



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 049 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 7 mai 2007

—
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 lundi 7 mai 2007

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour tout le monde. Bienvenue à la 49^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

À l'ordre du jour, conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, nous avons le Budget principal des dépenses 2007-2008: crédits 1, 5,10,15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70 et 75 sous la rubrique Transports renvoyé au comité le mardi 27 février 2007.

Nous accueillons aujourd'hui l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, qui est accompagné de MM. Louis Ranger, Guy McKenzie, David Cluff et André Morency, du ministère des Transports. Bienvenue.

Nous allons d'abord entendre la déclaration liminaire du ministre, puis nous passerons aux questions des membres du comité.

Monsieur le ministre, vous avez la parole.

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci beaucoup, monsieur le président et membres du comité. C'est avec plaisir que je me présente de nouveau aujourd'hui devant ce comité. Aujourd'hui, mes représentants et moi sommes ici pour discuter du Budget principal des dépenses 2007-2008 du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

En novembre, j'ai décrit les responsabilités de ce portefeuille, qui regroupe Transports Canada, Infrastructure Canada et 16 sociétés d'État, ainsi que certains des défis qui se présentent à nous. Dans ce portefeuille, nous continuons de nous attaquer à certains des enjeux les plus importants auxquels fait face le Canada aujourd'hui, y compris la productivité de notre économie, la sécurité et la sûreté des transports, la durabilité de l'environnement, et la qualité de vie dans nos villes et nos collectivités, appuyés par l'infrastructure publique.

Je sais qu'à titre de membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, vous partagez plusieurs de ces préoccupations. J'aimerais profiter de l'occasion, d'entrée de jeu, pour vous remercier de votre engagement indéfectible envers le programme législatif et un certain nombre de questions importantes de politiques qui ont une incidence sur le portefeuille.

[Français]

Depuis son arrivée au pouvoir il y a plus d'un an, notre gouvernement a effectué des investissements importants dans tous ces secteurs. Pendant que nous continuons d'oeuvrer au service des Canadiens, nous sommes heureux de pouvoir compter sur l'appui de ce comité.

[Traduction]

Par exemple, dans le budget du 19 mars, nous avons annoncé un nouveau plan d'infrastructure d'une valeur de 33 milliards de dollars

qui fournira aux provinces, aux territoires et aux municipalités des fonds prévisibles et à long terme. Il s'agit du plus gros investissement jamais alloué à l'infrastructure publique du Canada par un gouvernement fédéral. Il sera versé au cours d'une période de sept ans permettant ainsi une planification à long terme par tous les ordres de gouvernement. En prenant cet engagement, nous fournissons plus de 17 milliards de dollars en financement de base aux administrations municipales pour leurs besoins d'infrastructure par l'entremise du remboursement de la TPS, y compris 8 milliards de dollars en argent frais afin de prolonger le transfert des fonds découlant de la taxe sur l'essence jusqu'en 2014; 2,3 milliards de dollars afin de fournir à chaque province et territoire 25 millions de dollars par année jusqu'en 2014; un montant de 8,8 milliards de dollars pour le nouveau Fonds Chantier Canada, afin d'appuyer les projets à grande et à petite échelle, comme les installations de traitement des eaux usées, les routes, le transport en commun et l'infrastructure culturelle et récréative; un montant de 1,3 milliard de dollars afin de créer un nouveau fonds national pour les partenariats public-privé, plus 25 millions de dollars pour un nouveau bureau fédéral s'occupant des PPP; et une aide considérable au commerce international, y compris un montant de 2,1 milliards de dollars pour la création d'un nouveau fonds concernant les portes d'entrée et les passages frontaliers, et un financement supplémentaire pour la Porte d'entrée Asie-Pacifique.

[Français]

De plus, le budget de 2007 s'engage à verser 4 milliards de dollars afin de respecter les engagements pris dans le cadre des programmes antérieurs, pour un financement d'infrastructures total de 37 milliards de dollars au cours des sept prochaines années, un montant sans précédent.

En fait, comme je le mentionnais à la Chambre la semaine dernière, le gouvernement fournit un montant additionnel de 200 millions de dollars au Fonds sur l'infrastructure municipale rurale. Ce montant additionnel aidera les collectivités canadiennes de plus petite taille à combler leurs besoins pressants en infrastructures. Si on y ajoute les fonds provenant des provinces, des territoires et des municipalités, il s'agit d'un investissement en infrastructures de plus de 600 millions de dollars.

Le plan reflète les résultats d'une consultation approfondie que nous avons tenue l'an dernier auprès des provinces, des territoires, des municipalités et de l'industrie. Vous n'êtes pas sans savoir que des représentants du portefeuille ont effectué des consultations auprès des provinces et des territoires l'été dernier. J'ai par la suite publié un rapport sur ce que nous avons entendu durant les consultations. Ce rapport est publié sur le site de Transports Canada.

[Traduction]

Le gouvernement reconnaît aussi les besoins au chapitre des investissements stratégiques pour garantir la croissance économique et la prospérité. C'est pourquoi le budget de 2007 a prévu de nouveaux crédits pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, et pour l'amélioration de l'intégration dans les transports.

Je me présenterai bientôt au Cabinet afin d'établir le cadre de la politique et du programme pour les nouveaux fonds, y compris les types de projets qui devront être financés. Bien sûr, le Conseil du Trésor doit aussi approuver la façon dont ces programmes seront gérés. Nous continuerons de discuter avec nos partenaires tout en procédant à l'approbation des programmes, après quoi le gouvernement du Canada négociera les accords avec les provinces et les territoires pour les fonds et travaillera avec eux afin de déterminer les priorités clés pour l'infrastructure.

Voilà le travail que nous effectuons actuellement, et comme vous pouvez le voir, il nous reste encore beaucoup à faire. C'est pourquoi je vous demande aujourd'hui de recommander que le gouvernement approuve les dépenses du Budget principal des dépenses qui a été déposé par le président du Conseil du Trésor le 22 février.

Le Budget principal des dépenses 2007-2008 pour le portefeuille, d'un total de 3,9 milliards de dollars, comprend un montant de 859 millions de dollars pour Transports Canada et un montant de 2,1 milliards de dollars pour le Bureau de l'infrastructure du Canada. Le reste du financement sera alloué aux différentes sociétés d'État.

• (1535)

[Français]

Puisque nous n'avons pas assez de temps pour discuter de tous les chiffres, je voudrais plutôt discuter brièvement des deux composantes majeures de ce portefeuille, Transports Canada et Infrastructure Canada.

[Traduction]

Pour Transports Canada, les 859 millions de dollars prévus dans le Budget principal des dépenses 2007-2008 constituent une diminution nette de 558,2 millions de dollars par rapport au Budget principal des dépenses 2006-2007. La principale raison de cette diminution est que dans la présentation du Budget principal des dépenses de cet exercice, les sociétés d'État reliées aux transports sont maintenant affichées séparément du portefeuille des Transports. Il en résulte une diminution des prévisions de dépenses du ministère de 771,8 millions de dollars. Cette diminution a été compensée par un montant de 213 millions de dollars de financement pour les nouvelles initiatives, comme les services ferroviaires voyageurs, le transport urbain, l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et les mesures du programme à l'appui du Programme d'assainissement de l'air de notre gouvernement. Enfin, sur les 363,2 millions de dollars en recettes, 298 millions de dollars sont rattachés aux recettes des baux des aéroports, selon la formule modifiée des baux fonciers, et comprennent une prévision de remboursement des loyers reportés.

[Français]

Pour ce qui est d'Infrastructure Canada, le financement total sollicité est de 2 milliards de dollars, comparativement à 1,8 milliard de dollars en 2006-2007. L'augmentation est due à la mise en oeuvre de programmes annoncés antérieurement et à l'augmentation du montant fourni dans le cadre du programme de la taxe sur l'essence.

Ce Budget principal des dépenses comprend un montant de 29 millions de dollars de financement pour les activités d'Infrastructure

Canada, afin d'assurer la gestion efficace des programmes d'infrastructures et du fonds de la taxe sur l'essence ainsi que les recherches, l'élaboration des politiques et autres programmes clés.

[Traduction]

En tant que ministre, j'assume également un certain nombre d'autres responsabilités dans le cadre de ce portefeuille qui ne requièrent pas de compte de crédits du Parlement et donc ne figurent pas dans le Budget principal des dépenses. Il s'agit, notamment, de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, de l'Administration de pilotage du Pacifique, de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, de l'Administration de pilotage des Laurentides, de l'Administration du pont Blue Water, de Ridley Terminals Inc., de la Monnaie royale canadienne et ses filiales, et de la Société immobilière du Canada.

Honorables 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 présentes dans 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 portefeuille.

Monsieur le président, je serai heureux de répondre aux questions des membres du comité sur l'approche globale ou sur toute autre mesure contenue dans ce budget des dépenses.

Merci.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le ministre, je vous remercie ainsi que vos collègues du ministère.

Bien entendu, nous serions très heureux d'avoir l'occasion de vous poser des questions au sujet de toutes ces sociétés d'État dont vous êtes responsable, et peut-être réussirez-vous à vous libérer pour comparaître lorsque viendra le temps pour ces sociétés d'État de faire rapport au Parlement. Nous serions ravis d'examiner les éléments novateurs, s'il y en a, que l'on retrouve au sein de ces organismes, et même de votre ministère, ceux dont la présentation ne débute pas par « Ceci est un programme qui a été lancé en 2000 », « Ceci est un programme qui a été créé en 2002 », etc. Mais je pense que vous êtes honnête, et nous avons donc hâte de tenir cette discussion avec vous.

Monsieur le président, je vais commencer par faire référence à un document que vous avez distribué, à savoir les renseignements statistiques sur les inspecteurs de sécurité de Transports Canada. C'est un sujet qui a été abordé au cours de votre dernière comparution, monsieur le ministre, et certains fonctionnaires qui, me semble-t-il, sont présents aujourd'hui — oui, le voilà, M. Grégoire — avaient promis de nous fournir ces renseignements aussi rapidement que possible.

Deux semaines et demie plus tard, nous avons devant les yeux les postes d'inspecteurs attribués de 1992-1993 à 2006-2007. Je ne vois pas ici les autres chiffres mentionnés par M. Grégoire. Il avait parlé d'un chiffre de l'ordre de 1 400, et également des 800 et quelques postes d'inspecteurs attribués restants, alors qu'il connaissait déjà les chiffres à ce moment-là.

Monsieur le ministre, je me demande si le nombre de postes d'inspecteurs attribués correspond à l'augmentation du nombre de vols dans ce pays qui sont du ressort de Transports Canada, ou encore de la distance parcourue par ces vols. Je me demande si ce que nous avons devant les yeux est une augmentation en chiffres absolus ou une diminution du nombre d'inspecteurs par rapport à l'augmentation du nombre de vols et des distances parcourues.

• (1540)

L'hon. Lawrence Cannon: Merci de votre question, monsieur Volpe.

Avant que je laisse répondre M. Grégoire qui, bien entendu, sera parmi vous la semaine prochaine ou dans deux semaines, je crois — à mon avis, il a une carte d'abonnement à ce comité...

L'hon. Joseph Volpe: Qui lui est fournie par le ministère, je suppose.

L'hon. Lawrence Cannon: ... et je suis certain qu'il sera très heureux de répondre à toutes ces questions à ce moment-là.

Si je me rappelle bien notre discussion l'autre jour, vous vouliez savoir s'il y avait toujours autant d'inspecteurs qui s'occupaient des questions de sécurité. Et la réponse à cette question était oui.

Nous sommes remontés à la fin des années 90 et avons constaté qu'il y avait environ 1 400 inspecteurs. Lorsque Nav Canada a été créée, beaucoup d'entre eux ont commencé à travailler dans ce cadre-là, et il y en a d'autres qui sont devenus employés des services aéroportuaires. Mais d'une manière générale, le nombre d'inspecteurs est resté stable.

Étant donné qu'au cours de cette même période, il y a eu une augmentation du nombre de vols, vous voulez savoir si le nombre d'inspecteurs a également suivi cette tendance.

Monsieur Grégoire.

L'hon. Joseph Volpe: Merci pour cette introduction, monsieur le ministre, et...

L'hon. Lawrence Cannon: Je vais laisser M. Grégoire répondre à cette question.

L'hon. Joseph Volpe: Non.

L'hon. Lawrence Cannon: Vous ne voulez pas qu'il vous réponde?

L'hon. Joseph Volpe: Non. Il va comparaître de nouveau, puisque comme vous l'avez dit, il possède une carte d'abonnement.

J'aimerais vous poser d'autres...

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur Volpe, je souhaite vous donner une réponse complète. C'est moi qui comparais aujourd'hui, et je veux vous donner cette réponse, donc je vais laisser M. Grégoire y répondre précisément.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le ministre, je vous remercie d'essayer de gaspiller de mon temps de parole.

Permettez-moi de vous demander...

L'hon. Lawrence Cannon: Non, je ne gaspille rien. Vous ne voulez pas qu'il réponde à la question?

L'hon. Joseph Volpe: Permettez-moi de vous poser une autre question. Je lui poserai la question précédente lorsqu'il reviendra. Laissez-le répondre lorsque je la lui poserai à ce moment-là.

L'hon. Lawrence Cannon: Non. Je suis désolé, monsieur le président. Il est de ma prérogative de demander à mes fonctionnaires de répondre à une question afin de pouvoir donner aux membres du comité une réponse complète. Je vous demande de permettre à mon fonctionnaire de répondre à la question.

L'hon. Joseph Volpe: Et notre prérogative est d'obtenir une réponse lorsqu'on la demande. Moi, je veux poser des questions à ce sujet.

Le président: Je vais demander à M. Grégoire de répondre brièvement aux questions du député, merci.

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): J'ai fait des recherches avec mon personnel, et nous ne trouvons pas de ressources particulières faisant référence au chiffre exact de 1 400. Nous avons examiné...

L'hon. Joseph Volpe: Merci. C'était plutôt précis.

Monsieur le ministre, voyons s'il est possible d'être encore plus précis. Dans le cadre des mesures législatives qui relèvent de votre compétence, un montant d'environ 500 millions de dollars est affecté à l'ACSTA pour la sûreté aérienne. Pourtant, environ 250 millions de dollars de recettes additionnelles ont été recueillies par le biais de la sécurité aéroportuaire.

La sécurité aux aéroports et la sécurité de tous les passagers incombent à votre ministère. Où est passé le reste de l'argent? Il n'a pas été affecté à l'ACSTA.

