au mois de septembre 2005 précisait les routes qui seraient visées. De fait, ce sont les routes mentionnées dans l'annonce précise faite par le premier ministre. Si je comprends bien l'allusion faite aux routes principales, il s'agit de l'ancien réseau routier national. Cela est parfaitement clair. Tous les documents le mentionnent, il s'agit bien des routes principales. Or, cela me semble en contradiction avec la liste des routes mentionnées. Ce sont des routes collectrices plutôt que des routes principales, selon votre propre définition. Comment conciliez-vous cela?

L'hon. Lawrence Cannon: Lors de notre rencontre à Charlottetown, j'ai déclaré aux ministres des transports et aux territoires que nous privilégions le réseau de routes principales. Vous avez parfaitement raison de le définir ainsi. Mais nous n'excluons pas pour autant les routes collectrices. C'est là que réside la principale différence.

L'hon. Andy Scott: Avez-vous pris la décision...

Le président: Monsieur Carrier.

Hon. Lawrence Cannon: Nous allons y revenir.

[Français]

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

Bonjour, monsieur le ministre. Bonjour, messieurs.

Dans votre document sur les paiements de transfert, pour les programmes de démonstration en transport urbain, les chiffres se

maintiennent assez bien. L'année précédente, il y avait 19 millions de dollars; cela a été augmenté à 21 millions de dollars. Actuellement, on sait que toutes les grandes villes étudient différentes solutions pour le transport urbain. On parle de SLR, de tramways et de trains de banlieue. On voit donc que toutes les grandes villes du Canada ressentent le besoin d'améliorer le transport. On ne règle pas le problème uniquement par le recours à des autoroutes et à des ponts. Dans le poste budgétaire que nous avons ici, je vois que c'est sûrement un programme d'appui à différentes solutions de transport urbain.

Pourquoi le gouvernement ne prend-il pas davantage l'initiative et n'investit-il pas davantage dans des programmes semblables, qui seraient une sorte de vitrine de possibilités de transport urbain qui pourraient être offertes aux municipalités?

L'hon. Lawrence Cannon: Dans une vie antérieure, j'ai participé au programme PDTU, le Programme de démonstration en transport urbain, avec la Société de transport de Montréal. La Société de transport de l'Outaouais a participé en faisant des efforts pour, d'une part, développer des autobus de type hybride et, d'autre part, développer un corridor dédié à Montréal pour les véhicules de la Société de transport de Montréal. D'autres projets au Québec sont sur la planche à dessins. Si je me rappelle bien, il y avait un projet dans la ville de Québec qui visait l'utilisation d'autres types de véhicules que ceux qui consomment de l'essence.

Le Programme de démonstration en transport urbain est un programme que le précédent gouvernement avait mis en place. Ce programme a été un bienfait pour beaucoup de sociétés de transport au Canada et au Québec. Je pense que c'était là une vitrine, pour employer votre expression, de type technologique à certains égards, pour permettre le développement de nouvelles approches, de nouvelles façons de faire en matière de transport urbain. Ce programme est là. C'est un programme qui, à mon avis, a littéralement obtenu ses galons et qui, j'ose l'espérer, va se poursuivre.

• (1620)

M. Robert Carrier: Avez-vous l'intention de l'amplifier ou de le bonifier pour qu'il soit encore plus efficace?

L'hon. Lawrence Cannon: Je dirais que les sommes d'argent que nous consacrons au transport urbain, que ce soit par le moyen de la taxe sur l'essence... On se rappellera que, si je ne m'abuse, le transfert de la taxe sur l'essence n'était pas en vigueur quand ce programme a été lancé. Il y a peut-être une mutation ou une façon différente de faire les choses. C'est ce que je vous invite à considérer. Peut-être le programme sera-t-il modifié, peut-être son allure et son architecture changeront-elles, mais somme toute, finalement, ce qu'il est important de réaliser, c'est qu'il y a manifestement un intérêt pour le transport urbain et le financement de ces projets, par exemple par le moyen des programmes d'infrastructures que j'ai pu décrire tout à l'heure.

M. Robert Carrier: Serait-il possible d'obtenir des renseignements additionnels sur la ventilation de ce budget?

L'hon. Lawrence Cannon: Mes collègues ici, le sous-ministre...

M. Robert Carrier: Cela pourrait nous être fourni ultérieurement. C'est un détail technique.

L'hon. Lawrence Cannon: Oui. Cela ne pose pas de problème, monsieur Carrier.

M. Robert Carrier: J'ai une autre petite question à vous poser. Vous avez dit tout à l'heure que le budget des dépenses a plutôt été déterminé par le gouvernement précédent. Je voulais vous parler de l'année 2008, qui sera une année importante au Québec, surtout pour la ville de Québec, qui fêtera le 400^e anniversaire de sa fondation. Le gouvernement précédent avait décidé de compléter la peinture du fameux pont de Québec, qui se détériore actuellement et qui est complètement rouillé. Il manquait, je pense, environ 30 millions de dollars. Votre propre parti, en campagne électorale, avait aussi promis de régler cette question, qui pose un problème à la ville étant donné qu'on recevra des visiteurs de partout dans le monde.

Dans le budget actuel qui, selon ce que vous dites, a aussi été déterminé par l'ancien gouvernement, un montant d'argent a-t-il été prévu à cette fin?

L'hon. Lawrence Cannon: C'est une priorité, pour celui qui vous parle. J'ai passé une bonne partie de ma vie à Québec. Je connais très bien le pont pour l'avoir emprunté à plusieurs reprises. On a dit il y a quelque temps que le pont était dangereux parce que la peinture s'écaillait. Or, ce n'est pas le cas. Mon collègue député de Lévis, M. Blaney, travaille très fort à ce dossier, en particulier. Il travaille très fort à ses autres dossiers, mais il s'attaque à celui-là en particulier. Vous savez que ce pont appartient au Canadien National. C'est un pont qui lui a été cédé à l'occasion de la privatisation du Canadien National. Cette entreprise a des responsabilités à cet égard. À l'occasion de quelques rencontres, j'ai pu discuter de ce dossier en face à face avec le président du Canadien National. J'ai saisi mon collègue Michel Després de ce sujet. Pour nous, c'est une priorité d'avancer dans ce dossier.

• (1625)

[Traduction]

Le président: Monsieur Blaney.

[Français]

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vois que vous prenez à coeur les dossiers de la région de Québec et je m'en réjouis puisque, justement, le pont de Québec débouche dans la belle circonscription de Lévis-Bellechasse. Je voudrais vous dire aussi que votre projet de loi C-11 — on termine l'audition des témoins — touche beaucoup de communautés dans tout le pays. Je pense que son adoption est vivement souhaitée dans plusieurs communautés. On va justement procéder à l'étude article par article de ce projet de loi, mais on se rend vraiment compte qu'il était attendu depuis longtemps et qu'il correspond à un besoin.

Cela dit, je voudrais revenir sur des questions qui ont été posées en regard des infrastructures. Jusqu'à maintenant, c'est sûr qu'on a beaucoup parlé de sécurité, au comité. Le comité a un mandat assez large, il faut le reconnaître. Vous avez aussi, dans le dernier budget, augmenté les subsides de manière importante pour les infrastructures et indiqué votre intention de le faire. Je pense seulement au Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, qui me touche plus particulièrement. On parle de 200 millions de dollars pour 2006-2007 et de 332 millions de dollars pour 2007-2008. C'est donc une augmentation substantielle fort appréciée, compte tenu des besoins des municipalités et des collectivités canadiennes.

Ma question serait plutôt d'ordre administratif. Je pense que l'apport de ce fonds est le bienvenu. Sur le plan de la gestion, comme vous le savez, c'est un fonds fédéral-provincial. Présentement, la

gestion de ce fonds est confiée aux provinces qui décident de l'allocation provinciale et fédérale des fonds.

Je me posais la question à savoir comment vous voyez la priorisation des investissements du gouvernement fédéral, le processus décisionnel entourant la gestion du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale. Comment voyez-vous cela, dans un premier temps? La situation actuelle convient-elle? Vous envisagez peut-être des pistes ou des avenues pour la gestion des fonds?

L'hon. Lawrence Cannon: Tout d'abord, permettez-moi de vous remercier pour votre question au sujet du projet de loi C-11, qui touche, évidemment, la question du bruit. Je sais que M. Laframboise en a parlé tout récemment et je suis heureux de constater qu'il appuiera cette mesure, qui est extrêmement importante dans nos communautés, particulièrement dans les milieux urbains où le bruit engendre des problèmes pour nos contribuables. Force est de constater que c'est nous qui avons présenté cette mesure législative.

Sur le FIMR, le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, cela veut bien dire qu'on est en partenariat avec les municipalités et avec les petites communautés dans l'ensemble du pays.

