



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 008 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 13 décembre 2007

—
Président

M. Mervin 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 jeudi 13 décembre 2007

• (0905)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci, et bonjour. Soyez les bienvenus à la huitième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Nous sommes heureux aujourd'hui d'accueillir le ministre pour discuter du Programme d'infrastructure du Canada, le plan Chantiers Canada.

Nous entendrons aujourd'hui les représentants du ministère des Transports: M. Louis Ranger, sous-ministre; M. David Cluff, sous-ministre adjoint, Mme Carol Beal, sous-ministre adjointe, M. John Forster, sous-ministre adjoint et, le clou du spectacle, notre ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, M. Cannon.

Bienvenue, monsieur le ministre. Nous sommes heureux de vous accueillir aujourd'hui. Nous vous écoutons.

L'hon. Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités: Merci beaucoup, monsieur le président, chers collègues.

[Français]

Monsieur le président, chers collègues, mes collaborateurs et moi sommes ravis d'avoir l'occasion de fournir au comité des renseignements sur Chantiers Canada, le plan d'infrastructure du gouvernement du Canada.

Comme le savent les membres du comité, le premier ministre a lancé le 6 novembre dernier le plan d'infrastructure Chantiers Canada, d'une valeur de 33 milliards de dollars. Il s'agit du plan le plus complet du genre jamais créé dans l'histoire du Canada. Le plan vise à fournir un financement stable et prévisible, et ce, sur la plus longue période jamais établie par le gouvernement fédéral depuis les 50 dernières années.

[Traduction]

Notre plan est stratégique, complet et adapté aux besoins des provinces, des territoires et du secteur municipal.

Plus précisément, ce plan comprend 17,6 milliards de dollars pour les municipalités jusqu'en 2014, ce qui englobe le remboursement intégral de la taxe sur les biens et services, et 11,8 milliards de dollars dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence. Chaque année pendant sept ans, il accorde 25 millions de dollars à titre de financement de base aux provinces et territoires, soit 175 millions de plus pour chaque administration. Il octroie 8,8 milliards de dollars au nouveau Fonds Chantiers Canada; cet argent financera des projets de grande envergure ainsi que des projets réalisés dans les collectivités de moins de 100 000 habitants. Par ailleurs, 2,1 milliards de dollars seront alloués au nouveau Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, pour améliorer la circulation des biens entre le Canada et le reste du monde. Une somme de 1,25 milliard de dollars

va à un nouveau Fonds national pour les partenariats public-privé; un milliard est octroyé à l'Initiative de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique.

Chantiers Canada ciblera cinq priorités nationales: une eau potable salubre, le traitement efficace des eaux usées, un réseau de transports en commun efficace, des routes sécuritaires et l'énergie verte. Ce plan appuiera notamment la croissance économique en fournissant du financement pour les frontières et les portes d'entrée, le transport ferroviaire sur courte distance, la large bande, et les aéroports régionaux et locaux.

[Français]

De plus, monsieur le président et chers collègues, le plan favorisera l'établissement de collectivités plus fortes et plus cohésives au moyen d'investissements dans les routes et les ponts, de même que dans les infrastructures culturelles et sportives importantes à l'échelle régionale. Ce sont là des domaines qui sont importants pour les provinces, les territoires et les municipalités. En fait, ces domaines sont importants pour l'ensemble des Canadiens.

Lorsque nous sommes entrés en fonction en 2006, nous avons entrepris de vastes consultations avec les provinces, les territoires et le secteur municipal. Notre plan témoigne de ce que nous avons entendu au cours de cet été-là.

[Traduction]

Nous avons fait beaucoup depuis ces consultations. Nous possédons maintenant un plan et nous sommes prêts à verser les fonds. Pour pouvoir verser les fonds aux municipalités, les provinces et les territoires doivent agir et signer des ententes-cadres avec nous aux termes de Chantiers Canada.

Nous avons déjà signé des ententes avec la Colombie-Britannique, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. Ces ententes jettent les bases d'une relation de collaboration entre le Canada et les provinces et territoires, de sorte que nous puissions gérer ensemble les priorités et les questions en matière d'infrastructures publiques. Nous espérons signer sous peu des ententes avec les autres provinces et territoires.

Entre-temps le gouvernement est déjà passé à l'action et a pris des engagements clairs à l'égard de projets particuliers partout au pays. Par exemple, dans le contexte de l'entente-cadre conclue avec la Colombie-Britannique, nous avons annoncé l'affectation de 64,2 millions de dollars à d'autres travaux d'amélioration de la route Transcanadienne jusqu'au col Kicking Horse.