• (1545)

L'hon. Lawrence Cannon: Mon sous-ministre va répondre.

M. Louis Ranger (sous-ministre, ministère des Transports): Comme on vous l'a déjà expliqué plusieurs fois, le gouvernement s'est engagé à faire en sorte que le moindre sou des frais imposés pour la sécurité soit réinvesti dans la sécurité. Ce n'est peut-être pas exactement ce qui se passe d'une année sur l'autre, mais au bout de cinq ans, c'est cela que le gouvernement a promis, et d'ailleurs les chiffres en question sont vérifiés par le Bureau du vérificateur général.

L'hon. Joseph Volpe: Pourtant, cela fait plusieurs années que l'ACSTA se plaint, et c'était encore plus particulièrement vrai l'année passée, de l'énorme différence, à hauteur de 50 p. 100.

M. Louis Ranger: J'en suis parfaitement conscient.

L'hon. Joseph Volpe: Vous voulez donc me dire qu'il va encore falloir attendre quatre ans pour savoir enfin où cet argent a disparu, n'est-ce pas?

M. Louis Ranger: Pas du tout. De la façon dont se passent les choses, c'est le gouvernement qui perçoit cet argent, qui est ensuite versé au Trésor, après quoi l'ACSTA doit suivre la procédure normale, comme n'importe quelle autre société d'État, soumettre un plan d'entreprise et des prévisions budgétaires, et c'est à partir de là que le gouvernement va distribuer l'argent. Ce n'est pas comme s'il y avait un genre de caisse dans laquelle on peut puiser à sa guise.

Nous sommes parfaitement conscients que cela représente un problème pour l'ACSTA, un problème auquel nous essayons de remédier du mieux que nous le pouvons.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur Ranger.

Monsieur le ministre, il y a environ une semaine de cela, à l'occasion de la Semaine de la sécurité ferroviaire, vous avez annoncé que vous alliez dépenser 10,4 millions de dollars pour la sécurité aux passages à niveau. Or, ce ne sont pas les passages à niveau qui sont à la base de tous les déraillements que nous vous avons signalés, comme d'autres intervenants d'ailleurs. En réalité, et cela est surtout vrai pour le CN, il y a un déraillement environ tous les trois jours et demi. Mais il n'y a pas un sou de ces 10,4 millions de dollars qui servira à remédier à ces problèmes. Par ailleurs, ces 10,4 millions de dollars regroupent environ 103 postes de dépense différents.

Vous apprécierez, j'en suis sûr, cette question d'autant que tous ces postes à l'exception de deux vont bénéficier à des circonscriptions conservatrices hors Québec, celles qui intéressent le Québec ayant fait les manchettes et les gorges chaudes de tous les éminents chroniqueurs et autres analystes selon lesquels ce sont précisément celles-là qui sont ciblées par le gouvernement canadien.

Quand avons-nous commencé à établir une adéquation entre la sécurité ferroviaire et les ambitions politiques du gouvernement?

L'hon. Lawrence Cannon: Je m'inscris totalement en faux contre ce que vous dites, monsieur Volpe, en l'occurrence que cet argent n'est destiné qu'à des circonscriptions détenues par les conservateurs. C'est on ne peut plus faux.

L'hon. Joseph Volpe: Voulez-vous que je vous cite des noms?

L'hon. Lawrence Cannon: Si vous me laissez terminer...

L'hon. Joseph Volpe: Est-ce que vous voulez que je vous lise tous les noms?

L'hon. Lawrence Cannon: ... à moins que vous ne préfériez continuer à m'interrompre sans cesse?

Le président: C'est le ministre qui a la parole.

L'hon. Joseph Volpe: Vous êtes bien susceptible, monsieur le ministre.

L'hon. Lawrence Cannon: Pas du tout.

Le président: Silence, s'il vous plaît.

Monsieur le ministre.

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur le président, si vous m'avez fait venir pour répondre aux questions, c'est pour cela que je suis là.

En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, ma position est la même que l'an dernier. Je peux vous affirmer en vous regardant droit dans les yeux que pendant 13 ans, vous n'avez pour votre part absolument rien fait pour la sécurité ferroviaire. Ce que je vous dis moi, c'est que lorsque je suis...

L'hon. Joseph Volpe: Vous avez dit que le CN ne publierait pas votre rapport parce qu'il vous l'a interdit.

L'hon. Lawrence Cannon: Est-ce que vous allez continuer à m'interrompre tout le temps?

Le président: Silence, s'il vous plaît.

L'hon. Joseph Volpe: Oh mais voilà qui est une façon tout à fait tendancieuse de présenter les choses.

Le président: Silence, s'il vous plaît.

L'hon. Joseph Volpe: Comment pouvez-vous vous regarder dans le miroir après avoir dit que c'est la vérité?

L'hon. Lawrence Cannon: Le problème, monsieur Volpe, c'est que comme vous étiez au comité, vous n'avez absolument rien fait pour mettre la question de la sécurité ferroviaire en délibération. Vous n'avez absolument rien fait. Par contre, les problèmes de sécurité ferroviaire n'ont pas cessé d'augmenter, tout comme les déraillements, monsieur le président.

L'hon. Joseph Volpe: Quand donc était-ce, monsieur Cannon?

L'hon. Lawrence Cannon: C'est ce qu'on a pu constater pendant 13 ans. Alors, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, nous avons décidé d'y jeter un coup d'oeil, et nous l'avons fait avec le plus grand sérieux.

L'hon. Joseph Volpe: Et vous continuez d'ailleurs à le faire. Mais qu'avez-vous fait?

L'hon. Lawrence Cannon: Nous avons fait volte-face pour nous demander ce qu'il fallait faire. Demandons donc à l'OTC de se saisir de la question. Instituons un comité chargé d'examiner ce que nous faisons pour assurer la sécurité ferroviaire. Vous devez bien comprendre que nous n'avons pas les mêmes outils. Nous n'avons pas les mêmes outils pour ce qui est de la sécurité ferroviaire que ceux dont nous disposons dans le secteur aéronautique. Ce que nous voulons donc pouvoir faire, c'est arriver avec une série de recommandations, avec l'aide des membres du comité, mais également grâce au travail actuellement effectué par M. Lewis, et montrer alors que nous allons moderniser la loi et mettre en place un ensemble de règles et de règlements qui deviendront la norme à suivre pour ce qui est de la sécurité ferroviaire.

Je conçois fort bien...

L'hon. Joseph Volpe: Mais, monsieur le ministre, vous avez déjà le rapport. Vous l'avez sous les yeux et vous avez décidé de ne pas y donner suite.

L'hon. Lawrence Cannon: Je comprends pourquoi vous faites cela, mais la réalité est tout autre, monsieur Volpe. Lorsque vous étiez au pouvoir, le nombre de déraillements n'arrêtait pas d'augmenter. Pour notre part, nous avons ouvert le dossier et nous allons faire quelque chose.

• (1550)

L'hon. Joseph Volpe: Mais sous votre administration...

Le président: Monsieur Laframboise.

L'hon. Joseph Volpe: ... il y a eu des accidents et des morts. Est-ce que vous acceptez votre responsabilité?

Le président: Monsieur Laframboise, c'est à vous.

[Français]

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

Monsieur le ministre, ma première question concerne la région de l'Outaouais. Le crédit 10, « Subventions et contributions », prévoit l'Entente sur le développement routier de l'Outaouais, assortie d'un montant de 18 millions de dollars. Au crédit 55, ce sont les contributions du Bureau de l'infrastructure du Canada. Le réseau routier national est sans doute inclus dans le dossier des infrastructures. On a pu constater que le gouvernement du Québec a retardé un investissement de 41 millions de dollars pour l'autoroute 50.

Étrangement, à peu près au même moment, vous avez annoncé, avec le gouvernement du Québec, des investissements pour le mur antibruit à Gatineau, pour le prolongement de l'autoroute 5 et pour les dépassements de coûts de l'axe McConnell-Laramée.

Pouvez-vous me garantir que vous n'avez pas demandé qu'on prenne, à même les sommes accordées pour ces trois projets, l'argent qui avait été attribué pour l'autoroute 50?

L'hon. Lawrence Cannon: Je vous en donne la garantie.

M. Mario Laframboise: Ma deuxième question portera sur le volet « Subventions et contributions », le crédit 10. Je fais peut-être erreur, mais il me semble que par le passé, ce volet comprenait un poste pour contributions à l'appui des cessions de ports. Or, je ne vois pas un tel poste actuellement. La politique de rétrocession des ports est-elle toujours en vigueur? Ce budget prévoit-il des sommes pour la rétrocession des ports, étant donné que la grande majorité d'entre eux sont situés au Québec? À combien ces sommes s'élèvent-elles?

L'hon. Lawrence Cannon: Lors de ma comparution devant ce comité l'an passé à pareille date, ce programme avait pris fin le 31 mars 2006. Des démarches ont été effectuées au cours de la dernière année pour reconduire ce programme. Par conséquent, le budget récent du ministre des Finances prévoit la reconduction de ce programme. Nous l'avons reconduit en principe et il est prévu au budget, si je ne m'abuse. Donc, le programme se poursuit.

D'ailleurs, lors de mon passage à Trois-Pistoles le mois dernier, j'ai pu annoncer la rétrocession ou la cession des actifs portuaires à la corporation intermunicipale. J'en ai profité pour annoncer que nous dotions la corporation des sommes d'argent requises pour mettre à jour et rénover les quais de Trois-Pistoles et des Escoumins. Ce programme se poursuit.

M. Mario Laframboise: Pouvez-vous me confirmer les montants disponibles pour le Québec?

M. Louis Ranger: Un montant très significatif a été approuvé dans le dernier budget. On doit rencontrer le Conseil du Trésor très prochainement, avec les détails, mais je peux vous dire que ce montant est destiné à compléter le programme. Il est donc question de plus de 100 millions de dollars pour l'ensemble du pays. C'est une somme très importante.

M. Mario Laframboise: Cela permettrait-il de rétrocéder tous les ports au Québec?

M. Louis Ranger: Nous estimons que tous les ports pourraient être rétrocédés.

M. Mario Laframboise: Avez-vous fait cette estimation, ou si vous êtes encore en train d'analyser cette question?

M. Louis Ranger: Dans certains cas, il y a des empêchements majeurs. Par exemple, des membres des premières nations s'opposent peut-être à la cession des terres. On essaie d'évaluer de façon réaliste ce qui peut être transféré.

M. Mario Laframboise: Monsieur le ministre, ma prochaine question portera sur le crédit 55. Le Programme stratégique d'infrastructure routière sera remplacé par le Fonds Chantiers Canada, je crois. À même ce programme, une entente avait été signée entre le Canada et le Québec pour les investissements à frais partagés pour les petits chemins de fer régionaux, qui souvent sont d'assez grosses organisations ferroviaires. La participation fédérale à cette entente est de 30 millions de dollars.

Retrouve-t-on ce montant de 30 millions de dollars au Programme stratégique d'infrastructure du budget de 2007-2008?

L'hon. Lawrence Cannon: Ce montant est déjà prévu, puisqu'il avait déjà été approuvé dans le budget de 2005 de l'ancien gouvernement. Une somme avait été réservée précisément pour les programmes d'investissements stratégiques afin d'aider les chemins de fer d'intérêt local.

• (1555)

M. Mario Laframboise: Ces chemins de fer ont besoin de cette aide pour assurer la sécurité du transport. Je sais que vous êtes très ouvert à régler ce problème. Toutes ces sommes seront consacrées aux infrastructures afin de régler les problèmes de sécurité de ces chemins de fer, qui parcourent souvent nos régions.

Je sais que l'argent n'est pas disponible. Pourriez-vous me dire ce qui manque pour que cet argent...

L'hon. Lawrence Cannon: En fait, l'argent est disponible, il y a une participation...

M. Mario Laframboise: Mais il n'est pas dépensé.

L'hon. Lawrence Cannon: C'est exact. Il y a une participation avec le gouvernement du Québec et avec le secteur privé et les propriétaires, dans certains cas, de chemins de fer. Le dossier avance. Les autorisations requises pour aller de l'avant sont quasiment terminées. J'ose espérer qu'au cours des prochains mois, nous pourrions l'annoncer.

M. Mario Laframboise: Faites attention, la dernière fois lorsque vous m'avez dit à l'automne, cela a été retardé.

L'hon. Lawrence Cannon: L'automne prend fin le 21 décembre. La rétrocession des terres de Mirabel a été faite avant le 21 décembre dernier.

M. Mario Laframboise: Ma dernière question porte sur le Fonds Chantiers Canada. Vous avez dit dans votre exposé que vous étiez attaché... Quand pourrions-nous connaître les balises du nouveau programme? On se questionne beaucoup sur remplacement d'un programme par un autre. Que pouvez-vous nous dire pour rassurer les municipalités, les organismes et tous ceux et celles qui voudraient bénéficier du nouveau Fonds Chantiers Canada? Pourra-t-on bientôt connaître l'échéancier?

L'hon. Lawrence Cannon: L'échéancier est assez rigoureux. Nous sommes en train de compléter le design de la programmation. Je devrais présenter le mémoire à mes collègues du Cabinet incessamment. À la suite de cela, on devra obtenir les autorisations du Conseil du Trésor et entamer les négociations avec les provinces sur le design et l'architecture des programmes et des objectifs qu'ils contiennent. J'estime que d'ici la fin de l'année, nous devrions pouvoir aller de l'avant.

Entre-temps, j'ai annoncé vendredi une entente avec les provinces au sujet du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, ou FIMR. Cela nous permettra de régler un grand nombre de besoins des municipalités qui se sont manifestés au cours des dernières années. Cela devrait agir, quant à moi, comme mesure palliative en attendant la mise sur pied des nouveaux programmes.

M. Mario Laframboise: Pouvez-vous nous rappeler rapidement quels programmes le Fonds Chantiers Canada remplacera?

L'hon. Lawrence Cannon: Le Fonds Chantiers Canada devrait normalement remplacer le FIMR et le Programme stratégique d'infrastructures routières.

M. Mario Laframboise: D'accord, merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Dewar.

M. Paul Dewar (Ottawa-Centre, NDP): Merci, monsieur le président.

Bienvenue, monsieur le ministre.

J'aimerais pendant quelques instants, si vous voulez bien, passer plutôt à Postes Canada. Dans le rapport annuel, dans la partie de ce rapport consacré au groupe de compagnies de Postes Canada, lorsqu'on regarde le chiffre d'affaires et le bénéfice réalisé, on peut voir que Postes Canada a, pour la première fois, affiché un total inférieur à celui de Purolator. Je sais que cela a attiré votre attention.