Je suis d'avis que les gens dans les municipalités, tout comme dans les petites communautés, connaissent bien leurs priorités. Nous, en tant que partenaires, nous accompagnons, nous suivons. Je suis tout à fait ravi de cela en fonction, évidemment, des conditions qu'on peut établir en termes de bonne gestion et de saine administration. J'ai toujours été de ceux qui croient qu'une municipalité est capable de prendre ses propres décisions. Les élus qui à un conseil municipal sont capables de prendre des décisions. Ils sont redevables aux mêmes contribuables que vous et moi. Pour moi, dans ces circonstances, la municipalité est donc sur le même pied d'égalité que la province.

Certes, il y a de l'arbitrage à faire en termes d'importance et d'allocations des montants d'argent, mais pour moi, la municipalité est un partenaire à part entière dans l'attribution et la désignation de projets qui doivent faire l'objet d'un financement.

[Traduction]

Le président: Merci.

Je vais intervenir ici. Nous approchons de l'heure, et je sais que vous avez un autre engagement. Mais vos fonctionnaires restent avec nous.

Nous vous remercions, monsieur le Ministre, de votre temps précieux et nous vous souhaitons une excellente journée.

L'hon. Lawrence Cannon: Merci, monsieur le président, et à bientôt.

Le président: Lorsque le ministre sera parti, notre plan est de poursuivre par une série de questions posées aux fonctionnaires de Transports Canada, si cela vous va.

Nous allons suspendre la séance pendant deux minutes.

• (1630)

_____ (Pause) _____

• (1633)

Le président: Je n'ai pas officiellement souhaité la bienvenue à nos autres invités auparavant. Nous avons parmi nous M. Ranger, M. Morency, M. Cluff et M. Grégoire. Bienvenue à vous tous.

Vous voyez comment le processus se déroule.

Nous allons poursuivre, et je vais demander à M. Bell s'il veut bien reprendre les questions.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci, monsieur le président. J'aimerais partager un peu mon temps avec M. McGuinty.

Au fond, j'aimerais poursuivre avec M. Ranger la question que je voulais poser au ministre.

Peut-être pouvez-vous me dire — au sujet de la sécurité ferroviaire, dont nous parlons, et des inspections, qui vont être effectuées — si le ministère est maintenant en mesure de publier les résultats de la vérification, comme l'avait promis le ministre Lapierre qui faisait partie du gouvernement précédent.

L'ordre original a été donné en août 2005, celui des inspections ciblées, et a été suivi par une vérification de quatre semaines en novembre-décembre portant sur le système de gestion de la sécurité, dont les résultats je pense ont été reçus par le gouvernement, mais n'ont pas été rendus publics.

Puis, après la rencontre entre le ministre et le chef de la direction du CN, M. Hunter Harrison, pour la première fois au mois de mai, l'ordre a été donné en vertu de l'article 32. Nous savons qu'un ordre a été émis en vertu de l'article 32 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, ce qui est assez inhabituel, et qu'il s'agissait d'un ordre ministériel et non pas d'un ordre concernant l'usage d'installations ferroviaires en vertu de l'article 31.

Êtes-vous en mesure de nous fournir plus de précisions sur ce que cela signifie?

M. Louis Ranger (sous-ministre, Transports Canada): Je tiens pour commencer à dire que nous procédons de manière suivie à des vérifications de toutes les compagnies de chemin de fer. Nous parlions précisément de cela pas plus tard qu'hier. Nous effectuons des vérifications du CFCP, de VIA Rail et, bien sûr, nous avons procédé à des vérifications spéciales du CN en raison de tendances qui allaient manifestement dans la mauvaise direction.

Il est d'usage que nous ne divulguions pas les résultats de ces vérifications car il s'agit de renseignements relatifs à des tiers. Ce que nous faisons en revanche, c'est de donner suite aux résultats de ces vérifications. Je pense qu'il est parfaitement clair que, si nous avons dû invoquer une disposition de la Loi conformément à l'article 32, c'est que nous avons éprouvé des difficultés à obtenir les renseignements nécessaires. Mais nous avons enregistré des progrès très importants depuis lors, à tel point que nous n'aurons pas à invoquer de telles mesures, car tous les renseignements nous ont été fournis. Nous procédons maintenant à l'analyse de ces renseignements.

•(1635)

M. Don Bell: En définitive, ce comité, compte tenu du nombre de déraillements et, en particulier, de l'augmentation survenue en 2005... Même s'il a diminué en 2006, je crois savoir que le nombre est encore appréciable. Il y a eu des victimes parmi les cheminots. Il y a eu des catastrophes écologiques. Il est indéniable que les cheminots tout comme les écologistes se préoccupent beaucoup de cette situation. C'est la raison pour laquelle ce comité lui porte autant d'intérêt. J'ose espérer que nous obtiendrons plus de renseignements dans un avenir assez proche.

Je vais céder la parole à M. McGuinty.

M. David McGuinty: Merci.

Monsieur Ranger, je vous remercie d'être à nouveau parmi nous aujourd'hui.

J'ai une question très précise sur le financement des trains légers sur rail à travers le pays. Est-ce bien votre ministère qui finance le train de Vancouver, à hauteur de 450 millions de dollars, la TTC de Toronto, à hauteur de 350 millions de dollars, le train léger d'Edmonton, à hauteur de 108 millions de dollars, et celui d'Ottawa, à hauteur de 200 millions de dollars? Dites-moi si je fais erreur?

M. Louis Ranger: Vous avez parfaitement raison.

M. David McGuinty: Bon.

Votre ministère a approuvé l'octroi d'une contribution de 200 millions de dollars au projet de train O dans cette ville. Est-ce bien exact?

M. Louis Ranger: C'est parfaitement juste. Nous avons approuvé une présentation au Conseil du Trésor, effectivement.

M. David McGuinty: Savez-vous que votre ministre a eu une rencontre avec le maire d'Ottawa et qu'il lui a promis que l'argent nécessaire allait être débloqué?

M. Louis Ranger: J'ignorais qu'il lui avait promis que l'argent allait être débloqué. Je sais en revanche qu'il a confirmé qu'il avait approuvé une présentation au Conseil du Trésor.

M. David McGuinty: Bon.

Plusieurs mois plus tard, après l'approbation de l'enveloppe de 200 millions de dollars, le président du Conseil du Trésor est intervenu et a déclaré que votre ministère n'avait pas fait ses devoirs au sujet de l'optimisation des ressources. Depuis lors, le président du Conseil du Trésor vous a-t-il dit ce que vous aviez omis de faire pour respecter les critères apparemment nouveaux relatifs à l'optimisation des ressources?

M. Louis Ranger: Pouvez-vous me rappeler la date à laquelle il a effectivement dit cela? Si c'était plus tôt cet été, peut-être, mais nous avons dans notre...

M. David McGuinty: C'était il y a deux semaines et demi.

M. Louis Ranger: Dans toute la mesure de nos moyens, nous avons effectué un exercice de diligence raisonnable sur tous les documents que nous avons en main et avons informé le ministre en conséquence. C'est d'après ces conseils qu'il a signé la présentation au Conseil du Trésor.

M. David McGuinty: Le président du Conseil du Trésor a-t-il dit à votre ministère ou à votre ministre, ou a-t-il chargé des fonctionnaires du Conseil du Trésor de vous dire ce que vous aviez omis de faire pour justifier le déblocage de ces 200 millions de dollars en attendant de connaître l'issue des élections municipales?

M. Louis Ranger: Ce que M. Cannon a confirmé — et je sais qu'il l'a déclaré publiquement — c'est que nous devons suivre une procédure, et que nous suivons cette procédure, mais que le Conseil du Trésor a lui aussi sa propre procédure et ses propres impératifs à respecter. Le Conseil suit ses propres principes en matière de diligence raisonnable, et c'est...

M. David McGuinty: Y a-t-il bien de nouveaux critères ou de nouvelles normes que vous allez devoir désormais respecter avant de débloquer les fonds pour Vancouver, Toronto et Edmonton et dont votre ministère ne tenait pas compte jusqu'ici?

M. Louis Ranger: Comme je vous l'ai dit, nous avons notre procédure établie, et c'est celle que nous suivrons.

M. David McGuinty: Vous avez donc bien reçu...

Le président: Monsieur Storseth.

M. David McGuinty: ...vous n'avez pas eu de nouvelles du Conseil du Trésor depuis cette décision?

M. Louis Ranger: La réponse est non.

M. David McGuinty: D'accord.

Le président: Monsieur Storseth.

Monsieur Jean, je suis désolé.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Nous n'avons pas de questions.

Le président: D'accord.

Nous allons donc en revenir à M. Scott. Nous terminons cette série de questions.

L'hon. Andy Scott: Merci beaucoup.

Les produits de la taxe sur l'essence qui sont versés aux municipalités peuvent-ils tenir lieu de contribution accordée aux municipalités en vertu du FIMR? En d'autres termes...

M. Louis Ranger: Non, il n'y a pas...

•(1640)

L'hon. Andy Scott: Il n'y a pas de plafond à ces contributions?