[Français]

Le gouvernement du Canada, de concert avec le gouvernement du Québec, a aussi annoncé l'affectation de fonds jusqu'à concurrence de 13 millions de dollars au Musée des beaux-arts de Montréal, et jusqu'à concurrence de 40 millions de dollars au Quartier des spectacles.

[Traduction]

En outre, de concert avec le gouvernement de l'Alberta, nous avons annoncé l'attribution d'un montant pouvant atteindre 15 millions de dollars au Kinnear Centre for Creativity and Innovation, au Banff Centre, et d'un montant pouvant atteindre 40 millions de dollars au Centre of Sports Excellence, à Calgary.

De plus, en mars dernier, le premier ministre Stephen Harper a annoncé l'initiative ÇA ROULE, un plan d'action de près d'un milliard de dollars pour la région du Grand Toronto. ÇA ROULE comporte la réalisation de projets concrets ayant pour but de réduire la congestion des voies de circulation, d'améliorer l'environnement et d'accroître la croissance économique dans l'une des régions où le taux de croissance est le plus élevé au Canada.

• (0910)

[Français]

De plus, en mars 2006, le premier ministre a annoncé nos engagements à l'égard du nettoyage du port de Saint John — un dossier très familier à mon collègue M. Zed — et des autoroutes au Nouveau-Brunswick. Comme vous pouvez le constater, nous avons commencé à prendre des mesures et nous faisons des progrès.

Comme mes honorables collègues le savent, le gouvernement fédéral agissant seul ne peut régler toutes les questions et répondre à tous les besoins en matière d'infrastructure au pays, bien que les articles publiés dans les journaux ces jours-ci donnent à penser que cela devrait être le cas.

La démarche que nous avons choisie pour élaborer le plan Chantiers Canada met en évidence l'étendue de la participation fédérale et confirme notre respect à l'égard des compétences des divers ordres de gouvernement ainsi que notre détermination à travailler à ces dossiers dans un esprit de collaboration.

[Traduction]

Cela signifie que nous devons tous — le gouvernement du Canada, les administrations provinciales, territoriales et municipales ainsi que l'industrie — travailler ensemble pour faire face aux défis que pose l'infrastructure au Canada. Je suis heureux de signaler que nous avons déjà commencé à travailler en collaboration.

Par exemple, nous travaillons avec les provinces et d'autres intervenants clés pour élaborer des stratégies pour tirer avantage des principales portes d'entrée et des principaux corridors commerciaux internationaux du Canada. L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est la première, mais nous avons signé deux protocoles d'entente avec l'Ontario et le Québec et un troisième avec les provinces de l'Atlantique. Ces protocoles fournissent les cadres d'analyse en vue de l'élaboration de stratégies ayant trait à une porte continentale et à une porte canadienne de l'Atlantique, qui nous aideront à relever les défis que pose la mondialisation et qui favoriseront la prospérité économique et la compétitivité mondiale du Canada.

Ces initiatives coopératives et les ententes-cadres constituent des exemples éloquentes de partenariat et de collaboration, et je suis sûr que le nombre d'exemples de ce genre augmentera au fil du temps.

[Français]

Mais nous devons aussi reconnaître que les gouvernements agissant seuls ne peuvent répondre à la demande de financement. Nous devons penser à d'autres sources de financement pour nos infrastructures. Des fonds et de l'expertise du secteur privé peuvent contribuer à combler les lacunes qui existent et aider grandement à la mise en place d'infrastructures.

Par conséquent, le nombre de partenariats public-privés, ou P3, comme on les appelle communément, augmente plus rapidement partout dans le monde. Le Canada a réalisé des progrès sur le plan des recours à ce type de financement pour élaborer des projets de prestige, mais il reste encore beaucoup à faire de ce côté-là. C'est pourquoi le gouvernement fédéral assume un rôle de leadership pour ce qui est de créer des possibilités de P3, grâce à son Fonds pour les partenariats public-privés, d'une valeur de 1,25 milliard de dollars, dans le cadre du plan Chantiers Canada.

[Traduction]

Le gouvernement travaille également à la création d'un nouveau bureau des partenariats public-privé, qui facilitera l'utilisation des P3 pour la réalisation de projets d'infrastructure. En outre, nous encourageons l'élaboration et l'application de pratiques exemplaires relatives aux P3 en exigeant que la possibilité de créer des P3 soit examinée pour tous les projets pour lesquels des demandes de fonds d'au moins 50 millions de dollars sont soumises dans le cadre du Fonds Chantiers Canada ou du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. Je travaille actuellement avec mon collègue, le ministre des Finances, à la mise sur pied du bureau des P3 et à la création d'un fonds pour les P3. Restez à l'affût pour suivre l'évolution de ces dossiers.