On a laissé entendre que Postes Canada ne saurait survivre à une autre atteinte à ses recettes, si vous voyez le genre de tendance qui est tout à fait manifeste dans le rapport. On en a déjà parlé, mais si vous envisagez d'éliminer le privilège exclusif dont jouit actuellement Postes Canada pour faire plaisir à d'autres parties comme les reposteurs, il faudrait alors que nous jetions un coup d'oeil sur ce qui se passe.

C'est en décembre, je crois, que vous aviez dit au Parlement que vous alliez vous saisir des problèmes causés par le repostage et voir quelles seraient les solutions que vous pourriez offrir d'un point de vue législatif. Pour lancer un peu le mouvement, j'aimerais vous demander d'abord quel genre d'études vous avez déjà faites au sujet du problème de repostage. Quelles sont les options auxquelles vous songez sous l'angle législatif?

• (1600)

L'hon. Lawrence Cannon: D'abord et avant tout, les sommes inscrites au budget totalisent 122 millions de dollars, c'est à la page 26-10.

Pour ce qui est des reposteurs, j'ai étudié le dossier. Sans entrer dans le détail, je voulais simplement que la société termine ses négociations avec le STTP avant de faire quoi que ce soit.

Pour l'essentiel, je n'ai pas du tout mis de côté l'idée de songer à examiner le dossier de Postes Canada. Cela fait 11 ans que cette société d'État n'a plus fait l'objet d'un examen, et c'est quelque chose à quoi je songe.

M. Paul Dewar: Lorsque les gens vous entendent dire que vous « envisagez un examen », certains diraient qu'on pourrait se demander dans quel sens ira ce fameux examen. Ce qu'on entend le plus souvent, ce sont bien entendu des réflexions au sujet de l'exclusivité de Postes Canada. Lorsqu'on regarde l'évolution des finances de cette société, lorsqu'on regarde où elle va chercher ses recettes par opposition à ses activités, il est certain que si l'on abandonne l'exclusivité, si les reposteurs représentent une menace pour Postes Canada, il y a beaucoup de gens — les contribuables et la population en général — qui s'inquiéteraient de ce genre de chose parce qu'à ce moment-là, Postes Canada verrait son chiffre d'affaires diminuer et aurait donc moins d'argent pour offrir aux Canadiens les services dont ils ont besoin, alors même que nous connaissons actuellement toute une série de problèmes comme les services postaux en région rurale, problèmes dont nous avons déjà amplement déjà entendu parler et discuter ici.

Je pense que c'est davantage un commentaire si je dis que, si vous « envisagez des choses » et si vous laissez le chiffre d'affaires diminuer tout en voulant une amélioration du service, il faut bien choisir. Si vous examinez donc cela, et à supposer que cet examen ait lieu, ou alors si vous allez lancer ce genre d'examen du mandat de Postes Canada, à quel genre d'impacts songez-vous? À qui allez-vous demander ce qu'il en est du point de vue du service? Sinon, on pourra à juste titre se demander pourquoi conduire un examen? En fait, il faut savoir quels sont les impacts que vous allez examiner, outre bien sûr l'impact le plus évident, celui qui touche le bilan de la société.

L'hon. Lawrence Cannon: Vous avez parfaitement raison, parce que ce n'est pas uniquement le bilan de la société qui nous intéresse. Vous êtes ici pour la première fois, et tout comme vous le faites, moi aussi je regarde les tendances. Il y a toute la question du service postal en région rurale. Le Parlement canadien a affirmé à l'unanimité que ce service devait être maintenu. Nous examinons le dossier des reposteurs qui est un dossier beaucoup plus particulier. Nous examinons également le programme d'aide aux publications. C'est encore une autre tendance.

Mais comme vous l'avez dit, il faut tenir compte de l'environnement d'ensemble lorsqu'on se demande comment arriver à livrer le courrier aux Canadiens de façon adéquate et efficace. Il y a toutes sortes d'éléments qui entrent en compte ici. Ainsi, Internet n'existait pas il y a 11 ans, ou du moins il n'avait pas le potentiel qu'il a actuellement.

Il y a donc toutes sortes de choses que nous pourrions examiner à l'heure actuelle. Vous dire que nous allons dans un sens ou dans un autre serait vous induire en erreur. Je suis plus enclin à me saisir des observations générales qui ont déjà été faites, ou à tout le moins que je puis moi-même faire, et à partir de là voir ce qui doit être fait.

Voilà donc ma réflexion actuelle et le sens dans lequel nous devrions aller selon moi.

M. Paul Dewar: Dans la même veine, j'imagine, toujours en parlant de cet examen, que vous allez en saisir soit la Chambre, soit le Parlement en général ou leur demander leur avis, tout comme vous allez en saisir les autres parties prenantes, du moins c'est ce que j'imagine.

L'hon. Lawrence Cannon: Parfaitement.

M. Paul Dewar: Y a-t-il un calendrier pour le faire?

L'hon. Lawrence Cannon: Non, pas vraiment, mais les membres du comité auraient certainement leur mot à dire dans ce dossier, monsieur Dewar.

M. Paul Dewar: Il est certain que nous représentons ici un très gros morceau de notre pays et je me livre très rapidement à un tour de table pour voir si l'ensemble du pays est vraiment représenté, mais assurément, il faudrait donner à tous les Canadiens la possibilité de participer au processus.

Je vous exhorte donc à le faire, et aussi, c'est certain, à lancer le débat au Parlement en donnant aux parlementaires la possibilité de voter au sujet des éventuels changements, parce que Postes Canada est une institution d'une importance incroyable. Par ailleurs, il faudrait également impérativement que nous puissions nous aussi participer au processus, débattre de la chose et nous prononcer par un vote si le mandat venait à être modifié de façon significative.

• (1605)

L'hon. Lawrence Cannon: En effet. Je voulais simplement que nous nous comprenions bien vous et moi, monsieur Dewar. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet. Je veux simplement vous dire dans quel sens je penche.

M. Paul Dewar: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aussi à vous, messieurs, d'être venus cet après-midi, et en particulier vous, monsieur le ministre.

Je voudrais dire d'abord quelques mots au sujet de l'ACSTA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. M. Volpe vous a déjà posé une question à ce sujet, mais malheureusement nous n'avons pas pu obtenir de réponse parce que M. Volpe voulait plutôt, du moins c'est ce que je crois, teinter le processus d'une connotation politique.

Moi, je voudrais plutôt qu'on puisse faire du concret ici à cette table. Comme vous le savez, monsieur le ministre, l'environnement de la sûreté de l'aviation civile au Canada a changé du tout au tout depuis les attentats du 11 septembre. Nous avons dû changer toute notre façon de faire en ce qui concerne la sécurité des passagers, des compagnies aériennes et de l'aviation civile en général. Je crois comprendre qu'en 2006 le Bureau du vérificateur général a procédé à un examen spécial des activités de l'ACSTA. Est-ce que je me trompe?

L'hon. Lawrence Cannon: Non, vous avez raison.

M. Ed Fast: Quels sont les problèmes que cet examen a permis de mettre en lumière?

L'hon. Lawrence Cannon: Le Bureau du vérificateur général a mis le doigt sur un certain nombre de lacunes. La première concerne les rôles et les responsabilités de cet organisme, ainsi que la nécessité pour lui d'insister beaucoup plus sur les applications et les opérations concernant la sûreté des vols.

En second lieu, la vérificatrice voulait qu'on mette en place de meilleurs systèmes d'outils de gestion. Ce que nous avons fait, et ce que n'importe quel gouvernement aurait d'ailleurs fait, c'est que pour commencer, nous avons admis que le problème était sérieux et, en second lieu, nous en avons discuté à fond avec le président, et c'est d'ailleurs moi qui m'en suis chargé à l'époque. Le président de l'ACSTA a parfaitement reconnu l'importance qu'il y avait de faire en sorte que ce dossier soit net, si vous me passez le terme, et il a jugé que le moment était peut-être venu de passer le flambeau à quelqu'un d'autre.

J'ai donc demandé à Margaret Purdy, qui a beaucoup d'expérience de la chose, d'assumer la charge de présidente par intérim. Je l'ai nommée le 26 janvier de cette année en lui demandant de bien veiller à ce que cet examen spécial de l'ACSTA que demandait la vérificatrice générale ait bien lieu. Depuis lors, elle a préparé un plan d'action — si je ne me trompe pas, monsieur le sous-ministre — et elle va donc bien faire en sorte que ces recommandations très précises soient mises en oeuvre.

M. Ed Fast: Pourriez-vous nous faire part précisément des recommandations qu'elle formulait dans ce plan d'action?

L'hon. Lawrence Cannon: Non, pas encore. D'après ce que je sais, nous sommes actuellement en train d'examiner le plan d'action qu'elle a soumis, mais peut-être le sous-ministre pourrait-il vous en dire plus long.

M. Ed Fast: Ce serait parfait.

M. Louis Ranger: Ces recommandations ont été transmises à Transports Canada. Nous sommes à deux doigts de nous entendre sur ce qui devrait être fait selon nous. Honnêtement, lorsque nous en aurons discuté encore quelques fois, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas vous en faire part. À mon avis, il n'y a pas de raison de ne pas le faire.

M. Ed Fast: J' imagine que dans certains cas, ces recommandations entraîneraient certaines dépenses.

M. Louis Ranger: Comme l'a dit le ministre, le problème — la vérificatrice générale a utilisé le mot « lacune » — tenait au fait que l'Administration n'avait pas à sa disposition de systèmes de contrôle suffisamment complets pour pouvoir donner à la direction et au ministre l'assurance qu'elle fonctionnait avec toute l'efficacité possible. Nous n'avions pas les indicateurs, nous n'avions pas les étalons, nous n'avions pas les données pour pouvoir le faire. Ainsi, s'agissant donc des recommandations, sous forme de meilleures données, de meilleurs systèmes, nous allons vous faire part de tout cela.

M. Ed Fast: Est-ce quelque chose qui s'est produit parce qu'il s'agissait de quelque chose de tout nouveau pour nous tous ou alors parce qu'il y avait eu omission de propos délibéré?

M. Louis Ranger: C'est un nouvel organisme, et il lui fallait donc faire toutes sortes de choses simultanément.

• (1610)

L'hon. Lawrence Cannon: Des problèmes de croissance.

M. Louis Ranger: Nous n'avions pas en main tous les outils de gestion nécessaires pour pouvoir vous donner, monsieur le ministre, et pour pouvoir donner à quiconque d'ailleurs l'assurance que cet

organisme fonctionnait aussi efficacement qu'il devait le faire, mais nous demeurons convaincus que l'ACSTA respecte son mandat fondamental.

M. Ed Fast: Pour ce qui est maintenant du financement nécessaire pour la sûreté aéronautique, pouvez-vous nous donner une idée des nouveaux fonds que notre nouveau gouvernement conservateur a dégagés pour faire en sorte que la sûreté et la sécurité de l'industrie du transport aérien soient quelque chose dont nous pouvons être fiers et en quoi les Canadiens peuvent avoir confiance?

L'hon. Lawrence Cannon: Nous avons annoncé dans le budget de cette année 455 millions de dollars pour l'ACSTA. Les mesures de sécurité ont été renforcées. Nous avons aussi imposé l'utilisation de la carte d'identité de zones réglementées (CIZR) qui n'existait pas auparavant. Pour ce qui est du fret aérien, nous avons engagé certaines sommes pour financer des projets pilotes afin de nous assurer d'être en mesure d'évaluer leur performance. L'ACSTA recevra aussi des affectations budgétaires pour moderniser certaines pièces d'équipement. Dans certains cas, l'équipement, après un certain nombre d'années, ne fonctionne plus aussi bien que dans le passé. Des sommes appréciables ont été affectées à la sécurité non seulement du secteur de l'aviation mais aussi au secteur de la sécurité maritime.

Bref, je dirais que le gouvernement a obtenu de biens meilleurs résultats que le précédent gouvernement.

M. Ed Fast: Il y a quelque temps, nous avons reçu des représentants de l'Administration aéroportuaire de Montréal et de celle de Toronto. L'un des sujets qui m'a le plus intéressé est celui du fret aérien et le fait que nous avons très peu fait dans le passé pour veiller à ce que le fret chargé à bord de nos aéronefs ne présente aucun danger. D'ailleurs, j'ai été étonné d'apprendre que la très grande majorité des marchandises se retrouve dans des avions destinés au transport des passagers et non pas au transport des marchandises.

Est-ce que vous considérez qu'il y a lieu de s'inquiéter sérieusement? Si oui, quelles mesures prenez-vous de concert avec les transporteurs pour assurer la sécurité dans le secteur du transport des marchandises?

L'hon. Lawrence Cannon: Nous prenons des mesures pour renforcer la sécurité. J'ai parlé plus tôt des mesures annoncées dans le budget 2006 pour rehausser la sécurité du transport par avion des marchandises. Je vous signale en passant que nous avons affecté 26 millions de dollars sur deux ans pour la conception et le lancement d'un projet pilote relatif aux initiatives destinées à renforcer la sécurité dans le secteur du transport des marchandises par avion. Rien ne se faisait dans le passé et nous travaillons actuellement à l'élaboration de mesures efficaces destinées à assurer la sécurité des marchandises tout au long de la chaîne d'approvisionnement afin aussi que nous puissions évaluer des technologies d'inspection de pointe.

Il s'agit d'un processus évolutif. On ne peut jamais dire: « Voilà, c'est parfait ». Il faut sans cesse mettre au point de nouvelles technologies et s'adapter au changement. C'est bien ce que nous faisons.

M. Ed Fast: Les témoins qui ont comparu devant le comité nous ont dit qu'il serait extrêmement onéreux de mettre en place des systèmes de sécurité du fret aérien parfaitement étanches. Prévoyez-vous mettre en place graduellement de tels systèmes?

L'hon. Lawrence Cannon: Il faut tous bien comprendre la façon dont le gouvernement aborde cette question et de nombreux autres points. Nous pratiquons la gestion des risques. Que signifie la gestion des risques? Eh bien, cela signifie que nous contrôlons les secteurs qui présentent le plus de risques et nous nous assurons de mettre en place les mesures de sécurité requises.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Dans le domaine des transports en commun, nous avons mis en place un programme destiné à aider les sociétés de transport en commun de tout le pays à élaborer des plans d'intervention en cas de menace terroriste. Nous avons concentré nos efforts sur les grandes zones urbaines et sur les cibles susceptibles d'intéresser les terroristes. Nous avons géré les risques en fonction des centres les plus à risque et nous avons mis en place les mesures requises.