M. Louis Ranger: Vous ne pouvez pas combiner le... je ne sais pas si c'est bien votre question. Cherchez-vous à savoir s'il est possible de combiner cet argent avec d'autres programmes?

L'hon. Andy Scott: Au bout du compte, le fait est que les produits de la taxe sur l'essence sont versés aux municipalités. Si je ne m'abuse, ils sont engagés. Il y a des affectations précises. Il s'agit bien d'un fonds vert?

M. Louis Ranger: Oui.

L'hon. Andy Scott: Si je vous comprends bien, si la municipalité en décide ainsi, elle peut utiliser cet argent pour faire quelque chose qui débloquera d'autres fonds qu'elle pourra alors utiliser pour réaliser un autre projet en vertu du FIRM. Rien n'empêche cela.

M. Louis Ranger: : Eh bien, à strictement parler, il doit s'agir d'argent supplémentaire. Une fois par an, nous recevons un rapport des provinces sur la façon dont l'argent a été dépensé, et ce rapport fait l'objet d'une vérification. Celle-ci a partiellement pour but de s'assurer que l'argent est bien supplémentaire. Nous savons tous qu'il peut être difficile de mesurer cela avec précision, mais c'est l'un des critères, l'argent doit être supplémentaire.

L'hon. Andy Scott: Si je vous pose cette question, c'est que je sais qu'un grand nombre de petites municipalités du pays n'ont jamais sollicité le programme d'Infrastructure Canada ou le FIRM, en raison de leur incapacité à trouver le tiers du montant exigé. Il me vient à l'esprit — et je puis vous affirmer qu'il vient à l'esprit de bon nombre de ces municipalités — que cela devient une façon novatrice de participer à des programmes auxquels jusqu'ici elles n'avaient pas accès.

Et il y a un autre problème imputable au fait qu'elles peuvent ne pas être en mesure d'utiliser... ou si c'est effectivement ce qui semble s'être produit, qu'elles aient des problèmes avec leurs demandes. J'espère que ce n'est pas le cas. Faute de quoi, elles n'ont pas accès à un programme parfaitement valable auquel elles ne peuvent tout simplement pas participer.

Tous les programmes qui relèvent du Fonds sur l'infrastructure rurale municipale font-ils aujourd'hui l'objet d'un examen sur le plan de ces critères?

M. Louis Ranger: Ils ont tous été approuvés. Vous voulez maintenant parler de la taxe sur l'essence?

L'hon. Andy Scott: Je vous prie de m'excuser, mais je vous parle du Fonds sur l'infrastructure rurale municipale.

M. Louis Ranger: Aussi bien l'accord sur la taxe sur l'essence que le FIRM ont désormais été approuvés, et les programmes sont en place. L'unique exception est qu'il y a un petit segment réservé aux premières nations, qui n'a pas encore été résolu.

L'hon. Andy Scott: Ce que j'essaie de dire, c'est que le ministre a fait allusion plus tôt à ces programmes qui font apparemment l'objet d'un examen. Tous les programmes sont-ils aujourd'hui soumis à cet examen? Est-ce le cas du FIRM, car j'ai lu dans une annonce qu'il allait être prolongé? Sera-t-il prolongé essentiellement sous la même forme, ou fait-il l'objet d'un examen?

M. Louis Ranger: Non, mais je pense que c'est précisément ce à quoi faisait allusion le ministre. Comme vous le savez, le budget de 2006 prévoyait de l'argent pour chacun de ces programmes. Et, tandis que nous réfléchissions à l'architecture, si je puis m'exprimer ainsi, nous avons supposé que nous jouissions d'une certaine flexibilité dans la façon d'administrer cet argent. Nous avons également pensé qu'il était possible de revoir les critères d'admissibilité.

L'hon. Andy Scott: Avez-vous une idée du calendrier de tout cela pour que les municipalités qui attendent, là où le FIRM a déjà disparu dans certains endroits...?

M. Louis Ranger: Comme vous le savez, on nous a demandé de tenir des consultations tout au long de l'été. Nous nous sommes rendus dans les dix provinces et les trois territoires. Nous sommes au beau milieu de ces consultations en ce moment. Et nous avons plusieurs options à l'étude.

L'hon. Andy Scott: Peut-on en dire autant du FIFR en tant que nouveau programme?

M. Louis Ranger: C'est juste.

L'hon. Andy Scott: Dans une certaine mesure, ne s'agit-il pas d'un amalgame de l'ancien Programme stratégique d'infrastructures routières et du Fonds sur l'infrastructure frontalière?

M. Louis Ranger: C'est effectivement le cas. C'est un regroupement de l'ancien FIF, le Fonds sur l'infrastructure frontalière, et du PSIR, le Programme stratégique d'infrastructures routières. C'est une façon de voir les choses.

L'hon. Andy Scott: D'accord.

Et, enfin, en ce qui concerne le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, je pense que l'argent devait commencer à être débloqué en 2007. Je ne pense pas qu'il y en ait eu en 2006. Ai-je raison au sujet de sa prolongation?

M. Louis Ranger: Oui, vous avez parfaitement raison pour ce qui est de sa prolongation.

L'hon. Andy Scott: Si l'on a annoncé que l'argent serait disponible en 2007, parlons-nous toujours des mêmes échéanciers? Les provinces et les municipalités attendent impatiemment de connaître la réponse; elles attendent les critères, mais la question n'est toujours pas résolue.

M. Louis Ranger: Ce qui est extrêmement intéressant avec ces programmes, c'est que l'argent peut être reporté. En d'autres termes, dans le budget, il y avait effectivement de l'argent pour le FIFR, et nous sommes au mois de novembre, de sorte que l'argent peut être reporté sur les années futures. Pas un sou n'est perdu même si nous approchons de la fin de l'exercice.

L'hon. Andy Scott: La question n'est pas vraiment de savoir si l'argent risque d'être perdu mais plutôt, si l'argent n'est pas dépensé au cours des trois prochaines années, disons qu'il devient alors difficile de justifier la demande de nouveaux crédits dans trois ans. Je sais que ce problème s'est déjà présenté par le passé. Ainsi, le gouvernement, lorsqu'il prend son temps pour déterminer comment distribuer l'argent, ne fait qu'acheter du temps en fin de compte.

M. Louis Ranger: Un élément intéressant est que, lorsque vous étudiez les engagements préalables, vous constatez que, dans les infrastructures, il y a des cycles de quatre ou cinq ans jusqu'au moment où l'on en arrive au stade de la conception technique, etc. De fait, il reste encore beaucoup d'argent de programmes du passé. Tout cet argent est engagé, mais il n'est pas forcément encore dépensé. Ce n'est donc pas comme s'il n'y avait pas d'argent pour la prochaine saison de construction. Il y a en fait beaucoup d'argent dans les coffres.

• (1645)

L'hon. Andy Scott: C'est plus une question de savoir quand l'argent est disponible théoriquement, par exemple pour le Nouveau-Brunswick, mais également pour toutes les provinces. Une fois tout l'argent engagé, les municipalités font la queue en prévision du programme suivant.

Je comprends qu'une bonne part du dernier cycle n'a pas encore été dépensée, mais, pourvu que l'argent soit entièrement engagé, on peut entamer le processus qui consiste à autoriser des gens à solliciter le programme. Ceux-ci attendent impatiemment de connaître la date, étant donné que l'argent a été débloqué pour le FIRM depuis le budget. Il a été annoncé pour 2006-2007, mais personne ne peut y avoir accès car on n'a pas encore décidé des critères.

M. Louis Ranger: Ils font très souvent preuve d'impatience, non pas tant parce qu'ils ont des projets en tête pour la prochaine saison de construction, mais parce qu'un plan de conception technique détaillé peut facilement prendre un an et qu'ils planifient déjà les travaux de l'été 2008.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Je vais revenir à M. Grégoire. Tout à l'heure, vous m'avez dit que vous aviez 140 inspecteurs qui peuvent, de façon impromptue, aller vérifier la sécurité dans les installations. On parle bien des installations telles les aéroports, les ports, les ponts, les tunnels, bref, de tout ce que vous avez sous votre responsabilité, n'est-ce pas?

M. Marc Grégoire: Je dirais que ces 140 inspecteurs travaillent dans les aéroports et les ports.

M. Mario Laframboise: Qu'en est-il des ponts et des tunnels?

M. Marc Grégoire: Dans le cas des ponts et des tunnels, pas encore. On attend l'adoption du projet de loi. On n'a pas encore de réglementation au sujet de la sécurité sur les ponts et dans les tunnels. On sera en mesure de mettre en place un programme de réglementation une fois que le projet de loi sur les ponts sera promulgué.

M. Mario Laframboise: Parfait. Dans combien de ports, combien d'aéroports? Le savez-vous exactement, ou ce sont tous ceux...

M. Marc Grégoire: Ils vont dans tous les aéroports et les ports. Évidemment, il y a différentes catégories de ports et d'aéroports. En ce qui touche les aéroports, on vérifie de façon fréquente les 89

aéroports où ACSTA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, fait du filtrage, mais même à l'intérieur de ceux-là, il est évident que les ressources sont affectées, comme le ministre l'a expliqué tout à l'heure, en fonction du risque.