Les défis auxquels est confronté le Canada en ce qui a trait à l'infrastructure publique sont de taille. Grâce à du financement à long terme prévisible dans le cadre du plan Chantiers Canada, le gouvernement fédéral a pris des mesures pour relever ces défis et faire en sorte que notre économie soit plus vigoureuse, notre environnement plus propre et notre pays, préparé à la croissance actuelle et future pour soutenir la concurrence sur la scène mondiale.

[Français]

Notre plan est solide et notre engagement est clair en ce qui a trait à l'infrastructure publique et aux municipalités. Plus de la moitié des 33 milliards de dollars en financement disponible est affectée directement aux municipalités, ce qui veut dire au moins 17,6 milliards de dollars sur sept ans en financement prévisible, auxquels s'ajoute, monsieur le président et collègues, un soutien important provenant de fonds ciblés. À mes yeux, cela représente beaucoup d'argent. Ce plan est innovateur. Il assure du financement prévisible sur une période plus longue que ce qui a été proposé par tout autre gouvernement précédent.

[Traduction]

Il n'existe pas de solutions faciles ni rapides, mais je pense qu'il est évident qu'une collaboration à grande échelle bâtie à partir d'un plan constitue la meilleure façon d'améliorer l'infrastructure et de faire en sorte que les citoyens vivent dans les collectivités fortes, sécuritaires et prospères que nous aspirons à bâtir.

Merci, monsieur le président et chers collègues.

• (0915)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

J'avertis mes collègues du comité que le temps nous est compté. J'appliquerai donc strictement la règle des sept minutes.

Monsieur Zed.

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

Bienvenue, monsieur le ministre. Je suis heureux de vous voir ici dans l'esprit des Fêtes.

Nous constatons qu'il y a 33 milliards de dollars sur la table, mais je crois qu'il ne s'agit pas vraiment d'argent neuf. Une grande partie de ces fonds était allouée, annoncée, engagée dans le budget 2005 du gouvernement de Paul Martin.

Cela dit, j'aimerais, monsieur, utiliser quelques-unes des minutes qui me sont allouées pour réviser avec vous les chiffres du budget. Des 8,8 milliards du Fonds Chantiers Canada proprement dit, 7,5 découlent en fait de compressions annoncés dans le budget libéral de 2005. En tout, si je calcule bien, il n'y a que 3,6 milliards de dollars sur sept ans qui pourraient être considérés comme de l'argent frais : 2,3 milliards sont des fonds de contrepartie des autres administrations, et 1,3 milliard complète le Fonds Chantiers Canada. Sur sept ans, cela signifie qu'un peu plus de 500 millions par année peuvent être considérés comme de l'argent frais.

Tout cet argent, si j'ai bien entendu votre déclaration préliminaire et évalué votre budget, n'ira pas directement aux villes. Comment pouvez-vous dire que ce plan de 33 milliards de dollars est un plan? Ce n'est que du réaménagement, n'est-ce pas?

L'hon. Lawrence Cannon: Merci de cette question.

Je dirai d'entrée de jeu, cher collègue, que j'ai admiré cette belle annonce du Parti libéral — il y a 15 jours, je crois — concernant la création d'un caucus urbain. Subitement, les partis de l'opposition découvrent l'importance des villes et des collectivités du pays.

Il a raison de dire qu'il comprend peut-être mal le budget 2005 de Paul Martin. Les libéraux voulaient faire quelque chose, mais ils n'ont rien fait. Ils voulaient consacrer plus d'argent à cela, mais ils n'ont rien fait. Le budget n'a pas été concrétisé. C'est une blague, une véritable farce.

Pendant la campagne, mon collègue le ministre des Finances et notre parti se sont engagés à aider les municipalités et à continuer de transférer la taxe sur l'essence. À notre arrivée au pouvoir, nous avons décidé que nous allions investir massivement dans ce projet, et nous l'avons fait. Nous avons aussi ajouté des montants supplémentaires dans le budget 2007. Cela donne un total de 33 milliards de dollars.

Vous savez, si quelqu'un a des difficultés en mathématiques, je crois que ce sont nos collègues de l'opposition. Leurs calculs sont toujours erronés.

M. Paul Zed: Monsieur le président, j'aimerais vous demander...

Hon. Lawrence Cannon: J'aimerais que quelqu'un me montre le projet de loi d'exécution...

M. Paul Zed: D'accord, merci monsieur.

L'hon. Lawrence Cannon: ... que Ralph Goodale a adopté...