Le gouvernement du Canada ne s'investit pas à l'égard de toutes les catégories de risques. Il y a des risques plus grands et d'autres moins importants. Il y a des menaces plus aiguës et d'autres moins pressantes. Par exemple, il est moins probable que le réseau de transport en commun soit pris pour cible dans une petite localité par rapport à un grand centre comme Toronto, Montréal ou Vancouver. C'est ce genre d'analyse que nous faisons pour tous les secteurs des transports.

• (1615)

Le président: Monsieur Ranger.

M. Louis Ranger: Ce sera très onéreux. Le gouvernement nous a donné 26 millions de dollars pour financer des projets pilotes qui serviront à vérifier que nos systèmes seront bien conçus. Le Conseil du Trésor a mis du temps à approuver l'affectation de crédits, mais a maintenant annoncé que ces projets seront assimilés à un grand projet de l'État. En langage bureaucratique, cela signifie: « Évitez de vous tromper parce que nous allons investir des sommes importantes dans ces projets ». Cela vous donne une idée de ce qu'est la priorité.

Le président: Merci.

Monsieur Bélanger.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre. Je vous souhaite la bienvenue.

Dans le budget supplémentaire des dépenses de l'an dernier, il y avait un petit transfert d'environ 16 000 \$ à la Commission de la capitale nationale, du crédit 1 de transport au crédit 45, pour pallier le manque à gagner de la commission relativement au loyer de l'Hôpital Queensway-Carleton, qui avait été réduit à 1 \$. Ce montant fait-il partie du Budget principal des dépenses de l'année financière 2007-2008?

L'hon. Lawrence Cannon: Oui, cela se trouve dans le budget des dépenses.

L'hon. Mauril Bélanger: Pourriez-vous me dire où cela se trouve?

L'hon. Lawrence Cannon: Le sous-ministre va...

M. Louis Ranger: On le trouve dans le Budget principal des dépenses au crédit 1. Cela fait partie du 318 millions de dollars.

L'hon. Mauril Bélanger: Peut-on avoir un...

L'hon. Lawrence Cannon: Parlez-vous de ventilation?

L'hon. Mauril Bélanger: On parle de 318 millions de dollars. Je pense qu'il faudrait une ventilation. Quel est le montant cette année?

L'hon. Lawrence Cannon: C'est 23 000 \$.

M. André Morency (sous-ministre adjoint, Services généraux, ministère des Transports): C'est 23 000 \$.

L'hon. Mauril Bélanger: C'est équivalent au loyer qu'il y avait auparavant.

L'hon. Lawrence Cannon: C'est exact.

L'hon. Mauril Bélanger: Y a-t-il un programme qui encadre cela? Cela fait-il partie d'un programme?

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur Bélanger, l'une des recommandations faites par le panel responsable de la revue du mandat de la CCN touche justement ces questions et l'utilisation des propriétés de l'État à l'égard des institutions publiques.

Vous me demandez s'il y a un programme. Je vous réponds qu'au fur et à mesure qu'on mettra en oeuvre les recommandations du panel responsable de la revue du mandat de la CCN, on va aborder la question.

L'hon. Mauril Bélanger: Je peux donc présupposer qu'il n'y en a pas?

M. Louis Ranger: Le Conseil du Trésor est un comité du Cabinet, une décision a donc été prise.

L'hon. Mauril Bélanger: Toute dépense gouvernementale s'inscrit habituellement dans un programme quelconque, et le Conseil du Trésor y greffe des conditions, n'est-ce pas?

Ce transfert est-il assujéti à des conditions quelconques?

M. Louis Ranger: Ce sont les conditions des dépenses courantes du ministère.

L'hon. Mauril Bélanger: Je voudrais y revenir, mais je voudrais savoir s'il y a une durée quelconque. Est-ce l'équivalent du bail? Ce transfert se ferait-il?

M. Louis Ranger: Oui.

L'hon. Mauril Bélanger: Êtes-vous en mesure de me dire s'il y a eu un renouvellement du bail?

M. André Morency: Je pense que le bail...

L'hon. Mauril Bélanger: Le bail se termine en 2013.

M. André Morency: Ils ont renouvelé le bail jusqu'en 2013.

L'hon. Mauril Bélanger: Non, le bail existait déjà. Le bail a-t-il été prolongé?

L'hon. Lawrence Cannon: Parlez-vous d'au-delà de 2013?

L'hon. Mauril Bélanger: Oui.

M. André Morency: Quand le bail viendra à terme en 2013, ils vont le renouveler. Il était de 1 \$ par année.

L'hon. Mauril Bélanger: Les conditions, pour Transports Canada, sont-elles semblables? Quelle est la relation entre Transports Canada et la CCN en ce qui a trait à la continuation? S'agit-il d'un chiffre différent?

M. André Morency: Pour le moment, il s'agit d'un transfert annuel au budget de la CCN.

L'hon. Mauril Bélanger: De combien est-il?

M. André Morency: C'est un transfert de 23 000 \$.

L'hon. Mauril Bélanger: Qu'arrivera-t-il après 2013?

M. André Morency: Ce sera à déterminer à ce moment-là.

L'hon. Mauril Bélanger: Me dites-vous que ce n'est pas déterminé?

M. André Morency: On sait que jusqu'en 2013, ce sera 23 000 \$ par année.

L'hon. Mauril Bélanger: Me dites-vous que ce n'est pas déterminé au-delà de 2013?

M. André Morency: Qu'en sera-t-il après 2013?

L'hon. Mauril Bélanger: Oui.

• (1620)

M. André Morency: Ce sera 1 \$ par année.

L'hon. Mauril Bélanger: Qu'en sera-t-il du transfert de Transports Canada à la CCN?

M. André Morency: Cela n'est pas déterminé, non.

L'hon. Mauril Bélanger: Vous me dites donc qu'on n'a pas déterminé que ce sera autour de 180 000 \$?

M. André Morency: Non.

L'hon. Lawrence Cannon: C'est vous qui le dites.

L'hon. Mauril Bélanger: C'est vous qui êtes...

L'hon. Lawrence Cannon: Non, c'est vous qui parlez de 180 000 \$. Je ne le sais pas.

L'hon. Mauril Bélanger: En effet, selon certains renseignements, suivant une soumission...

L'hon. Lawrence Cannon: C'est bien, on vous répondra ultérieurement, monsieur le député.

L'hon. Mauril Bélanger: Passons à autre chose. Comment explique-t-on cette décision? Comment la concilie-t-on avec les recommandations de la vérificatrice générale?

L'hon. Lawrence Cannon: Poursuivez votre question.

L'hon. Mauril Bélanger: Selon ses recommandations, le gouvernement ne devrait pas faire indirectement ce qu'il peut faire directement. Dans ce cas, cela veut dire avoir des subventions de façon indirecte. Si on doit donner une subvention à l'Hôpital Queensway-Carleton, qu'on le fasse directement. Cela viendrait peut-être d'ailleurs que de Transports Canada.

Comment concilie-t-on le fait, au ministère, d'avoir passé outre aux recommandations de la vérificatrice générale?

M. Louis Ranger: Il s'agit d'une décision du Conseil du Trésor.

L'hon. Mauril Bélanger: S'agit-il d'une recommandation du ministre?

M. Louis Ranger: Cela a été décidé après discussion.

L'hon. Mauril Bélanger: Ma question s'adresse donc au ministre.

Comment expliquer, monsieur le ministre, le fait d'aller à l'encontre des recommandations de la vérificatrice générale?

L'hon. Lawrence Cannon: Vous présumez qu'on a agi à l'encontre des recommandations de la vérificatrice générale. Il reste à voir, évidemment, si tel est le cas. C'est votre affirmation.

Il s'agit de propriétés publiques qui servent, bien sûr, au bien public, et il y a là un transfert pour la modique somme de 1 \$ par année. Vous savez cela aussi bien que moi.

Vous affirmez des choses qui ne sont pas du tout, mais absolument pas mentionnées par la vérificatrice générale. Je vous dis que l'autorité vient du gouvernement, du Conseil du Trésor, du Cabinet, et c'est cela.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le ministre, M. Austin, secrétaire adjoint au Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, a affirmé devant le Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, et je le cite:

La vérificatrice générale a soulevé des questions par le passé au sujet du besoin de transparence auprès du Parlement et de la reconnaissance de la valeur du bien immobilier dans le cas d'une transaction visant à éviter l'octroi de subventions par voie indirecte.

D'ailleurs, le Conseil du Trésor a adopté des politiques pour réviser cela.

L'hon. Lawrence Cannon: Mais en ce qui concerne ce cas spécifique, monsieur Bélanger, vos allégations ne sont pas fondées. Vous énoncez un principe général. Je suis d'accord avec vous au sujet du principe général.

Maintenant, il s'agira de voir, évidemment, ce qu'il en est concernant ce cas spécifique.

L'hon. Mauril Bélanger: Dans ce cas spécifique, on a confirmé qu'il y a un transfert annuel équivalant au bail qui existait. Mes renseignements sont à l'effet que le bail a été renouvelé et qu'il est d'une valeur d'environ 180 000 \$.

Si vous voulez nier qu'il y aura un transfert, je veux bien, mais je cherche à savoir.

L'hon. Lawrence Cannon: Non. Nous ne le nions pas.

L'hon. Mauril Bélanger: Mais la question fondamentale, monsieur le ministre, si vous le permettez, c'est qu'il y a au-delà de 6 000 baux entre le gouvernement du Canada et divers organismes, comme les églises, les conseils scolaires pour des écoles, les groupes communautaires, et ce sont tous des organismes sans but lucratif. D'ailleurs, le gouvernement a établi une politique par rapport à l'utilisation de ses fonds de terre. On semble donc aller à l'encontre de cette politique dans un cas spécifique.

Je représente un nombre d'organismes de ma circonscription comme, je le suppose, tous mes collègues à cette table. Vous-même représentez un nombre d'organismes de votre circonscription qui aimeraient bien obtenir un bail d'une valeur d'un dollar également.

Alors, est-ce que l'intention du gouvernement ou de Transports Canada est de faire fi de tous les baux qui ont été signés, de reprendre le processus et de les renégocier à un dollar?

L'hon. Lawrence Cannon: Non, pas du tout. Ce n'est pas cela. La question ici est d'être capable de reconnaître qu'il y a un terrain, une propriété publique. Je reviens à ce que je vous disais il y a quelques instants. Cette propriété publique est utilisée à bon escient, d'une part, et, d'autre part, des recommandations sont contenues, si je ne m'abuse, dans le rapport de M. Paquet qui vont précisément dans ce sens.

Alors, est-on en contravention? Je ne crois pas que nous soyons en contravention. Cela restera à prouver.

L'hon. Mauril Bélanger: Ce n'est pas la question. Le gouvernement est parfaitement libre de permettre l'utilisation d'un terrain à 1 \$. Mais selon les recommandations de la vérificatrice générale qui ont été acceptées précédemment, une politique a été établie afin de ne pas permettre la subvention indirecte.

Alors, reconnaissez-vous effectivement que le cas présent en est un de subvention indirecte?

L'hon. Lawrence Cannon: Non, je ne le reconnais pas.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci, monsieur le ministre.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

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

Bonjour, monsieur le ministre. Bonjour, messieurs.

Je voulais poser une courte question concernant l'Office des transports du Canada. On a étudié longuement et minutieusement le projet de loi C-11, lequel va conférer des pouvoirs additionnels à l'Office des transports, qui sont souhaités par bien des gens. Ces nouveaux pouvoirs ont trait au bruit dans les gares de triage et à différentes autres nuisances, ainsi qu'aux voies disponibles des compagnies de chemin de fer qui pourraient être cédées à des administrations de transport de banlieue. Je ne crois pas que la sanction royale ait été accordée, mais cela ne devrait pas tarder.

Je m'attends donc à ce que ce rôle accru de l'Office des transports s'accompagne d'un budget additionnel qui lui permette d'agir le plus vite possible une fois que la loi sera adoptée.

Alors, comment expliquer cette légère diminution du budget à l'Office des transports? Y aura-t-il davantage de travail pour un même nombre de personnes?

• (1625)

L'hon. Lawrence Cannon: On me dit ici, monsieur Carrier, que le budget est de 26 millions de dollars. Il y a des réaménagements à l'intérieur du budget, mais il demeure sensiblement le même.

M. Robert Carrier: Mais considérant toutes les responsabilités accrues qu'on donne à l'office, peut-on penser que le travail se faisait à temps partiel et que maintenant, il se fera à temps plein?

L'hon. Lawrence Cannon: Non. Parlez-vous des commissaires?

M. Robert Carrier: C'est qu'ils pourront établir des normes au sujet des nuisances pour les chemins de fer qui n'existent pas actuellement et pourront, justement, prendre des décisions concernant toutes ces plaintes du public. Auparavant, l'Office des transports n'avait qu'un rôle consultatif ou de négociateur, alors que maintenant, il devra prendre sérieusement ses responsabilités. Et c'est ce qu'on souhaite, d'ailleurs. On espère que cela va porter des fruits et qu'il ne faudra pas un an ou deux pour avoir un nouveau budget qui permette à l'office de fonctionner.

L'hon. Lawrence Cannon: Fondamentalement, je pense qu'une fois que le projet de loi sera sanctionné, on pourra voir ce à quoi cela rime en termes d'organisation. Mais déjà, je vous dirai que des dossiers sont similaires, semblables, et qu'ils ont déjà fait, sans doute, l'objet d'analyses de la part des gens de cet organisme. De là à présumer que les gens travaillent à temps partiel ou travaillent moins bien ou moins fort, je ne crois pas que ce soit le cas, car ils prennent leur tâche très au sérieux.

On verra, avec le temps, s'il y a effectivement un surplus de travail et on examinera la situation en conséquence, monsieur Carrier. Je pense que c'est la façon de gérer les choses.

M. Robert Carrier: Vous ne pouvez donc pas me confirmer que l'analyse des effectifs a été effectuée et qu'un plan de personnel...

L'hon. Lawrence Cannon: Un plan de personnel est toujours dressé. Je croyais que votre question portait davantage sur... Dans l'hypothèse où il y aurait peut-être davantage de travail, les effectifs

permanent et temporaire sont toujours examinés selon les normes et les exigences du Conseil du Trésor. Cet organisme doit déposer un plan corporatif dans lequel on retrouve plusieurs réponses aux questions que vous posez. En ce qui a trait à une nouvelle tâche ou à une nouvelle affectation, on verra avec le temps ce que cela donnera.