Alors, dans les grands aéroports, qu'on appelle dans notre jargon les aéroports de classe 1, soit dans huit aéroports au Canada, des inspecteurs sont en permanence dans les sites aéroportuaires, comme par exemple, à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, à Toronto, à Vancouver, à Ottawa, etc. Il y a, dans ces aéroports, des inspecteurs en permanence. Pour ce qui est des petits aéroports, on a des inspecteurs qui font des visites occasionnelles en fonction du trafic, mais surtout en fonction du risque.

M. Mario Laframboise: Malgré tous les inspecteurs en permanence, vous réussissez à vous faire prendre par des journalistes parce qu'il y a des plaintes au sujet de zones non sécuritaires sur le tarmac, etc. C'est ce que vous êtes en train de me dire.

M. Marc Grégoire: Si vous voulez, oui.

M. Mario Laframboise: Vous devez manquer d'inspecteurs.

M. Marc Grégoire: Non, je ne pense pas qu'on manque d'inspecteurs. En fait, c'est une question de sensibilisation des parties concernées. Qu'il s'agisse des locataires des aéroports ou des autorités portuaires, cela demande beaucoup de vigilance. Il est impossible d'avoir suffisamment d'inspecteurs pour couvrir toutes les installations. Il faut augmenter la sensibilisation de toutes les parties. Tout le monde est responsable de la sécurité.

M. Mario Laframboise: Sauf que si ce sont des entreprises privées... Les locataires, vous le savez, ne sont pas ceux qui dépenseront le plus d'argent pour la sécurité. Ce sera toujours le dernier de leurs soucis, s'ils ont des difficultés financières. Donc, c'est pour cela qu'on veut s'assurer que la sécurité est complète. Je pense qu'on a encore besoin des journalistes pour vérifier cela. Vous êtes probablement d'accord avec moi. Il faut que tout votre système soit surveillé.

M. Marc Grégoire: Les journalistes peuvent surveiller le système, en autant qu'ils respectent la réglementation en vigueur. Un journaliste ne peut pas enfreindre la loi sous prétexte qu'il est journaliste. Je fais un énoncé général.

M. Mario Laframboise: Par exemple, s'il est capable d'obtenir un uniforme d'ACSTA parce que la gestion ou l'administration d'ACSTA a laissé traîner des uniformes, il ne commet pas un crime, il prend des choses qui sont disponibles.

M. Marc Grégoire: Il y a quelques années, il y a eu un problème d'uniformes. Le président-directeur général d'ACSTA — que vous rencontrerez plus tard cette semaine — a mis des mesures en place à la suite de ces incidents. L'ACSTA exerce un contrôle très serré de ses uniformes. Les uniformes ont d'ailleurs été modifiés il y a quelques années, et l'uniforme que le journaliste a trouvé récemment en était un de l'ancienne série, de la première série.

Par ailleurs, un uniforme n'est pas ce qui permet à quelqu'un d'accéder à une zone restreinte. On ne peut pas accéder à une zone restreinte, même si on porte un uniforme.

M. Mario Laframboise: Sauf si on découvre des failles, des ouvertures dans les clôtures et d'autres choses du genre. C'est pourquoi je vous dis que votre surveillance, ça va, mais... Je comprends, mais ce que je veux vous dire, c'est que vous n'avez peut-être pas le personnel suffisant pour évaluer en tout temps l'état du système de sécurité. C'est un peu ce que je veux vous faire dire.

Vous me dites que vous avez assez de personnel, mais plus vous me le dites, plus vous vous « calez ». Je m'excuse...

•(1650)

M. Marc Grégoire: Non, je ne veux pas me « caler » et je ne veux pas vous dire qu'on a assez de personnel non plus. Consultez notre dossier des cinq dernières années. Depuis le budget de décembre 2001, les budgets pour la sécurité en aviation, comme dans les secteurs maritime et ferroviaire, ont augmenté de façon importante. Aucun autre groupe à Transports Canada n'a profité d'augmentations aussi importantes de son budget.

Est-ce que ça s'arrête là? Je ne le pense pas. Est-ce qu'il y aura d'autres demandes, d'autres programmes qui seront annoncés dans le futur, en ce qui a trait à la sécurité? Je pense que oui.

M. Mario Laframboise: En fait, au port de Montréal, la question que se posent les employés, c'est à savoir comment l'argent a été dépensé, parce que pour eux, sur le terrain, rien n'a changé. À preuve, jusqu'à récemment, ils inspectaient les conteneurs vides, et aujourd'hui, la directive est de ne plus le faire puisque les transporteurs eux-mêmes vont s'en charger. Donc, pour eux, il n'y a pas plus d'argent investi dans la sécurité, exception faite des équipements qui ont été achetés et qu'ils ont vus, mais pour ce qui est du reste, il y a moins d'argent pour l'application de la sécurité, parce qu'il y a moins de personnel affecté à l'inspection sur le terrain.

Alors, je vais vous poser la même question; et vous me fournirez probablement les détails. Où sont allés les 930 millions de dollars destinés à augmenter la sécurité dans les ports?

M. Marc Grégoire: D'abord, cette somme représente le montant investi par le gouvernement depuis décembre 2001. C'est à ce moment-là qu'un premier montant de 60 millions de dollars a été annoncé, suivi, en janvier 2003, d'un montant de 172,5 millions de dollars. Ce sont des sommes investies dans le domaine de la sécurité maritime partout au Canada, non seulement pour Transports Canada mais pour l'ensemble du gouvernement du Canada.

Alors, une partie de ces sommes est allée aux garde-côtes pour l'acquisition de nouveaux navires dans les Grands Lacs...

M. Mario Laframboise: Pourriez-vous nous faire parvenir les détails?

[Traduction]

Le président: Désolé, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Nous vous demandons de fournir au comité les détails concernant ces 930 millions de dollars.

[Traduction]

Le président: Je vous accorderai volontiers une autre chance.

Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

J'espère que M. Ranger et ses collègues me pardonneront, mais monsieur Ranger, j'aimerais revenir à la question des trains légers sur rail. C'est une question relativement importante à propos de laquelle j'aimerais vous aider à nous aider. Peut-être êtes-vous en mesure de nous aider à comprendre ce qui s'est vraiment passé dans ce cas.

Le président du Conseil du Trésor a convoqué un entrepreneur, Siemens, qui est une société internationale, avec laquelle le gouvernement fédéral n'a aucun lien contractuel. Il a donc convoqué cet entrepreneur dans sa salle du conseil pour avoir une rencontre personnelle avec lui. Il a demandé des précisions sur le contrat, un contrat de 200 millions de dollars financé par votre ministère, et a distribué aux journalistes des précisions relatives à ce contrat.

J'ai besoin de vous pour m'aider à comprendre la situation. Depuis 30 ans que vous travaillez au sein du gouvernement fédéral, et depuis le nombre d'années que vous occupez le poste de sous-ministre de Transports Canada où vous financez des projets d'infrastructure, avez-vous jamais entendu parler d'un cas semblable?

M. Louis Ranger: En toute franchise, je ne peux absolument rien dire sur ce que vous mentionnez, mais je peux en revanche vous dire que je suis sous-ministre depuis cinq ans et que je travaille pour la fonction publique depuis 32 ans. Chaque jour, chaque semaine depuis 32 ans, j'ai vu le Conseil du Trésor poser une foule de questions au sujet des présentations qui lui sont soumises, et j'ai vu à maintes reprises le Conseil du Trésor rejeter des propositions, après les avoir examinées seul.

M. David McGuinty: Avez-vous jamais vu un président du Conseil du Trésor ou un ministre ou même votre ministre des Transports avoir une rencontre avec un entrepreneur tiers?

M. Louis Ranger: Je ne peux rien dire à ce sujet.

Le président: J'imagine qu'effectivement, M. Ranger n'est pas en mesure de...

M. Louis Ranger: Je ne peux rien dire à ce sujet.

Le président: ...de répondre à cette question.

M. David McGuinty: : Permettez-moi d'essayer une autre voie.

Par souci de transparence, êtes-vous censé donner de nouvelles directives à Vancouver ou à Toronto ou à Edmonton comme quoi ils doivent revoir les ententes de contribution conclues entre votre ministère, le gouvernement fédéral et leurs projets de train léger sur rail en raison de la décision prise par le président du Conseil du Trésor?

M. Ed Fast: À titre de rappel au Règlement, monsieur le président, il y a des questions auxquelles le ministre doit répondre, et franchement, M. McGuinty a eu amplement l'occasion de lui poser cette question s'il estimait qu'elle était aussi importante.

M. David McGuinty: Je crois que vous avez tort. J'attendrai la décision du président, mais je pense que vous avez tort, monsieur Fast.

M. Ed Fast: Chacune des questions qui ont été posées...

M. David McGuinty: Sont des questions relatives au Budget principal des dépenses.

M. Ed Fast: M. Ranger a été invité à répondre à des questions auxquelles il n'a pas à répondre, et il a déclaré lui-même qu'il n'était pas prêt à y répondre.

J'ose espérer que les questions suivantes ne suivront pas la même direction, monsieur le président, et j'attendrai votre décision à ce sujet.

•(1655)

Le président: Alors que je ne suis pas prêt à dire qu'il s'agit d'un rappel au Règlement, je demanderais à M. McGuinty d'être plus précis sur la partie de sa question qui se rapporte au Budget principal des dépenses. À mon avis, il n'est pas juste de demander à l'un quelconque de nos invités ici présents aujourd'hui de formuler une hypothèse ou une remarque sur un élément auquel le ministre doit sans doute lui-même répondre. Et j'interviendrai si j'estime que c'est mon devoir.

Vous pouvez continuer.

M. David McGuinty: Monsieur Ranger et chers collègues de M. Ranger, permettez-moi de passer à la deuxième partie de la question.

Dimanche dernier, dans le cadre du nouveau Budget principal des dépenses qui sera présenté sous peu, de nouveaux chiffres, de nouveaux engagements — le premier ministre et le premier ministre du Québec ont promis de parachever une autoroute d'une valeur d'un milliard de dollars au sud de Montréal. Clairement, votre ministère travaille à ce projet depuis un moment; vous voyez dans ce projet un élément du Budget supplémentaire des dépenses ou du nouveau Budget principal. Est-ce vrai? Est-ce exact?

M. Louis Ranger: C'est un projet auquel nous participons depuis plusieurs années. Nous avons déjà un engagement pour la première partie du projet qui consiste à travailler avec le Québec aux études et à mener le processus à la fin de la phase un, qui est l'appel de propositions. Avant un appel de propositions, il y a un appel de qualification. C'est une phase de 21 millions de dollars, et nous en finançons la moitié. Nous avons atteint le premier jalon, qui est l'appel de qualification. Il y a eu une annonce et les choses progressent normalement.

Il y aura un appel de propositions et nous verrons ce qui en sortira. Sur cette base, en fonction des coûts, nous négocierons une entente de contribution avec le Québec. C'est à ce moment que les modalités seront établies.

M. David McGuinty: Puis-je vous lire une citation du *Devoir*? Vous pourriez peut-être m'aider à la comprendre. C'est en français.

[Français]

[...] l'autoroute 30 sera terminée d'ici à 2011 au coût d'un milliard... et plus. Un tronçon de 35 kilomètres qui sera construit et entretenu par le privé. Pour le reste, on n'en sait rien. Combien faudra-t-il déboursier pour y circuler? Combien de véhicules l'emprunteront pour contourner Montréal? Combien pour seulement y entrer par une autre porte? Peu importe, on fonce!

[Traduction]

Puis-je vous demander, monsieur, s'il s'agit d'un projet fédéral? Est-ce que ces milliards sont de l'argent fédéral? Est-ce de l'argent fédéral-provincial? Est-ce de l'argent de redevance fédéral-provincial? Est-ce de l'argent de redevance fédéral-provincial et de l'argent municipal? Pouvez-vous m'aider à comprendre où va cet argent?

M. Louis Ranger: Bien sûr. Le chiffre qui a été utilisé est de l'envergure de plus d'un milliard de dollars; c'est donc plus d'un milliard de dollars. C'est le coût total de la construction, de la réalisation du projet.

Il y aura un appel d'offres. Je dis depuis le tout début que beaucoup de gens seront intéressés, parce que toutes les conditions sont réunies ici pour un partenariat public-privé. Le volume des camions et des voitures est énorme et, par conséquent, le projet devrait être très intéressant pour plusieurs soumissionnaires. En fait, je pense qu'il serait très inapproprié de divulguer les détails du projet car nous voulons que le processus soit concurrentiel. Laissons donc venir les propositions.

Le président: Allez-y, madame Chow.

Mme Olivia Chow: En ce qui concerne les dépenses réelles d'infrastructure pour 2005-2006, le montant du budget est de 769 millions de dollars. Combien a été dépensé réellement pour cet élément?

M. Louis Ranger: C'est là le chiffre pour les infrastructures?

Mme Olivia Chow: Oui, c'est pour les infrastructures dans les collectivités. Il comprend le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Fonds sur l'infrastructure frontalière, le FIMR et la

taxe sur l'essence. Ils s'élèvent à 769 millions de dollars. Cette année, en 2006, c'est 1,78 milliard de dollars. Quelle fraction de ces 769 millions de dollars a été dépensée jusqu'ici? Quelle fraction est déjà partie?

M. Louis Ranger: Je demanderai à M. Cluff de commenter.

M. David Cluff (sous-ministre adjoint et agent financier principal, Direction générale des Services ministériels, Transports Canada): En fait, l'année dernière, Infrastructure Canada a dépensé 1,5 milliard de dollars. La raison principale en était que la première année de la taxe sur l'essence, qui était d'environ 600 millions de dollars, n'était pas incluse dans le Budget principal des dépenses parce qu'il s'agissait d'un poste législatif.

Mme Olivia Chow: Ah, le budget supplémentaire. Je vois.

M. David Cluff: C'est un poste législatif, alors bien qu'il soit apparu dans nos dépenses et que les montants aient été transférés aux provinces, il n'est pas passé par le processus du Budget principal des dépenses. Compte tenu de cela, l'accroissement réel dont nous parlons, comme le ministre l'a indiqué dans son discours d'ouverture, est de 1,5 milliard de dollars à 1,8 milliard de dollars et s'explique par les projets additionnels qui ont été ajoutés depuis que le Budget principal des dépenses a été préparé, pour des choses comme le CCF.

● (1700)

Mme Olivia Chow: Alors, la totalité des 1,5 milliard de dollars ont été dépensés?

M. David Cluff: Exact.

Mme Olivia Chow: Ce n'est pas dans le budget, mais c'est réellement dépensé, n'est-ce pas? C'est livré, c'est parti.

M. David Cluff: C'était parti avant le 31 mars 2006.

Mme Olivia Chow: Parfait. Et vous avez l'intention de faire en sorte que les 1,8 milliard de dollars soient également dépensés d'ici le 31 mars 2007.

M. David Cluff: Exact.

Mme Olivia Chow: D'accord.

Est-ce que le fonds vert en fait partie, de la Fédération canadienne des municipalités (FCM)? Où se trouve le fonds vert dans tout cela? Je ne le trouve pas.

M. David Cluff: Le fonds vert ne se trouve pas dans notre Budget principal des dépenses.

Mme Olivia Chow: Oh, alors c'est dans le supplémentaire ou dans un autre ministère?

M. David Cluff: Non, il a été financé par l'entremise d'Environnement Canada ou de Ressources naturelles Canada. Je ne me souviens pas, mais je suis passé par un autre ministère.

Mme Olivia Chow: C'était une autre voie, je comprends.

Le secteur riverain de Toronto était dans Citoyenneté — ne me demandez pas pourquoi — mais il est de retour dans votre portefeuille. Est-ce exact?

M. David Cluff: Il a été transféré au Conseil du Trésor.

Mme Olivia Chow: C'est dans le budget du Conseil du Trésor.

M. David Cluff: C'est pourquoi vous ne le trouverez pas ici non plus.

Mme Olivia Chow: D'accord, merci.

En ce qui concerne la taxe sur l'essence, j'essaie de comprendre. Je suis sûre qu'il y a une logique derrière la décision de la mettre dans le budget de Citoyenneté, mais laissons tomber cela. Y a-t-il des restrictions associées à cette taxe sur l'essence?

Je crois comprendre qu'elle est transférée du fédéral aux provinces, qui concluent ensuite des ententes avec les municipalités. L'utilisation de ces dollars n'est pas vraiment restreinte, à moins que je ne me trompe?

M. David Cluff: Eh bien, il y a des restrictions vis-à-vis de certaines utilisations de la taxe sur l'essence dont nous avons déjà parlé. Essentiellement, elles doivent être dans la catégorie verte.

Mme Olivia Chow: Pour ces restrictions d'ordre général, c'est très bien. Mais outre ces concepts généraux, il n'y a pas vraiment de détails.

Par exemple, la Commission de transport de Toronto doit l'utiliser aux fins de X, Y et Z.

M. Louis Ranger: Les utilisations doivent être vertes, elles doivent figurer sur la liste d'admissibilité et elles doivent faire partie d'un plan. On doit fournir un plan quinquennal pour montrer où le projet s'insère. On exige également la production de rapports annuels au gouvernement sur les résultats vérifiés.

Mme Olivia Chow: Bien sûr, mais faut-il que ce soit de nouveaux projets ou peut-il s'agir du maintien des installations en bon état, par exemple, si le toit du tunnel du métro s'écroule et doit être réparé avant qu'un nouveau tunnel de métro ne puisse être construit?