M. Robert Carrier: Il faudrait bien que vous me disiez qu'on a déjà fait la planification et que le processus est déjà enclenché.

L'hon. Lawrence Cannon: Le sous-ministre vous dira qu'il est bien planifié.

M. Louis Ranger: Quand on présente un projet de loi, on a l'obligation d'en évaluer l'impact financier sur les institutions en cause, ce qu'on a fait dans ce cas-ci. Récemment, j'ai rencontré le nouveau président, M. Hare, qui fait effectivement des réaménagements et pense pouvoir répondre à l'ensemble des pressions sur l'organisme. Comme l'a indiqué le ministre, si, avec le temps, on s'aperçoit qu'on a des demandes imprévues, par exemple en ce qui touche les plaintes liées au bruit, et que cela exige du personnel additionnel, à ce moment-là, on suivra les procédures normales et on fera une demande.

M. Robert Carrier: Vous allez réagir vite.

M. Louis Ranger: Oui.

M. Robert Carrier: D'accord, merci.

On a abordé plus tôt le sujet de l'ACSTA, la société responsable de la sûreté dans les aéroports. On voit que cette année, vous prévoyez verser 70 millions de dollars additionnels à l'organisme. Je pense qu'il est confirmé que vous percevez les montants d'argent que vous remettez à l'ACSTA. Remettez-vous automatiquement les sommes perçues? L'augmentation indiquée reflète-t-elle seulement une plus grande part de frais perçus que vous remettez automatiquement à l'organisme?

• (1630)

L'hon. Lawrence Cannon: La question a été posée il y a quelques instants par un autre collègue. Des sommes d'argent sont allouées. Des sommes sont perçues, bien sûr, mais bon an mal an, d'une année à l'autre, et compte tenu du dynamisme dans le secteur des nouvelles technologies, des innovations, il y a à peu près un équilibre entre les entrées et les sorties de fonds. Cette année, une augmentation de tout près de 74 millions de dollars est ajoutée à ce budget.

M. Robert Carrier: Est-ce pour des activités spécifiques, des améliorations de contrôle, que le budget a été augmenté? Vous avez parlé d'une étude en cours actuellement, mais est-ce que cela correspond à...?

L'hon. Lawrence Cannon: Il y a un peu de tout là-dedans, comme le dit mon sous-ministre. Au cours de l'été dernier, on a demandé à cet organisme, à l'administration, d'assumer d'autres tâches, particulièrement au plan des mesures de restriction sur les gels et les liquides dans les bagages. Vous constatez maintenant, lorsque vous prenez l'avion, qu'il y a des frais supplémentaires ou additionnels, cela fait partie des modifications.

M. Louis Ranger: Si je peux ajouter quelque chose, monsieur le ministre, il y a tout une série de choses, mais on a constaté, par exemple, que le nombre croissant des passagers exige davantage de personnel pour faire le travail. Il y a la question de l'agrandissement des aéroports. Il faut donc des immobilisations et des équipements additionnels. L'équipement devient désuet très rapidement dans ce domaine, c'est de la haute technologie. Ce sont des besoins identifiés qui justifient le versement de 74 millions de dollars de plus.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, merci d'être venu témoigner aujourd'hui.

Je siège au Comité des transports depuis peu. Je me suis joint au comité peu avant Noël. Si j'ai compris une chose, c'est que Transports Canada a des responsabilités massives. Elles sont complexes. Le portefeuille englobe aussi des priorités d'importance critique, de très grandes responsabilités, et cela d'un océan à l'autre.

J'aimerais d'abord dire que ce gouvernement conservateur a lancé des éco-initiatives dans le bassin des Grands Lacs. Il convient de rappeler que c'est important, notamment dans ma ville natale de Amherstburg. La dernière et seule installation de traitement primaire du côté canadien des Grands Lacs est en voie d'être remplacée par une nouvelle installation de 30 millions de dollars rendue possible grâce au Fonds pour l'infrastructure municipale rural Canada-Ontario (FIMRCO).

Nous ne devons pas sous-estimer les programmes que nous avons mis en place pour répondre aux besoins structurels à long terme liés au commerce international. C'est très important. Il n'y a pas que notre accès à l'Asie grâce à la porte du Pacifique qui compte mais aussi notre accès aux États-Unis qui est pour moi l'un des plus essentiels... Cela fait partie de la réalité dans la région de Windsor. C'est là que se trouve le passage frontalier le plus achalandé, non seulement en Amérique du Nord mais dans le monde entier: le commerce bidirectionnel avec les États-Unis se chiffre à un million de dollars la minute au pont Ambassador. De telles infrastructures sont essentielles pour l'économie canadienne et cela jusqu'à Québec. Nous disons souvent à la blague — vous le savez sans doute, monsieur le ministre, — qu'il y a 17 feux de circulation entre Montréal et le Mexique et qu'ils se trouvent tous les 11 kilomètres de Church Road à Windsor qui vont de la fin de la 401 à la frontière. L'infrastructure là est vieille de 75 ans.

Dans le budget de 2007, le gouvernement a pris un engagement. Il a annoncé certains programmes. D'abord, le gouvernement fédéral a décrit ses responsabilités à l'égard du financement des projets dans la région, un nouveau poste frontière, ainsi qu'une mise de fonds de 400 millions de dollars.

Lequel de vous ou de vos fonctionnaires — peu importe — peut me confirmer que cette mise de fonds initiale de 400 millions de dollars pour le poste frontière Windsor-Detroit figure bien dans le budget?

L'hon. Lawrence Cannon: Cette somme figure bien dans le budget de 2007. La somme sera sans doute annoncée dans le budget supplémentaire à l'automne.

M. Jeff Watson: C'est bien ce que je croyais.

Pourriez-vous, ou l'un de vos fonctionnaires, confirmer aussi...? Certains semblent croire que cette mise de fonds représente la totalité de la part du fédéral de 50 p. 100 des dépenses admissibles pour la

route d'accès. Certains de vos fonctionnaires dans la région ont dit qu'il s'agissait d'une mise de fonds initiale seulement et que d'autres fonds seraient versés quand le total des coûts du passage frontalier international de la rivière Détroit sera connu. Pouvez-vous me confirmer qu'il s'agit d'une première mise de fonds et qu'une deuxième contribution pourra être faite à l'avenir?

• (1635)

L'hon. Lawrence Cannon: Oui, il pourrait y avoir une contribution ultérieure. Nous voulons que le projet soit opérationnel vers 2015 pour que nous puissions conserver notre avantage concurrentiel. Les discussions ont été engagées au niveau des sous-ministres avec le gouvernement de l'Ontario. Nous avons eu des entretiens avec l'Ontario au sujet du tronçon qui reliera le pont et la 417. Ces discussions se poursuivent.

Nous sommes à élaborer une structure de gouvernance qui sera rendue publique dans les mois qui viennent, dès que l'évaluation environnementale aura été achevée. Nous mettrons en place cette structure de gouvernance. J'ai abordé la question avec les autorités américaines, la secrétaire aux Transports, Mme Peters. Les discussions se poursuivent avec le gouvernement du Michigan. Le gouvernement est bien déterminé à faire sa part pour que ce projet aboutisse.

M. Jeff Watson: Je peux vous dire que les localités de la région sont particulièrement heureuses. La route d'accès dont vous avez parlé et qui reliera l'extrémité de la 401 au nouveau passage frontalier relève de la province et pourtant le gouvernement fédéral s'est engagé à couvrir 50 p. 100 des coûts d'immobilisation admissibles. C'est une preuve d'intérêt très appréciée dans la région et je suis certain que la population attendra avec impatience l'annonce des affectations de crédits.

J'aimerais maintenant passer à un autre sujet, à savoir le Fonds Chantiers Canada. Dans ma région, nous envisageons, à titre d'exemple — et il s'agit plutôt de priorités que de projets de dépense arrêtés — la construction de complexes récréatifs, d'installations qui contribueront à réduire les coûts des soins de santé en améliorant le bilan de santé des Canadiens. Est-ce qu'un projet de ce genre pourrait obtenir un financement prioritaire en vertu de ce Fonds ou d'une autre initiative à venir? Je sais que notre région espère se doter de certaines installations dont des piscines olympiques et autres structures du genre qui contribueraient à améliorer la qualité de notre région et certainement d'autres régions au Canada. Ce genre de projets seront-ils jugés prioritaires? Vont-ils obtenir du financement?

L'hon. Lawrence Cannon: Permettez-moi de replacer la question dans son contexte avant d'y répondre.

L'an dernier, j'ai eu pour mandat de sonder mes homologues des provinces et des territoires sur toute une série de dossiers dont celui-là. Notre collègue Tony Clement était de passage à White Horse récemment où il a rencontré ses homologues et particulièrement les ministres responsables des sports et des loisirs.

À l'époque, nous avons examiné — et nous continuons d'examiner — la possibilité d'agir dans le cadre de nos nouveaux programmes. Je ne veux pas vous dire que c'est une priorité, mais nous examinons cette possibilité à la demande des provinces.

M. Jeff Watson: Je vous encouragerais à donner votre aval.

J'aimerais poser très rapidement une dernière question.

Vous avez dit que vous présenteriez les détails « bientôt » à vos collègues du Cabinet. Je crois que c'est ce que vous avez dit dans votre exposé. Parlons-nous de jours, de semaines, de mois...?

L'hon. Lawrence Cannon: Je pense que c'est une affaire de semaines.

M. Jeff Watson: D'accord, ça va.

Merci.

Le président: Monsieur Zed.

M. Paul Zed (Saint John, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bienvenue, monsieur Cannon. Nous vous remercions d'être venu aujourd'hui avec vos collaborateurs.

J'aimerais poser rapidement une série de questions sur divers sujets puisque votre portefeuille est vaste.

J'aimerais d'abord vous poser quelques questions au sujet des accords Ciel ouvert de Transports Canada. J'ai cru comprendre que les accords que vous avez négociés ou que vous êtes en train de négocier avec certains pays du Proche et du Moyen-Orient sont modelés sur les accords que vous avez déjà conclus avec les États-Unis et l'Irlande. C'est une nouvelle positive, soit, mais j'aimerais que vous nous parliez du progrès des négociations en cours avec l'Union européenne et le Mexique, destination de la grande majorité des voyageurs canadiens. En janvier, l'UE s'est dite intéressée à conclure un tel accord avec le Canada.

Pouvez-vous informer le comité du progrès des négociations avec l'Union européenne et le Mexique? Et si vous n'êtes pas en mesure de le faire aujourd'hui, pouvez-vous demander à l'un de vos collaborateurs de transmettre l'information au comité?

• (1640)

L'hon. Lawrence Cannon: Je me ferai un plaisir de vous donner l'information que vous demandez.

Nous avons annoncé notre politique Ciel ouvert, ou plutôt Ciel bleu, au mois de novembre dernier. Nous avons immédiatement été submergés de demandes de la part d'un grand nombre de nos partenaires commerciaux et de divers pays.

Immédiatement après l'annonce de notre politique, l'Union européenne s'est dite intéressée et a demandé de plus amples renseignements. Nous avons envoyé des fonctionnaires sur place. Il y a eu une réunion exploratoire. En outre, il y a deux semaines, j'ai eu l'occasion de rencontrer le secrétaire aux Transports du gouvernement du Mexique qui m'a indiqué que son pays était très intéressé, mais aucune négociation officielle n'a été engagée.

M. Paul Zed: Merci.

Les maires des grandes villes ont demandé à Ottawa de leur verser une partie des recettes de la TPS. J'aimerais savoir comment vous réagissez à ce concept présenté par les maires des 22 plus grandes villes du pays.

Et pendant que vous pensez à votre réponse, vous pourriez aussi dire ce que vous pensez de la demande de la Fédération canadienne des municipalités au sujet d'un siège permanent, si je me souviens bien du terme employé. Vous le savez sans doute, monsieur le ministre, l'argent dépensé dans le cadre d'un accord fédéral-provincial-municipal vient pour un tiers de la municipalité locale, ou de la collectivité.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

L'hon. Lawrence Cannon: D'emblée, je rappelle que dans le budget de 2007, le transfert des fonds découlant de la taxe sur l'essence a été prolongé jusqu'en 2014, ce qui représente une somme supplémentaire de 8 milliards de dollars pour les collectivités et municipalités de tout le pays.

Au sujet de la taxe sur l'essence, vous le savez bien, pendant la dernière campagne, nous nous sommes engagés à faire passer la TPS de 7 p. 100 à 6 p. 100, puis à 5 p. 100. Notre gouvernement s'est engagé à réduire la TPS pour tous les Canadiens. Nous n'avons pas pris l'engagement d'en remettre une partie à un autre ordre de gouvernement.

M. Paul Zed: Vous tenez des discussions sur la porte d'entrée du Pacifique et je me demande si vous avez songé à une porte d'entrée de l'Atlantique. Je sais que le gouvernement précédent en avait parlé aussi, en utilisant des termes semblables pour un programme différent.

Je suis de la région Atlantique, on le sait, et mon collègue de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest et moi-même avons dans nos circonscriptions le cinquième plus long passage frontalier du pays. Il serait sage de consacrer des fonds à la région Atlantique, assortis d'une collaboration quelconque avec les ports de Saint John et Halifax, pour tout l'Atlantique et comprenant aussi les infrastructures routières. Je me demandais si des fonds seraient consacrés à une porte d'entrée de l'Atlantique.

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur Zed, dans le budget de 2007, une somme de 2,1 milliards de dollars, si je ne m'abuse, a été prévue pour les stratégies relatives aux portes d'entrée. Cela comprend bien sûr, je présume, le Canada Atlantique et le centre du pays. Ce sont des choses auxquelles nous nous consacrerons. C'est une priorité. Comme mon collègue M. Watson l'a dit plus tôt, nous estimons essentiel d'améliorer et de maintenir la compétitivité du Canada dans les marchés mondiaux. C'est la clé de notre réussite et nous nous y sommes donc engagés.

M. Paul Zed: Merci.

Une dernière question. Vous avez peut-être déjà deviné. Dans le budget fédéral de 2007, on ne parle pas de l'une des questions financières les plus importantes pour ma circonscription de Saint John. C'est une question locale. C'est une question qui demeure, malgré les gouvernements successifs. Le pont de Saint John est la seule structure fédérale à péage au Canada. Je comprends que la responsabilité en incombe à une administration fédérale-provinciale-municipale. Le coût initial de ce pont était d'environ 18 millions de dollars, monsieur le ministre. Depuis son ouverture en 1968, les citoyens ont payé environ 23 millions de dollars pour ce pont, mais il reste encore 23 millions de dollars à payer. Nous reconnaissons que certains coûts doivent être assumés pour les réparations du pont, mais je me demandais si vous pourriez nous donner des raisons de ne pas envisager de radier la dette du pont, en le remettant à l'administration qui en aurait la responsabilité. Vous le savez sans doute, de chaque côté du pont, il y a une autoroute provinciale, depuis qu'en 1968...

Des ministres précédents se sont penchés sur la question et j'espérais, compte tenu que vous voulez faire quelque chose d'important pour la région Atlantique, que vous envisageriez de radier cette dette.

• (1645)

L'hon. Lawrence Cannon: J'allais vous demander quelle conclusion les ministres précédents ont tirée de leur examen de la question?

M. Paul Zed: On était tout près du but. En fait, le ministre Lapierre y a réfléchi et allait prendre une décision mais il y a eu un petit changement de gouvernement.

L'hon. Lawrence Cannon: Je regarde les notes que me donne mon sous-ministre. J'y vois que l'Administration du pont du port de Saint John a conclu un accord en 1966 avec la province du Nouveau-Brunswick, la ville de Saint John et l'administration portuaire, pour le financement et la construction d'un pont, jusqu'au remboursement de la dette et jusqu'à l'autonomie financière résultant du péage. Je pense que c'est ce que vous disiez...

M. Paul Zed: Et c'est interminable.

L'hon. Lawrence Cannon: Le péage a été fixé à 25 ¢ par voiture, ou à 15 ¢ pour les jetons. Le pont a été ouvert en 1968, d'après ce que je vois. La dette pour le prêt initial de 18 millions de dollars a atteint un sommet de 32 millions de dollars en 1991. Eh bien...

M. Paul Zed: Vous ne serez pas remboursés de sitôt.

L'hon. Lawrence Cannon: Je ne pense pas. Je vois d'après les prévisions budgétaires révisées et les péages proposés que l'Administration du pont croit pouvoir rembourser la dette de 22,6 millions de dollars d'ici mars 2016, au moment où nous...

M. Paul Zed: Où vous demanderez à être réélus.

L'hon. Lawrence Cannon: Nous resterons en poste jusqu'en 2016? On dirait bien, en effet. Merci beaucoup.

Le président: Je dois vous interrompre et donner la parole à M. Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

À ce sujet, comme vous le savez, monsieur le ministre, nous avons eu l'occasion récemment d'étudier la sécurité ferroviaire. Nous avons reçu de nombreux témoins.

Je sais que vous êtes le ministre qui a le premier imposé un arrêté ministériel au CN. Pour ce qui est d'un plan d'action en matière de sécurité, 76 mesures d'application ont été prises l'année dernière, je pense. Le gouvernement, par l'intermédiaire du ministre, a procédé à un examen indépendant de la Loi sur la sécurité ferroviaire en octobre, et a encouragé notre comité, en passant par moi, à examiner de nouveau la sécurité ferroviaire, dans la mesure du possible. Je tiens à vous signaler, monsieur le ministre, qu'un témoin qui avait survécu à un accident ayant causé deux décès en Colombie-Britannique a dit que les mesures que vous avez prises étaient attendues depuis longtemps et vous en félicitait. Je voulais vous le signaler.

Ma première question se rapporte au pont de Québec. Je sais que mon caucus du Québec, surtout les députés conservateurs, m'ont souvent parlé du pont de Québec et m'ont posé beaucoup de questions. Pourriez-vous faire le point au sujet des mesures prises pour cette propriété du Canadien National?

L'hon. Lawrence Cannon: En fait, pour cette question, nous avons décidé d'intenter des poursuites contre le CN. Nous croyons que le CN a une obligation. Les tribunaux étant saisis de l'affaire, je n'en dirai pas plus, et je laisserai la justice se prononcer sur nos allégations et nos suppositions.

Guy veut peut-être vous en parler, mais je m'arrête ici.

M. Brian Jean: Je sais que c'est une question litigieuse pour les gens de Québec aussi, et je suis ravi de voir que le gouvernement agit enfin.

J'aimerais aussi parler un peu des inspecteurs. Nous avons reçu des données statistiques sur les inspecteurs de sécurité à Transports Canada. Je pense que tous les membres du comité ont reçu une copie du texte, dans les deux langues. On entend parfois des spéculations

quant à l'élimination de postes d'inspecteurs. D'après ce tableau, nous avions en 1992-1993, 576 inspecteurs qui sont maintenant au nombre d'environ 873. Leur nombre a donc considérablement augmenté.

Je me demandais si le ministre, ou M. Grégoire, voudrait continuer d'expliquer pourquoi le nombre d'inspecteurs a varié.

• (1650)

L'hon. Lawrence Cannon: Eh bien, c'est une remarque tout à fait judicieuse et nous allons donc laisser M. Grégoire terminer sa réponse.

Le président: Allez-y, monsieur Grégoire.

M. Marc Grégoire: Il y a effectivement eu, à compter de 1992-1993, une forte augmentation du nombre d'inspecteurs. Les raisons à l'appui de ces augmentations figurent dans la colonne de droite du tableau qui vous a été remis. En premier lieu, l'enquête Moshansky a eu pour conséquence que le ministre a pu obtenir des ressources supplémentaires en 1993-1994 et 1994-1995. Ensuite, le 1^{er} novembre 1996, le ministre a confié à Nav Canada le système de navigation aérienne. Un certain nombre de gens — 6 400 environ — sont ainsi passés à Nav Canada. Certains d'entre eux étaient des inspecteurs des SNA, mais il y en a d'autres qui sont demeurés au ministère. Il s'agit en l'occurrence des inspecteurs des SNA responsables des drones. Voilà qui explique l'autre augmentation que vous pouvez voir ici. Ensuite, dans le cadre de la cession des aéroports, les gens qui effectuaient les inspections pour le groupe des aéroports au sein de Transports Canada ont été remutés au groupe de l'aviation civile.

Vous pouvez donc voir qu'à l'époque, en 1999-2000 et en 2000-2001, nous avons obtenu une nouvelle augmentation pour l'examen de la charge de travail de la sécurité, et puis il y a eu l'intégrité du programme. En 2003, le comité de direction et le SM ont octroyé 9,3 millions de dollars à l'aviation civile. Tout cela nous a permis de passer de 576 à 873.

Ce que j'essayais de dire au début, c'est qu'il n'est pas possible de trouver à l'externe une référence à ce niveau de 1 400. D'autres inspecteurs qui n'apparaissent pas ici sont ceux des Services aviation qui travaillent toujours à Transports Canada mais dans une autre direction, de même que les ingénieurs qui assurent la certification des aéronefs — il y en a environ 130 — et qu'on ne trouve pas ici non plus.

M. Brian Jean: Pour l'essentiel donc, par rapport à il y a 12 ans, il y a plus de 300 inspecteurs de plus.

M. Marc Grégoire: Oui, c'est bien exact.

M. Brian Jean: C'est un pourcentage élevé.

Monsieur le ministre, je m'interroge au sujet des 33 milliards de dollars prévus par le gouvernement, un montant manifestement énorme qui va aller à l'infrastructure et qui se fait attendre depuis très longtemps. Vous avez d'ailleurs été louangé pour cela par l'organisation fédérale des municipalités. Comment cet argent va-t-il être dépensé, monsieur le ministre? Va-t-il être réparti d'une façon démographiquement proportionnelle, comment tout cela va-t-il se passer à l'échelle nationale?

On a pu entendre, et M. Volpe y a déjà fait allusion précédemment, que cet argent allait être réparti selon des considérations purement politiques, mais...

L'hon. Lawrence Cannon: Je préfère laisser M. Volpe exposer cela. Il est certain qu'en Alberta, il va avoir... Je lui laisse l'Alberta, mais à part cela...

Le montant total qui va être dépensé... J'ai déjà parlé du financement associé à la taxe sur l'essence, les 8 milliards de dollars qui vont être reportés.

Il y a également la diminution de la TPS, ce qui porte à 100 p. 100 la remise totale accordée aux collectivités et aux municipalités, c'est-à-dire 5,8 milliards de dollars.

Cela figure à la page 167 du budget, chers collègues.

Ensuite, il y a 8,8 milliards de dollars pour le Fonds Chantiers Canada.

Pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, il y a 2,1 milliards de dollars. Cela, bien sûr, n'est pas distribué proportionnellement, administration par administration.

Le Fonds Chantiers Canada comprend les projets PPP, qui totalisent 1,2 milliard de dollars.

Il y a également le financement égal par administration, soit 25 millions de dollars par administration pendant sept ans, ou encore un total de 325 millions de dollars par province et territoire, pour un grand total de 2,275 milliards de dollars.

Il y a également l'Initiative du Corridor de l'Asie-Pacifique, grosso modo, 1 milliard de dollars, ainsi que les autres projets qui sont essentiellement des travaux d'infrastructure à échéance fixe, qui totalisent environ 4 milliards de dollars.

Le tableau 5.3 affiche donc un total de 37 milliards de dollars.

•(1655)

M. Brian Jean: Et cet argent va être réparti de façon démographiquement proportionnelle?

L'hon. Lawrence Cannon: Pas nécessairement dans tous les cas, mais ce sera assurément vrai pour le Fonds Chantiers Canada. Et il y a évidemment aussi la taxe sur l'essence qui sera redistribuée de façon démographiquement proportionnelle dans la mesure où cet argent va aller aux municipalités.

M. Brian Jean: Excellent. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Monsieur le ministre, j'aimerais vous entretenir d'une ou deux choses en particulier. Pour commencer, il y a la sécurité ferroviaire. Vous avez parlé de l'historique — et j'imagine que c'est un historique qui ne cesse de s'alourdir, des déraillements et des incidents auxquels on a fini par donner suite. Vous avez répondu à mon collègue, M. Volpe, en lui disant que c'était avant votre arrivée. Or, vous devez sans doute reconnaître que l'augmentation subite du nombre de déraillements s'est manifestée de façon très évidente au cours de l'été 2005. C'était le plus souvent le CN, la compagnie qui avait racheté BC Rail en juillet 2004. Pendant l'été et l'automne 2005, on a constaté qu'il y avait manifestement une augmentation en flèche du nombre de déraillements. Il y a eu l'accident de la rivière Cheakamus.

Au courant de l'automne 2005, le ministre Lapierre avait ordonné qu'on fasse un audit de la sécurité ferroviaire et qu'on lui présente un rapport sur la gestion de la sécurité qui ferait un constat des causes de cet état de choses. J'admets que vous êtes passé aux actes en décembre 2006, du moins c'est ce que je crois, en instituant le groupe de travail en question, auquel vous avez donné jusqu'au mois d'octobre pour présenter ce rapport. Ce qui me préoccupe, c'est qu'en octobre 2006, le comité s'était déjà saisi de notre motion, avant même que vous ayez constitué votre groupe de travail en question.

J'avais soumis une motion portant qu'il y ait cet examen auquel nous nous livrons actuellement. Je voulais revenir sur cette chronologie pour bien signaler qu'en fait, le nombre de déraillements a effectivement monté en flèche — partout au Canada, mais surtout en Colombie-Britannique comme on a pu le constater — après le rachat de BC Rail par le CN. Le gouvernement libéral avait donné suite en ordonnant l'audit en question et en donnant, comme vous l'avez fait, les ordres de marche. Vous avez invoqué l'article 32, ainsi que l'article 31 en imposant au CN des ordonnances limitant la longueur des convois et la vitesse des trains en Colombie-Britannique.

J'aimerais vraiment savoir pourquoi vous avez jugé qu'un groupe de travail était ainsi nécessaire en plus de tout ce que le comité avait déjà fait dans ce dossier. Pensez-vous que ce que nous faisons ne suffirait pas?

L'hon. Lawrence Cannon: Pas du tout, mais comme on a coutume de le dire en français, trop fort ne casse pas.

M. Don Bell: Ce qui signifie...?

L'hon. Lawrence Cannon: Ce qui signifie qu'il faut prendre toutes les mesures possibles. Effectivement, un comité d'examen a son importance parce que ce comité va pouvoir, comme je l'ai déjà dit, déterminer quelles sont les pratiques exemplaires qui existent déjà sur le terrain. Nous allons rencontrer tous ces gens, nous allons aller sur place. Je ne peux pas dire pour autant que votre comité ne pourrait pas le faire, mais le comité va également le faire, de sorte que nous pourrions alors comparer nos notes et aller de l'avant avec les deux groupes qui sont précisément là pour améliorer les mesures destinées à assurer la sécurité ferroviaire.

Je voudrais également vous signaler, monsieur Bell, qu'en 2006, nous avons envoyé 76 mises en demeure à l'industrie du chemin de fer en général. Cela comprenait 11 ordonnances concernant les activités du CN et 30 avis de sécurité. Il y a également eu un arrêté ministériel. Vous en avez d'ailleurs parlé — et c'était la toute première fois que le ministre intervenait ainsi par voie d'arrêté pour faire respecter un règlement. Et puis, nous avons eu la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Je ne veux critiquer personne, mais cela dure déjà depuis pas mal de temps et il faut maintenant passer aux actes. À mon avis, je pense que vous le voulez tout autant que moi.

M. Don Bell: J'espère que lorsque le comité soumettra ses recommandations, bien avant octobre, j'imagine, vous serez à votre tour prêt à intervenir pour y donner suite et que vous ne vous croiserez pas les bras en attendant de recevoir le rapport final de votre groupe de travail.

L'hon. Lawrence Cannon: Je vais attendre d'avoir autant d'informations que possible pour les donner aux membres du comité. Je pense que nous allons devoir nous engager par voie législative, et à cet égard, il est important à mon avis que le comité, tout comme moi d'ailleurs, ait autant d'informations que possible entre les mains. Nous allons tout faire pour que ce processus se déroule dans l'harmonie et de façon coordonnée afin que nous puissions tous en bénéficier.

M. Don Bell: Ce qui m'inquiète, c'est que les rapports commandés par le ministre Lapierre soient arrivés en janvier, au moment des élections, mais ils n'ont pas encore été publiés. Vous avez refusé de les publier. D'autres incidents et d'autres décès se sont produits.

Je me demande ce que vous pensez de l'information contenue dans ce rapport. Pourquoi n'a-t-il pas été publié? On aurait pu exercer des pressions sur le CN. Ne pensez-vous pas que certains des incidents ultérieurs auraient pu être évités si on avait fait pression sur le CN?