M. Louis Ranger: Je pourrais me tromper, mais je crois qu'il s'agit surtout de nouveaux projets.

Mme Olivia Chow: Est-ce une condition ou est-ce préférence?

M. Louis Ranger: Ils sont nouveaux.

Mme Olivia Chow: Doivent-ils être nouveaux?

M. Louis Ranger: Ils doivent être nouveaux, oui.

Mme Olivia Chow: Est-ce pour la taxe sur l'essence?

M. Louis Ranger: Oui, c'est pour la taxe sur l'essence.

Mme Olivia Chow: C'est la taxe sur l'essence.

À propos de la taxe sur l'essence, comme nous le savons, le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, parce que vous faites un examen...

M. Louis Ranger: Je crois que c'est la même chose.

Mme Olivia Chow: C'est la même chose?

M. Louis Ranger: C'est la même chose.

Mais comme je l'ai indiqué plus tôt dans l'une de mes réponses, quand on m'a demandé si nous reproduisons exactement tous ces programmes, les programmes importants de remise en état sont certainement un point sur lequel nous devrions nous pencher. C'est assurément l'une des options que nous envisageons.

Mme Olivia Chow: En ce qui concerne les diverses options, par suite de votre examen, est-ce que l'une de ces options serait de permettre aux municipalités de prendre leurs propres décisions?

En ce qui concerne l'origine de tout ce fonds d'infrastructure dans les années 80, les municipalités étaient censées décider quels projets seraient recommandés, puis la province et le gouvernement fédéral sont entrés en scène.

Au fil des années, il est devenu complètement régi par le gouvernement fédéral et les provinces, puis par les municipalités. Il était censé suivre la voix ascendante et c'est maintenant complète-

ment l'inverse. L'une des options consiste-t-elle à renverser cet ordre?

M. Louis Ranger: Ce qui est de haut en bas, c'est l'architecture dans son ensemble comme nous l'appelons ou les critères. Une fois que les critères sont établis et les listes d'admissibilité dressées, c'est toujours un processus de demande.

En fait, l'une des choses dont les gens se plaignent, c'est que la paperasse est plutôt lourde. Nous avons essayé d'y remédier, mais il faut quand même présenter une demande pour obtenir de l'argent.

Le président: Merci, monsieur Ranger.

Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Merci beaucoup.

Avez-vous bien dit que pour l'argent de la taxe sur l'essence, l'élément vert ou l'exigence concernant l'utilisation verte n'a pas changé?

M. Louis Ranger: Oui.

L'hon. Andy Scott: Il n'y a pas eu de changement dans la façon dont l'argent de la taxe sur l'essence peut être utilisé, est-ce exact?

M. Louis Ranger: Le programme actuel, qui n'a pas changé, est en fait réservé à l'usage vert, comme le ministre l'a dit.

L'hon. Andy Scott: Plus tôt cette année, le premier ministre est venu à Fredericton et a annoncé un engagement à créer le FIRF. Il a aussi laissé entendre qu'il y avait quelques municipalités qui voulaient utiliser l'argent de la taxe sur l'essence réservé aux usages verts à d'autres fins. À ce moment là, il a dit qu'il y aurait des changements. Y a-t-il assez de temps pour le faire?

• (1705)

M. Louis Ranger: Eh bien, donnez-moi trente secondes.

Nous avons créé trois équipes cet été et avons passé beaucoup de temps dans tout le pays à parler aux dix provinces et aux territoires et, s'il y a une chose qu'on nous a demandée clairement, c'est plus de flexibilité.

En ce qui concerne l'orientation générale et l'esprit de ce financement, c'est à cela que nous travaillons en ce moment.

L'hon. Andy Scott: Mais jusqu'à présent, c'est encore vert.

M. Louis Ranger: C'est exact.

L'hon. Andy Scott: En ce qui concerne la flexibilité alors, je me préoccupe un peu du fait qu'avec le FIRF, on s'occupera des routes principales avant de s'occuper des routes d'accès. Envisagez-vous la possibilité de ce genre de flexibilité? La province veut faire les routes 11, 17 et 8 au Nouveau-Brunswick. Il y a une route principale qui serait la Route 1 de Saint John à St. Stephen mais je ne crois pas que ce serait le choix de la province. Je crains que le programme ne lui permette pas de faire les routes d'accès tant et aussi longtemps qu'il restera des routes principales qui ne sont pas faites.

M. Louis Ranger: C'était là une décision importante qui a été annoncée à Charlottetown en septembre.

Même au Nouveau-Brunswick, nous avons soutenu qu'il y a encore beaucoup de travail à faire sur les routes principales. Nous espérons que, si nous continuons à injecter des fonds importants dans les routes principales, la province pourrait réaffecter une partie de son argent aux routes d'accès. Mais en fin de compte, le ministre a annoncé que nous aurions de la flexibilité et que l'on ne nous obligerait pas à nous concentrer seulement sur les routes principales, malgré le besoin réel, parce que nous avons reconnu qu'il y a aussi un besoin pour les routes d'accès.

L'hon. Andy Scott: Alors, vous voyez au moins une possibilité de ce genre de flexibilité.

M. Louis Ranger: C'est exact.

L'hon. Andy Scott: Cela sera très apprécié par le ministère des Transports dans la province du Nouveau-Brunswick, ça je peux vous le dire.

M. Louis Ranger: Oui, M. Johnstone en particulier.

L'hon. Andy Scott: Oui, il sera heureux de l'entendre.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Je vais partager le temps qui m'est alloué avec Mario Laframboise.

M. Mario Laframboise: Si vous le permettez, j'ai seulement une question à poser. Dans votre budget de fonctionnement, le National Marine and Industrial Council est mentionné. Un plan maritime détaillé a été produit par ce conseil, auquel vous siégez avec l'industrie maritime.

Est-ce que vous avez des fonctionnaires qui travaillent là-dessus? C'est ma question.

M. Louis Ranger: Oui, absolument. Le plan détaillé est un produit de l'industrie, qui y consacre beaucoup de ressources et de talent. C'est un document très complet, comme vous l'avez vu.

M. Mario Laframboise: Est-ce vous qui l'avez produit ou est-ce l'industrie qui l'a produit?

M. Louis Ranger: C'est l'industrie.

M. Mario Laframboise: Et le conseil national c'est...

M. Louis Ranger: Le conseil national, c'est quelque chose qu'on a inventé avec le secteur privé. L'industrie cherchait un forum pour se mettre en rapport avec le gouvernement. Donc, pas seulement avec le sous-ministre des transports, mais avec d'autres sous-ministres dans d'autres ministères: environnement, industrie, etc. On se rencontre tous les trois mois; il y a des représentants d'industries, des haut-fonctionnaires du gouvernement.

M. Mario Laframboise: Et les employés n'en font pas partie... C'est que ce conseil formule des recommandations curieuses: modifier le Code canadien du travail; créer un conseil sectoriel de ressources humaines en transport maritime; rendre le conseil national permanent, mais aucun représentant des employés ne siège à ce conseil. Ce sont uniquement des employeurs et le gouvernement. On a écarté tout un groupe, soit les travailleurs. Ça se nomme le Conseil maritime et industriel national, et les travailleurs en sont absents.

Ne trouvez-vous pas que quelque chose ne fonctionne pas?

M. Louis Ranger: Au départ, l'industrie cherchait, non pas une occasion unique, mais un rapport continu avec le gouvernement, et on a créé ce conseil. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'autres occasions de travailler avec les employés. La preuve, c'est que M. Grégoire, depuis des années maintenant, travaille avec les associations de débardeurs.

M. Mario Laframboise: C'est lui qui leur refuse les lettres qu'on a en main. Il n'accepte pas qu'ils siègent à ce conseil.

M. Louis Ranger: On parle d'autre chose. Il y a d'autres problèmes de sécurité au port. Il y a d'autres forums.

• (1710)

M. Robert Carrier: Je voudrais revenir rapidement sur le Programme de démonstration en transport urbain, au sujet duquel j'ai questionné le ministre plus tôt. Je voulais conserver du temps pour

une autre question. Vous alliez mentionner quelques exemples d'activités inscrites à ce programme, nous dire à quoi il sert, en plus de me fournir des détails.

Pourriez-vous, rapidement, me donner quelques exemples? Quel est le but du programme ou de certaines activités couvertes par ce budget?

M. André Morency (sous-ministre adjoint, Groupe des services généraux, Transports Canada): On va pouvoir vous fournir les détails. Ce sont quatre programmes qui reçoivent du financement depuis quatre ou cinq ans. Plusieurs projets ont été identifiés parmi ceux présentés. On va pouvoir vous fournir les détails.

M. Robert Carrier: Le ministre semblait hésitant, plus tôt, quant à la durée de vie de ce programme, à savoir s'il sera maintenu. Il semblait dire qu'il a mis en place un programme qui...