• (1700)

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur Bell, c'est le CN, en tant que tierce partie, qui n'a pas autorisé le ministre Lapiere à le publier. C'est la décision du CN. Mon sous-ministre dit que depuis lors, le CN semble avoir changé d'avis.

M. Julian m'a posé exactement la même question l'année dernière. Je suis tout à fait favorable à la publication du rapport, mais malheureusement, les lois en vigueur donnent au CN la possibilité d'en interdire la publication.

Il faut que l'information sur cette question soit publiée dans toute la mesure du possible, afin que nous puissions adopter la meilleure mesure législative.

M. Don Bell: Êtes-vous prêt à recommander des changements qui priveraient un organisme comme le CN de son droit de veto lorsque le gouvernement fait enquête, afin que toute l'information soit portée à la connaissance de la population ou, du moins, de ce comité, qui est responsable de la Loi sur la sécurité ferroviaire?

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur Bell, ce sont là des recommandations qui pourraient être formulées par le comité aussi bien que par l'autre groupe. Je ne suis pas contre. Il faudrait que j'en examine les conséquences au plan législatif. En tant que parlementaires, nous avons tous la responsabilité d'assurer la sécurité des chemins de fer. Pour moi, c'est parfaitement clair.

M. Don Bell: Est-ce qu'il me reste du temps?

Le président: Oui.

M. Don Bell: J'ai une courte question concernant la Diversification de l'économie de l'Ouest. Je m'intéresse à d'éventuelles sources de financement pour le Centre maritime national du Pacifique et de l'Arctique, qui doit s'établir en Colombie-Britannique, et plus particulièrement dans ma circonscription de North-Vancouver. Il s'agit de la transformation de l'actuel musée maritime en centre maritime. C'est un programme très étendu. Une partie de son financement initial provenait de Diversification économique de l'Ouest Canada. Ce financement a permis d'établir que le meilleur site de la vallée du Bas-Fraser était celui de North-Vancouver; on a également envisagé un emplacement situé à Victoria. Dans les crédits dont vous avez parlé, y a-t-il des fonds destinés à ce projet?

L'hon. Lawrence Cannon: Excusez-moi, je ne suis pas au courant de tous les projets.

Comme je l'ai dit, nous nous sommes engagés à dialoguer avec les provinces, qui sont nos partenaires dans ce plan d'action. Nous nous sommes aussi engagés à rencontrer des grosses municipalités ainsi que les plus petites. C'est un engagement ferme.

M. Don Bell: Je vous ferai parvenir l'information.

L'hon. Lawrence Cannon: Je serai très heureux d'en prendre connaissance.

Le président: Monsieur Storseth.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être venu nous rencontrer aujourd'hui. Je suis très heureux de vous revoir.

J'aimerais saluer le leadership dont vous et votre ministère avez fait preuve sur les questions de sécurité. Dès le départ, vous avez abordé la question des wagons-trémies, qui est d'une importance fondamentale pour nos agriculteurs de l'Ouest. Il y a aussi le projet

de loi C-11 et le bruit des trains, sur lesquels vous avez joué un rôle actif et auxquels ce comité s'est également consacré. Je m'attends encore à ce que vous poursuiviez vos initiatives sur la marine marchande, dont il va être certainement question prochainement. Je tenais à en parler.

Nous avons déjà évoqué l'accord « Ciel ouvert » et le rôle de chef de file que vous jouez dans ce dossier, mais j'aimerais avoir votre opinion sur les aspects positifs de l'accord dont me parlent les autorités aéroportuaires auxquelles j'ai affaire, en particulier sur certains dossiers comme celui d'Edmonton. Cet accord suscite un enthousiasme dont on n'avait pas vu l'équivalent depuis des années.

J'aimerais donc avoir tout d'abord votre point de vue à ce sujet.

L'hon. Lawrence Cannon: De façon générale, on peut dire que les politiques de ciels ouverts semblent avoir de plus en plus la faveur certainement en Amérique du Nord, mais aussi dans d'autres parties du monde. Ces politiques éliminent tous les obstacles au transport aérien et assurent aux consommateurs les meilleurs prix possible. Elles se traduisent par une augmentation du trafic aérien. À mon avis, elles sont bénéfiques pour l'économie.

Les discussions que j'ai eues cette semaine avec la secrétaire aux Transports des États-Unis, Mme Peters, ainsi qu'avec le secrétaire aux Transports du Mexique, M. Téllez, ont été à cet égard fort constructives. Dans le cadre de l'accord trilatéral, nous nous sommes engagés à ce que nos ciels soient complètement ouverts d'ici 10 ans. Nous allons donc poursuivre nos discussions dans ce domaine.

Comme vous le savez, nous avons déjà conclu un accord avec le Royaume-Uni. Comme je le disais à M. Zed, l'Union européenne aimerait conclure avec nous un accord semblable et nous l'a déjà fait savoir.

Le Canada réagit donc à cette tendance. Nous sommes un important joueur dans ce domaine.

La semaine dernière, je suis aussi allé à Hamilton pour assister à l'arrivée du premier vol de Globespan en provenance du Royaume-Uni. Ce vol a fait une escale en Irlande et une autre dans un autre pays pour poursuivre ensuite jusqu'au Canada. Il s'agit d'un transporteur compétitif dont les prix sont bas. Je crois que l'arrivée de ce transporteur sera bénéfique pour l'aéroport de Hamilton au cours des prochaines années. Hamilton deviendra la plaque tournante pour ce transporteur en Amérique du Nord. Hamilton constituera la première escale de ce transporteur en Amérique du Nord.

L'arrivée de ce transporteur à Hamilton ne peut qu'être bénéfique pour l'économie de la ville.

• (1705)

M. Brian Storseth: Toute augmentation du trafic dans nos aéroports doit évidemment s'accompagner d'un accroissement des mesures de sécurité. Le ministère joue déjà un rôle très important dans ce domaine.

Je constate que le budget accorde davantage de fonds au ministère pour ce qui est des mesures de sécurité. Pourriez-vous nous expliquer en quoi ces mesures sont nécessaires et quelles formes elles prendront.

L'hon. Lawrence Cannon: Le budget augmente les crédits affectés non seulement à l'ACSTA, mais aussi aux opérations maritimes ainsi qu'aux opérations de transit. Comme nous en avons déjà discuté, le budget de 2006 avait déjà affecté des fonds supplémentaires à ces fins.

Je ne saurais trop insister sur l'importance de la sécurité compte tenu des menaces constantes auxquelles nous sommes confrontés. Nous devons être extrêmement vigilants. Nous devons veiller à nous doter du matériel le plus perfectionné possible.

J'ai donné l'exemple de la carte d'identité de zones réglementées. Ce système est maintenant en place. Les personnes qui ne sont pas autorisées à avoir accès à ces zones n'y auront plus accès. La technologie permet maintenant de refuser l'accès aux personnes qui ne sont pas autorisées. C'est un exemple des technologies de pointe.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous mettons en oeuvre des projets pilotes dans le domaine du transport aérien des marchandises. Nous avons innové en ce qui touche nos ports et les zones réglementées. Il y avait eu négligence dans ces domaines. Nous sommes intervenus pour corriger la situation.

M. Brian Storseth: J'ai une dernière brève question à vous poser, monsieur le ministre. J'ai lu dans le budget qu'on avait affecté 26 millions de dollars au nettoyage du port de Saint John.

Pourriez-vous nous expliquer brièvement ce dont il s'agit?

L'hon. Lawrence Cannon: Je laisserai mes fonctionnaires vous en dire un peu plus long sur les activités quotidiennes dans le cadre du projet, mais j'aimerais signaler que le gouvernement s'est déjà engagé dans ce dossier. Il s'agit d'un partenariat entre la collectivité et le gouvernement provincial. Nous avons déjà investi de l'argent. La première tranche de financement s'élève à environ 8 millions de dollars. Cet investissement s'est fait il y a déjà quelques mois, et nous avons annoncé un autre montant qui nous permettra en fait de poursuivre les travaux.

En passant, j'aimerais vous signaler que presque tous ces programmes qui sont exécutés dans le cadre du FCIS et du FIMR... Je me penchais sur les statistiques, parce que j'ai demandé à mes fonctionnaires ce qui se passait dans le dossier de l'environnement. En fait, pour les projets exécutés partout au pays dans le cadre du FIMR — il s'agit du FIMRCO en Ontario, et en Alberta d'ailleurs c'est différent —, 60 p. 100 des montants débloqués sont réservés aux projets verts. Pour ce qui est des projets dans le cadre du FCIS, il s'agit de projets de gestion des eaux usées et des choses du genre. Donc, 35 p. 100 des montants sont réservés pour les projets verts dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Nous avançons et nous avons accompli beaucoup.

• (1710)

Le président: Nous allons passer un autre tour, et les députés disposeront de quatre minutes chacun. M. Volpe et M. Bell ont tous deux des questions. Je commencerai donc par M. Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup.

J'aimerais remercier le ministre d'avoir accepté de rester pendant toute la réunion.

J'aimerais revenir à certaines questions qui ont déjà été abordées, la première par M. Jean, qui a parlé encore une fois des postes d'inspecteurs affectés, ce que j'ai mentionné d'ailleurs un peu plus tôt.

M. Jean a signalé qu'au cours des quelque 13 dernières années, le nombre de postes d'inspecteurs avait en fait augmenté. Je le remercie d'avoir constaté cette augmentation. Cependant, j'avais quand même demandé si le nombre de postes d'inspecteurs avait évolué de façon parallèle au nombre de vols et du nombre de milles parcourus par les avions. Je sais que je me répète et que M. Grégoire nous fournira probablement ces renseignements plus tard.

Je pose cette question de façon parfaitement impartiale. Il est important qu'on se penche sur une question qui a été soulevée à plusieurs reprises, à savoir si les systèmes de gestion de la sécurité que vous proposez, monsieur le ministre, seront judicieux, c'est-à-dire s'ils le permettront aux responsables des inspections de s'acquitter de leurs responsabilités pour le compte des Canadiens, conformément au mandat confié à Transports Canada.

Je vous demanderais si c'est possible de nous remettre ces chiffres pour que nous puissions mieux saisir la situation. Je vous en serais reconnaissant.

L'hon. Lawrence Cannon: Très bien.

L'hon. Joseph Volpe: Si vous me permettez, monsieur le ministre, j'aimerais revenir à une chose que j'ai dite un peu plus tôt. Je ne voulais pas être partisan. Je voulais simplement connaître les faits sur les passages à niveau — votre initiative. J'ai déjà signalé que, lorsque la sécurité du public est en jeu, nous sommes toujours heureux d'étudier le dossier. Cependant, je note ici dans votre communiqué que le ministère financera jusqu'à concurrence de 80 p. 100 des coûts associés aux améliorations, et que le reste des montants sera payé par les sociétés ferroviaires, les municipalités, les provinces et les territoires.

Est-ce que les 10,4 millions de dollars représentent les 80 p. 100 qui seront payés par le ministère ou s'agit-il plutôt du montant total que coûteront ces travaux, 80 p. 100 de ce montant étant payé par le gouvernement du Canada? Tout cela dépend-il de l'habileté des autres intervenants à fournir les montants nécessaires avant que les travaux ne commencent?

L'hon. Lawrence Cannon: Le sous-ministre répondra à votre question.

M. Louis Ranger: Nous ne sommes qu'un des nombreux intervenants dans ce dossier. Évidemment, le projet ne sera lancé que si les autres intervenants peuvent débloquer les fonds nécessaires.

L'hon. Joseph Volpe: Donc, le montant mentionné représente les fonds offerts par le gouvernement du Canada.

M. Louis Ranger: Oui, il s'agit de 7,1 millions de dollars.

L'hon. Joseph Volpe: Non, il s'agit de 10,4 millions de dollars.

M. Louis Ranger: Oui, c'est exact. Pour l'année en cours, cela représente 7,145 millions de dollars.

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

Monsieur le ministre, je ne voudrais pas que vous pensiez que nous inventons des choses — comme je vous l'ai dit, je pourrais vous lire la liste des endroits où l'on trouve ces passages à niveau. Il y a 55 000 passages à niveau au Canada, d'après vos documents. Il y a 103 projets en cours, et tous à l'exception de quatre sont dans des circonscriptions qui ont élu des députés conservateurs. Je félicite ces députés d'avoir défendu les intérêts de leurs circonscriptions, mais je voulais établir un lien entre la sécurité ferroviaire et les questions dont nous avons déjà parlé. En effet, à peu près à tous les trois jours et demi, un dérangement se produit sur une voie principale, tout particulièrement quand il s'agit de train du CN. Nous avons essayé d'aborder le dossier et nous nous sommes demandé pourquoi votre ministère — on dit ici « ministère principal », donc vous en seriez responsable — n'agit pas et ne donne pas suite à un rapport qui avait été préparé à la demande de votre prédécesseur, un rapport qui était disponible destiné au grand public mais également à votre ministère.

Je veux simplement bien comprendre ce qui se passe, et je veux être juste, parce que par le passé j'ai dit que ce rapport provisoire de la commission d'enquête Lapierre était disponible. De plus, à la télévision nationale, vous avez dit que vous ne pouviez pas rendre ce document public. Il y a quelques instants, vous avez dit qu'il semblerait que le CN a changé son fusil d'épaule.

Je vous donnerai donc l'occasion de remettre les pendules à l'heure, mais j'aimerais quand même placer les choses dans leur contexte. Le CN a dit ne s'être jamais opposé à la publication du document. En fait, il a dit avoir discuté avec votre ministère du rapport provisoire de sorte que le rapport définitif, qui a alors fait l'objet d'une vérification du respect des recommandations, était celui sur lequel on devrait se pencher. Toutes les questions que nous avons posées ont été soulevées à la suite de la publication du rapport de vérification qui a eu lieu il y a environ un mois. Notre question, en fait ma question, est: Pourquoi ne pas avoir recours aux mécanismes juridiques, aux mécanismes réglementaires que vous avez à votre disposition pour assurer que le CN se conforme bien aux modalités d'un système dont il est un des nombreux créateurs? Après tout, le CN vous a ligoté — c'est ce que vous avez laissé entendre — en disant: « Nous voulons avoir voix au chapitre, et tant que ça ne sera pas fait, ne vous prononcez pas sur nos activités. » Vous avez donc acquiescé, et dans le rapport définitif, il est clair que le CN ne respecte pas les modalités établies. Qu'est-ce qui se passe, monsieur le ministre?