M. Louis Ranger: Permettez-moi de vous expliquer cela. Avant le budget de 2006, il n'existait pas de fonds routier. Alors, tout l'argent investi dans les routes provenait du fonds stratégique. Depuis, un fonds routier a été créé: le *Highways and Borders Infrastructure Fund*. Le gouvernement a placé 2 milliards de dollars dans le fonds stratégique. On peut penser que l'argent pour le transport en commun proviendra en grande partie de ce fonds. Les routes sont financées par un autre fonds. Il y aura donc une plus grande latitude de dépenser.

M. Robert Carrier: L'appellation même du programme fait penser davantage à une démonstration qu'à un fonds d'investissement.

M. Louis Ranger: Oui, d'accord, mais cela ne nous empêche pas de penser que des fonds de projet de démonstration pourraient être admissibles également à l'avenir.

M. Robert Carrier: Dans un autre programme.

M. Louis Ranger: Pourquoi pas?

M. Robert Carrier: Vous allez quand même fournir les détails?

M. Louis Ranger: Oui.

[Traduction]

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Monsieur le président, je vais revenir à certaines des modalités du budget pour l'ACSTA, à une question que j'ai posée au ministre et à laquelle il n'a pas répondu.

J'aimerais mieux comprendre l'état des choses au ministère et dans le gouvernement aujourd'hui, en particulier dans votre ministère, en ce qui concerne le rapport du sénateur Kenny et les multiples fois où il a soulevé cette question auprès de vous, des gouvernements et du public. J'ai eu quatre, cinq ou six conversations avec des présidents et des chefs de la direction des autorités des aéroports du pays qui m'ont dit que c'est un problème qui menace, que nous avons des colis, des envois et des livraisons dans les soutes des avions de passagers et qu'il y a de la technologie qu'on peut acheter dès maintenant dans le commerce, des scanners à deux ou trois millions de dollars pour nos cinq ou six plus grands aéroports.

Pouvez-vous me donner une idée de ce que vous faites à ce sujet? Depuis combien de temps vous a-t-on saisi de cette question? Combien d'argent est affecté cette année et peut-être l'an prochain, ou peut-être au budget supplémentaire, pour s'occuper de cette question?

La plupart des Canadiens comprennent que c'est un problème. Est-ce que quelqu'un peut m'aider à comprendre afin que je puisse dire à mes électeurs voyageurs et au public et à l'aéroport dans ma circonscription ce qui se passe ici?

M. Louis Ranger: D'accord. Dans le dernier budget, le gouvernement a voté 26 millions de dollars pour la sécurité du fret aérien et nous avons toute une équipe qui travaille à cela maintenant.

M. John Forster, qui vient juste de se joindre à nous, pourrait vous donner les détails de ce à quoi nous travaillons en ce moment.

M. David McGuinty: Est-ce que nous parlons des colis et des envois ou des bagages des passagers?

M. John Forster (sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, Transports Canada): Non, le financement qui a été approuvé par le nouveau gouvernement et annoncé par le premier ministre en juin est pour le fret aérien. Les bagages et les affaires des passagers embarqués sur les avions sont examinés par l'ACSTA. Au 1er janvier de cette année, le Canada a satisfait aux exigences internationales pour les bagages des passagers et les a même dépassées, parce que nous les examinons sur les vols internationaux et la plupart des vols intérieurs.

Pour le fret, ce que nous avons lancé est un projet avec l'ASFC, l'industrie, les aéroports et les lignes aériennes. L'objectif est double. L'un des objectifs consiste à élaborer un programme pour les expéditeurs enregistrés pour essayer de séparer... Il est impossible d'examiner chaque pièce de fret emportée sur les avions en raison du volume du fret. Il faut donc faire plus ou moins comme on le fait à la frontière avec le programme EXPRES – répertorier les expéditeurs bien connus et de bonne foi et les faire s'enregistrer dans un plan de sécurité et un programme de sécurité.

Pour le fret inconnu, nous voulons élaborer des protocoles, de l'équipement et de la technologie pour l'examiner, et le financement ici est destiné à l'élaboration d'un programme pour le faire au cours de l'année ou des deux années suivantes et à la mise à l'essai de cette technologie dans les aéroports avec l'ACSTA, avec les lignes aériennes. Il y a donc maintenant un programme en cours pour faire cela. Le financement a été approuvé par le Conseil du Trésor.

• (1715)

M. David McGuinty: Alors, parlez-vous maintenant...

M. John Forster: Il ne s'agit que du fret.

M. David McGuinty: Y compris sur les avions de passagers?

M. John Forster: Y compris sur les avions de fret et les avions de passagers.

M. David McGuinty: Est-ce qu'à présent, nous examinons tous les bagages des passagers?

M. John Forster: Nous examinons maintenant tous les bagages des passagers.

M. David McGuinty: Pourquoi alors ne pouvons-nous pas examiner tout le fret des avions de passagers?

M. John Forster: Eh bien, c'est là le but du programme. Il s'agit d'envisager un programme d'examen du fret qui est embarqué à bord des avions de passagers et de fret.

M. David McGuinty: Mais vous venez de dire qu'il n'est pas possible d'examiner tout le fret.

M. John Forster: Eh bien, l'équipement qui est en place dans les aéroports est conçu pour l'examen des sacs des passagers. Il est là dans ce but et il est utilisé pleinement à cette fin. Une partie de ce programme consistera à se demander dans quelle mesure nous allons

examiner le fret, de quels technologies et équipements nous aurons besoin pour le faire et à quelle vitesse nous pourrions les mettre en place.

M. David McGuinty: Ai-je été mal informé par les présidents et chefs de la direction des autorités des aéroports qui m'ont dit qu'il y a de la technologie qu'on peut acheter dès maintenant pour deux ou trois millions de dollars par scanner et que ces scanners peuvent examiner tous les paquets et tous les matériaux expédiés placés à bord des avions de passagers?

M. John Forster: Cela dépend de la raison pour laquelle on les examine et de ce que l'on essaie de détecter. Quand on regarde un conteneur de fret qui va à bord d'un avion, on peut y voir un mélange de matériaux et de contenus divers. C'est beaucoup plus compliqué que d'examiner une petite mallette. Si on regarde un gros conteneur qui est mis dans la soute, il peut contenir n'importe quoi, de l'électronique aux vêtements en passant par une vaste gamme de choses.

Tous les pays du monde essaient de s'occuper de ce problème qui consiste à se demander comment examiner le fret placé à bord des avions. C'est cela que le programme nous permet de faire et le nouveau financement va nous permettre d'accélérer le processus.

M. David McGuinty: À titre de comparaison, y a-t-il une seule autorité sur la planète qui examine tout le fret des avions de passagers à cette étape — pas les bagages mais le fret?

M. John Forster: Je n'en connais pas. Je pourrais faire des recherches et vous revenir à ce sujet.

M. David McGuinty: Est-ce que l'Israël n'examine pas tous les paquets et tout le fret sur ses avions?

M. John Forster: Je suis allé en Israël et j'ai visité leur aéroport. L'Israël fait beaucoup de choses différemment, parce que son environnement de menace et sa région d'activité sont très différents. En Israël, il y a un aéroport important de la taille de celui de Calgary. Il ne s'agit pas des volumes que doivent traiter les aéroports nord-américains ou européens. Alors il faut aussi tenir compte de ce contexte.

M. David McGuinty: Dans ce cas, quel est le délai guillotine de l'achèvement de votre étude de programme?

M. John Forster: L'étude se déroulera sur deux ans. Nous allons concevoir des choses et mettre en place des projets pilotes pour les faire, puis nous reviendrons voir le gouvernement pour lui dire où nous en sommes et comment nous allons payer ces projets. Les mesures commenceront à être mises en place au cours de cette période, parce que nous ferons l'examen du fret et commencerons à enregistrer les expéditeurs et les transiteurs.

M. David McGuinty: Il y a quelque temps, j'ai écrit au ministre et je lui ai suggéré d'envisager d'évoquer auprès du gouvernement la possibilité d'accorder de nouveaux pouvoirs à la GRC sur une base provisoire pour lui permettre par exemple de commencer à fouiller les entrepôts d'une façon imprévisible parce que les présidents, les chefs de la direction, les directeurs et les conseils des autorités des aéroports m'ont dit que non seulement la sécurité du fret des avions de passagers pose problème mais que le trafic de la drogue est aussi florissant. Le ministre ne m'a pas répondu.

Est-ce là quelque chose que votre ministère a envisagé?

M. John Forster: Pouvez-vous répéter votre question? On me demandait quelque chose dans mes écouteurs, désolé.

M. David McGuinty: J'ai suggéré il y a quelque temps au ministre que nous examinions la possibilité de donner à la GRC ou à l'Agence des services frontaliers du Canada, à l'autorité ou à la force de police la plus appropriée, le pouvoir de fouiller sur une base aléatoire les entrepôts où sont entreposés des biens expédiés, non seulement pour pouvoir détecter les problèmes possibles que posent ces paquets pour la sécurité mais aussi pour faire échec au trafic de la drogue. Comme les travailleurs de première ligne à l'aéroport de Montréal nous ont dit qu'il y avait des tentatives d'intimidation faites par des bandes de motards au sujet du trafic de drogue à l'aéroport Trudeau de Montréal, est-ce là quelque chose que votre ministère a envisagé?