• (1715)

L'hon. Lawrence Cannon: Je crois qu'il se dégage une certaine confusion de vos propos, monsieur Volpe. Tout d'abord, mon prédécesseur, M. Lapierre, n'avait rendu public aucun plan d'action. Je viens de demander à mon sous-ministre si c'était le cas, et il a répondu non. Il n'y avait donc rien de concret lorsque j'ai été nommé à ce poste et assermenté. Je n'avais rien que je puisse présenter au comité en disant: « Voici le plan messieurs; agissons maintenant. » Ce n'était pas le cas. Il n'y avait absolument rien.

Pour ce qui est de la vérification de la sécurité et des avis que nous avons présentés, nous avons fait ce que nous devons faire. Nous avons vérifié certaines questions l'été dernier. Puis, nous avons dit aux dirigeants du CN que nous voulions qu'ils respectent les mesures d'observation que nous mettions sur pied. Nous avons eu des discussions. Ces dirigeants ont refusé. Ils ne voulaient pas donner suite à nos propositions. Nous avons clairement dit, et je suis très honnête : « Dans ces circonstances, nous allons tenter de poursuivre contre le CN dans ce dossier. » Puis, les représentants du CN ont dit qu'il devrait y avoir des discussions et des négociations. Ces dernières ont eu lieu, et très lentement et progressivement, le CN a commencé à respecter les modalités établies.

Cela dit, monsieur Volpe, tout compte fait, je n'avais absolument pas l'intention de dissimuler quoi que ce soit. Le CN a clairement indiqué au ministère qu'il ne voulait pas que ces renseignements soient rendus publics, et nous devons donc respecter les modalités de la loi. Puis plus tard, il a dit: « Très bien, nous rendrons ces renseignements publics. »

C'est ma version des faits. C'est la version dont disposent mes fonctionnaires et, à ma connaissance, c'est la version de ce qui s'est vraiment passé.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup, monsieur le président.

Un peu plus tôt, monsieur le ministre, vous avez dit que trop fort ne casse pas, mais il ne faut pas non plus tenter de noyer le poisson.

Ma question porte surtout sur les postes d'inspecteurs. Je n'ai jamais changé de position en ce qui les concerne. Je suis très intéressé par les pilotes inspecteurs, ceux qui sont formés et qui ne peuvent jamais visiter un appareil et qui ne peuvent pas aller voir si ceux qui le pilotent sont compétents, s'ils sont capables de faire la vérification de l'appareil. Je m'intéresse à eux.

Depuis le tout début, on m'a fourni une liste de postes d'inspecteurs attribués. Monsieur Grégoire, les 873 postes que l'on trouve sur ma liste sont-ils pour 873 pilotes inspecteurs? Sinon, à quel moment allez-vous me fournir la liste des pilotes inspecteurs pour les années de 1992 à 2006 et 2007?

Je m'intéresse aux pilotes inspecteurs parce que ces gens ne peuvent jamais aller sur le terrain, visiter un appareil et voir s'il est en bon état. Ce sont ceux qui m'intéressent. Ma liste contient-elle 873 pilotes inspecteurs?

M. Marc Grégoire: Non, pas du tout, ce n'est qu'une partie d'entre eux. Je n'avais pas compris que vous vouliez la liste de tous les pilotes. Vous m'avez parlé à plusieurs reprises de budgets de formation pour les pilotes, du nombre d'heures de vol pour les pilotes, mais jamais du nombre de CAI comme tel.

Il n'y a pas eu de diminution. Au contraire, il y a eu une augmentation proportionnelle, et je pourrais vous transmettre plus tard les chiffres uniquement pour les inspecteurs de l'aviation civile, qu'on appelle CAI à cause de leur association avec la convention collective.

M. Mario Laframboise: C'est bien. J'aimerais que vous me fournissiez la liste. Allez-vous me la fournir?

M. Marc Grégoire: Oui.

M. Mario Laframboise: C'est parfait, il n'y pas de problème.

D'autre part, revenons au crédit 10. En 2006-2007, il y avait une somme de 300 000 \$ pour le programme de remise en état du pont de Québec. Il ne reste plus un sou. Était-ce le même pont de Québec que celui dont M. Jean a parlé un peu plus tôt?

• (1720)

L'hon. Lawrence Cannon: Le sous-ministre me dit que l'argent est là.

M. Mario Laframboise: Il a maintenant disparu. Vous êtes capable de faire disparaître 300 000 \$ comme ça! J'ai de la difficulté à croire...

L'hon. Lawrence Cannon: Avez-vous parlé de 300 000 \$?

M. Mario Laframboise: Il y avait 300 000 \$.

L'hon. Lawrence Cannon: Le sous-ministre va le trouver.

M. Louis Ranger: Je pensais que vous parliez d'un autre montant.

L'hon. Lawrence Cannon: On va le trouver, monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Présentement, avez-vous l'argent pour rénover le pont de Québec?

L'hon. Lawrence Cannon: Ça se trouve dans le budget 2006.

M. Mario Laframboise: Oui, il y avait de l'argent.

L'hon. Lawrence Cannon: Oui.

M. Mario Laframboise: Le montant n'apparaît plus en 2007.

L'hon. Lawrence Cannon: Il est toujours là.

M. Louis Ranger: On parle de 300 000 \$.

L'hon. Lawrence Cannon: On cherche un montant de 300 000 \$.

M. Louis Ranger: C'étaient sans doute des frais d'entretien pour l'année passée.

M. Mario Laframboise: Maintenant, vous n'y consacrez plus d'argent. Vous avez décidé de vous présenter en cour et de ne plus y consacrer cinq sous.

M. Louis Ranger: Je vais être obligé de vous transmettre cette information plus tard. Vous comprendrez qu'avec un budget 1,9 milliards de dollars...

M. Mario Laframboise: C'est parfait.

M. Louis Ranger: C'était probablement une situation isolée. Je vais vous transmettre cette information.

M. Mario Laframboise: C'est parfait, parce que je ne souhaite pas que vous vous limitiez à vous présenter en cour, je veux qu'on répare le pont de Québec.

N'avez-vous pas le même désir que moi, monsieur le ministre?

L'hon. Lawrence Cannon: Le pont n'est pas brisé. Je pense qu'il faut être clair, monsieur Laframboise. Le pont n'est pas brisé et le pont ne constitue pas une menace. J'ai vécu à Québec toute ma vie, à l'exception du temps passé ici, dans l'Outaouais, que j'adore, d'ailleurs. Le pont de Québec, bon an, mal an, a toujours eu besoin d'une couche de peinture, etc. Ça a été comme ça toute ma vie. Le pont n'est pas en danger, pas du tout, contrairement à ce que certaines personnes peuvent prétendre. Si tel était le cas, le pont serait fermé.

M. Mario Laframboise: Il n'empêche que la dernière fois, c'était inquiétant. Même votre secrétaire parlementaire était inquiet. Les témoins du CN nous ont dit qu'ils avaient confié un rapport à des ingénieurs. Ce n'est pas évident compte tenu de la sécurité du CN. On peut comprendre que s'ils sont les seuls à s'occuper du pont de Québec...

L'hon. Lawrence Cannon: Je pense qu'on a trouvé votre réponse.

M. Mario Laframboise: Oui, allez-y!

M. Louis Ranger: Il y a eu une entente de 60 millions de dollars pour restaurer le pont, y compris la peinture. Ce montant était partagé entre le CN, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral. C'est une entente de 10 ans. C'était la dernière tranche de l'an 10, la dernière tranche de notre contribution à ce programme.

C'est pourquoi il y a un litige. On sait que le pont n'a pas été repeint en entier. C'était le dernier paiement, le paiement de l'année 10.

[Traduction]

Le président: Monsieur Dewar.

M. Paul Dewar: J'aimerais revenir brièvement à la question de M. Bélanger sur l'entente dans le dossier Queensway-Carleton. Je connais certains des terrains utilisés par l'Hôpital Civic, par exemple. Une entente semblable serait-elle possible si l'Hôpital Civic utilisait des terres de la CCN? Cela pourrait être fait par l'entremise de...

L'hon. Lawrence Cannon: Oui, ce serait possible.

M. Paul Dewar: Très bien. Merci.

J'aimerais maintenant passer aux commentaires que vous avez faits sur les PPP, le fonds pour les PPP et le bureau fédéral des PPP. Vous avez signalé dans vos commentaires liminaires que 1,3 milliard de dollars seraient affectés à un nouveau fonds national pour les partenariats public-privé et que 25 millions de dollars seraient utilisés pour créer un nouveau bureau fédéral s'occupant des PPP.

Voici ma première question. Pourquoi avons-nous besoin de prendre ces dispositions si le gouvernement peut probablement obtenir souvent l'argent à un meilleur prix que les sociétés? L'argument sur l'optimisation des ressources...

De plus, que se produit-il si vous signez une entente de PPP et que l'entreprise signataire fait faillite? En d'autres termes, les contribuables seront-ils responsables de ces ententes? Évidemment, nous espérons que toute entente de PPP fonctionne très bien, mais que se passe-t-il si une compagnie fait faillite ou en entreprend trop pour ses moyens? Je suppose que, dans ces circonstances, c'est le contribuable qui devra payer la note parce qu'il y a quand même un contrat pour la construction d'un pont ou...

J'aimerais donc savoir pourquoi nous avons besoin de ces partenariats. Tout le monde sait que, lorsqu'un gouvernement va construire un pont, vous ne demandez quand même pas à vos fonctionnaires de monter à bord d'un camion et d'aller construire eux-mêmes le pont. Vous accordez un contrat à une entreprise du secteur privé. Je ne dis pas que le secteur privé ne devrait pas participer à ce genre d'activité, mais il convient de regarder la façon dont il y participe. Je sais que beaucoup s'inquiètent de ces propositions de PPP.

• (1725)

L'hon. Lawrence Cannon: Pour ce qui est de votre dernier commentaire, monsieur Dewar, sur les craintes que l'entreprise signataire ne respecte pas ses engagements, je dois vous signaler que le processus auquel j'ai participé, le processus qui est employé pour choisir une entreprise privée, est long et détaillé. Toute une série de paramètres doit être respectée. Dans bien des cas, nous prévoyons quand même des mesures spéciales pour éviter ce genre de circonstances.

Au bureau s'occupant des PPP, un montant particulier est réservé aux partenariats public-privé. Ainsi, nous sommes d'avis qu'il y a beaucoup de fonds au Canada qui décident d'investir à l'étranger et qui le feraient au Canada si on pouvait leur offrir des modalités semblables.

Je vous donne un exemple. Il n'y a pas très longtemps, le régime des enseignants et des enseignantes de l'Ontario a acheté 20 p. 100, si ce n'est 30 p. 100, des actions du pont de la Confédération. Ce régime est dorénavant propriétaire de ces actions, ce qui lui assurera un rendement intéressant de cet investissement. Voici un exemple d'un régime qui, en utilisant des épargnes canadiennes, s'est servi de cet argent pour le mieux-être de l'économie canadienne.

Pour ce qui est du bureau... Il est clair que, puisque nous aurons besoin de personnel supplémentaire, on a prévu quelque 20 millions de dollars pour la création du bureau, monsieur Dewar.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'aimerais, par ma question, obtenir une petite précision pour qu'elle figure dans le compte rendu. Le gouvernement a-t-il l'intention de réduire, ou a-t-il déjà réduit, le nombre d'inspecteurs responsables de la sécurité aérienne?

L'hon. Lawrence Cannon: Le gouvernement n'a pas l'intention de réduire le nombre d'inspecteurs. En fait, nous utilisons les systèmes de gestion de la sécurité comme protection supplémentaire.

Je crois comprendre qu'il y a des gens qui ont témoigné au comité pour dire que c'était une façon d'appliquer et de renforcer des mesures de sécurité supplémentaires. Le système de gestion de la sécurité n'a pas pour but la déréglementation; ça n'est pas notre démarche.

Il est clair que nous n'allons pas permettre à des aéronefs de voler s'ils ne sont pas sécuritaires. Cela n'a pas changé et cela ne changera pas avec notre gouvernement. Je suis sûr qu'à l'avenir, dans 20 ou 30 ans — je crois que quelqu'un a évoqué 2016 comme date où notre politique pourrait changer —, cela ne changera pas. Nous nous y engageons.

M. Brian Jean: Très rapidement, monsieur le ministre, j'ai une dernière question au sujet des systèmes de gestion de la sécurité dont vous avez parlé. J'adore observer l'indignation dont se drapent les libéraux à ce sujet, mais je crois que ce système découle d'une mesure législative libérale, n'est-ce pas?

L'hon. Lawrence Cannon: Effectivement, et nombre de fonctionnaires parlent avec enthousiasme de notre démarche.

C'est un peu comme lorsque l'on parle de notre programme pour améliorer les passages à niveau. Il ne s'agit pas là de considérations politiques. Il s'agit d'un risque, du nombre de véhicules qui utilisent ces passages à niveau et de leur proximité des centres urbains. Il y a quelques années, il y avait peut-être moins de gens près des passages à niveau, mais compte tenu de l'étalement urbain, cette question a pris de l'importance.

Lorsqu'on dit de nous qu'on ne fait pas de progrès et que l'on ne fait rien au sujet des critères, c'est parfaitement faux. Monsieur Jean, je peux déposer au comité les critères du programme et les paramètres qui régissent ces décisions. Croyez-moi, il ne s'agit pas de considérations politiques. Au contraire, nous nous préoccupons de sauver des vies.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

M. Volpe pour un rappel au Règlement.

L'hon. Joseph Volpe: Puisque nous sommes non partisans, je veux tout simplement féliciter M. Jean et le ministre de reconnaître que toutes ces belles choses ont été réalisées parce que les projets de loi C-6 et C-11 ont été adoptés, grâce aux députés libéraux du comité.

• (1730)

Le président: Merci, monsieur Volpe.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, j'invoque réellement le Règlement.

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, allons-nous recevoir des fonctionnaires

[Français]

la ventilation à laquelle le ministre a fait allusion pour le transfert des 318 millions de dollars, ainsi qu'une confirmation qu'au-delà de 2013, il y aura augmentation, et le montant?

[Traduction]

Est-ce que cela peut être confirmé?

Le président: Je vous demanderais de me remettre ces documents par l'entremise du greffier.

Monsieur le ministre, messieurs les fonctionnaires de Transports Canada, merci d'être venus.

À présent, nous allons nous réunir brièvement en sous-comité.

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.