M. John Forster: Je crois que c'est une question qu'il vaudrait mieux poser au ministre Day et à la Sécurité publique de qui relève la GRC, parce qu'ici on touche vraiment à des questions d'application de la loi relatives à la drogue, à la contrebande et à l'immigration qui ne sont pas vraiment du ressort du ministère des Transports.

M. David McGuinty: Alors, ce n'est pas quelque chose que le ministère des Transports a envisagé?

M. John Forster: Non.

M. David McGuinty: Merci.

M. Marc Grégoire: Si je peux me permettre d'ajouter quelque chose sur ce sujet: nous travaillons en très étroite collaboration avec l'ASFC, la GRC et les autres organismes qui s'occupent de la sécurité. Par exemple, pour les aéroports, nous avons un protocole d'entente avec la GRC par lequel elle partage avec nous toute information sensible qui nous permettrait de prendre des mesures contre des individus, par exemple en révoquant des autorisations de sécurité.

Pour en revenir à votre question précédente au sujet de la sécurité du fret des avions, une chose qu'il convient de mentionner ici est que nous n'avons pas encore cet argent. Cet argent se trouve dans le budget supplémentaire (A). Nous nous croyons permis d'espérer que le comité appuiera le budget supplémentaire (A), parce que c'est là un mécanisme qui nous permettra d'assurer la sécurité du fret. Nous avons entrepris le travail sur la base du risque, mais nous ne pouvons pas entreprendre le projet pilote et le projet de démonstration tant que le comité et la Chambre n'ont pas approuvé le budget supplémentaire (A).

• (1720)

M. David McGuinty: Monsieur Ranger, puis-je revenir à l'annonce de Montréal de dimanche? Simplement pour donner des assurances à mon collègue M. Fast au sujet des indicateurs de progression à l'intérieur du ministère, du rapport qualité-prix et de la gestion responsable pour la route de plusieurs milliards de dollars, la route 30, et la demande de qualifications, comme vous l'avez mentionnée. Est-ce que tout ce processus sera géré par un tiers entrepreneur, comme cela a été le cas et comme c'est le cas dans les projets d'infrastructure avancés?

M. Louis Ranger: Le gouvernement du Québec est le gestionnaire de projet, le maître d'œuvre. Il a créé un bureau pour gérer de tels projets. Dans le cadre de ce processus, il y aura un vérificateur indépendant qui surveillera chaque étape du processus. Alors le Québec a pris la tête en ce qui concerne la gestion du projet.

M. David McGuinty: C'est différent, monsieur Ranger, de ce que l'on fait dans la plupart des projets d'infrastructure avancés de nos jours dans le monde. L'administration publique générale ne gère pas les projets. Ce qu'elle fait, c'est organiser un appel d'offres préalable

pour embaucher, par exemple SNC-Lavalin ou un consortium espagnol équivalent, qui arrive alors comme tierce partie et gère tout le processus de plusieurs milliards de dollars. Est-ce quelque chose qui a été envisagé? Et pour le rapport qualité-prix, est-ce que ce n'est pas une possibilité que le ministère des Transports devrait envisager?

M. Louis Ranger: Comme je l'ai dit, je pense que le gouvernement du Québec a été très progressiste. Il a voté une législation spéciale pour faciliter les accords de partenariat public-privé. Il a un bureau spécial qui gère tout cela. Il y aura un vérificateur indépendant. Je suis sûr qu'ils ont accès à toutes les ressources indépendantes. À ma connaissance, ce bureau se compose largement de représentants du gouvernement, mais ils auront leur propre processus en place. Je sais que nos gens ont eu de longues discussions avec eux sur la façon dont ils ont l'intention de gérer le projet et nous sommes assez convaincus qu'il y aura tous les mécanismes de régulation nécessaires pour assurer un bon rapport qualité-prix.

M. David McGuinty: Alors, du point de vue de ce budget et du budget supplémentaire à venir auquel nous allons arriver, dois-je comprendre que dans les grands projets d'infrastructure comme celui-ci ce n'est pas une condition préalable du gouvernement du Canada qu'un entrepreneur tiers soit appelé à administrer d'un point de vue de tiers tout le projet? En ce qui concerne le rapport qualité-prix et la responsabilité, il suffit actuellement à Transports Canada qu'un second organisme gouvernemental administre ce financement de plusieurs milliards de dollars; est-ce exact?

M. Louis Ranger: Essentiellement, oui. Mais pour être clairs, nous n'en sommes qu'à la phase un, cette phase de 21 millions de dollars; nous en sommes à l'étape de l'appel de propositions. Quand un promoteur aura été retenu, quand nous aurons les détails de ce qui aura été négocié entre la province de Québec et les partenaires privés. Nous nous occuperons ensuite, avec la province de Québec, des détails sur la façon dont le projet sera mis en œuvre, des dépassements de coûts et ainsi de suite, mais nous n'en sommes pas encore là.

M. David McGuinty: Ai-je raison de conclure que ce que je lis et ce que j'entends maintenant est que le projet est un peu plus provisoire qu'on ne le représente publiquement?

M. Louis Ranger: Non. Ce que vous avez vu est ce qui se passe. Il y a un appel de qualifications. Pour autant que nous le sachions, il pourrait y avoir une douzaine de promoteurs et plusieurs consortiums. On réduira probablement ce nombre à trois. Les promoteurs qualifiés recevront un appel pour des propositions spécifiques. Parmi eux, un promoteur sera sélectionné, et comme il arrive souvent, il pourrait même y avoir d'autres négociations qui seront menées entre le chef de projet et le promoteur sélectionné.

• (1725)

M. David McGuinty: Donc, au sujet des éléments du cadre de responsabilités de gestion que vous utilisez, en tant que ministère, pour répertorier les occasions d'améliorer les pratiques de gestion au sein du ministère, laissez-moi vous poser une autre question: dans quelle mesure tenez-vous compte du risque politique en établissant vos coûts pour le financement des grands projets d'infrastructure?

Le président: Je ne crois pas que ce soit là une question à laquelle le témoin devrait avoir à répondre. Je crois que c'est une question pour le ministre.

M. David McGuinty: Pas du tout.

Le président: Le risque politique n'est pas un élément qui figure où que ce soit dans le budget et je ne pense pas que nous demanderions à l'un de nos témoins de...

M. David McGuinty: Sauf votre respect, monsieur le président, en tant que personne qui a négocié une demi-douzaine de grands projets d'infrastructure internationaux, je sais que le risque politique est un facteur dont les gouvernements tiennent compte dans leurs systèmes de gestion dans le monde entier.

Le président: Si c'est le cas, je suggère que ce soit le ministre qui réponde dûment à cette question, et non pas quelqu'un du ministère.

M. David McGuinty: La question est simplement la suivante: est-ce que le risque politique est quelque chose que vous incluez dans votre liste de vérification des éléments pour la gestion du cadre de responsabilité à la page 8 du budget de Transports Canada?

Le président: Ici encore, si nous lui envoyons cela par écrit, nous pouvons certainement demander au ministre de répondre directement au comité.

M. David McGuinty: Monsieur le président, puis-je vous demander de communiquer avec le ministre afin que nous puissions obtenir une réponse à la question sur le risque politique?

Le président: Je lui transmettrai votre question.

M. David McGuinty: Merci beaucoup.

Le président: Après réflexion, je crois que demanderais au comité de faire preuve d'indulgence. Est-ce que nous voulons vraiment faire venir une fois de plus les représentants du ministère devant le comité? Je chercherais une voie.

Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Non, merci.

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Je comprends que nous nous occuperons de l'étude d'infrastructure le 22 novembre de toute façon et qu'ils seront tous ici. Je me demande si, à cette réunion, le ministère ne pourrait pas nous fournir une répartition des provinces de l'année dernière et nous dire en quoi consiste le plan pour cette année. Cela faciliterait notre discussion sur les divers fonds et le budget si nous pouvions les avoir avec le détail des dépenses. Je pense que ce serait utile.

Le président: Je demanderai au greffier de transmettre ce point au ministère.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'allais dire, monsieur le président, que je n'y vois aucune utilité, essentiellement parce que toutes les questions ont été posées. Mais il y a un membre qui aimerait que le ministère réponde à une question en particulier. S'il me l'envoie demain, je serai certainement prêt à la transmettre au ministère pour qu'il y réponde avant l'échéance du budget.

Le président: Merci.

Je remercie nos invités d'aujourd'hui.

Je suggère au comité, plutôt que de parcourir le budget par rubrique, qu'à compter de la fin de cette semaine, les rubriques soient notées telles que rapportées à la Chambre. Y a-t-il un accord?

Des voix: Accepté.

Merci beaucoup.

La séance est levée.

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

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

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

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

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