M. Paul Zed: C'est moi qui pose les questions, monsieur Cannon, et je vous demanderais instamment...

L'hon. Lawrence Cannon: Je suis prêt à répondre, si je peux répondre sans être interrompu, monsieur le président...

Le président: Silence, s'il vous plaît.

L'hon. Lawrence Cannon: Ce serait une belle occasion. Mais selon moi, lorsqu'on découvre soudainement que les villes canadiennes ont des besoins — je me souviens, monsieur le président...

M. Paul Zed: J'ai des questions à poser. Je n'ai pas demandé de discours.

L'hon. Lawrence Cannon: Je n'ai pas terminé.

Je me souviens, monsieur le président...

M. Paul Zed: J'en appelle au Règlement.

Le président: Silence, s'il vous plaît.

L'hon. Lawrence Cannon: ... quand ce parti luttait avec les municipalités de tout le pays pour pouvoir imposer la taxe sur l'essence et n'y parvenait pas.

Le président: Monsieur Zed, vous invoquez le Règlement.

M. Paul Zed: Je veux tenir un dialogue constructif, pas un concours oratoire. La Chambre des communes est l'endroit qui convient pour cela. Ici, nous voulons examiner des statistiques.

J'ai une belle occasion, et j'espère que le ministre voudra bien partager les précieuses minutes que les députés ont pour examiner cela, plutôt que de tricoter avec la rondelle et de gaspiller le temps qui m'est alloué. C'est à mon tour de poser des questions importantes au nom des villes canadiennes qui ne sont pas d'accord avec lui.

• (0920)

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, mais j'aimerais que les questions et les réponses portent sur notre sujet d'aujourd'hui.

M. Paul Zed: Merci.

J'ai posé au ministre une question très précise, j'aimerais en poser quelques autres pour mémoire.

J'aimerais passer les fonds en revue avec vous, monsieur le ministre.

À la page 167 de votre budget 2007, 37 milliards de dollars sont alloués à l'infrastructure. Est-ce exact?

L'hon. Lawrence Cannon: Oui. Il y a 33 milliards plus quatre milliards, ce qui donne 37 milliards de dollars. C'était le solde reporté de...

M. Paul Zed: Merci.

L'hon. Lawrence Cannon: Laissez-moi terminer.

M. Paul Zed: Je sais de quoi il s'agit.

L'hon. Lawrence Cannon: Vous êtes bien impatient.

M. Paul Zed: Je ne suis pas impatient.

L'hon. Lawrence Cannon: Si vous voulez l'information, nous allons vous la donner. Nous sommes ici pour échanger de façon civilisée. Vous parlez de mathématiques, je vous donne des chiffres. Je peux même vous laisser ce tableau...

M. Paul Zed: J'ai le tableau.

L'hon. Lawrence Cannon: ... alors vous pouvez le lire, comme moi.

M. Paul Zed: J'ai le tableau. J'aimerais que vous répondiez par un oui ou un non.

Vous avez parlé de 33 milliards en Chambre. La différence entre 37 milliards et 33 milliards, c'est ce quatre milliards qui provient des initiatives du gouvernement libéral en matière d'infrastructure — l'infrastructure municipale et rurale, Infrastructure Canada, l'infrastructure stratégique du Canada, l'infrastructure frontalière et le fonds d'immobilisation pour le transport public. Ai-je raison?

L'hon. Lawrence Cannon: Vous savez, c'est de l'argent que vous n'avez pas dépensé.

M. Paul Zed: Vous en convenez donc.

Toutefois, ces quatre milliards pour le fonds d'infrastructure ne sont pas les seuls fonds libéraux, comme vous les appelez, qui constituent le Fonds Chantiers Canada dans les documents budgétaires des conservateurs. De ces 33 milliards que vous mentionnez, trois postes du budget reprennent, curieusement, des annonces et des programmes libéraux auxquels vous vous êtes opposés: la taxe sur l'essence, qui représente 11,8 milliards de dollars en sept ans; la réduction de la TPS, pour 5,8 milliards en sept ans; le financement initial de la porte Asie-Pacifique, 570 millions de dollars en sept ans.

Est-il vrai qu'il n'y a pas un sou de ces 18,1 milliards de dollars qui soit de l'argent frais?

L'hon. Lawrence Cannon: Non, c'est faux. Mon collègue essaie de brouiller les cartes. Effectivement, le gouvernement précédent s'était engagé à percevoir une taxe sur l'essence — vous en conviendrez certainement — jusqu'en 2010. Nous avons ajouté deux milliards de dollars par année pour les quatre années suivantes, c'est donc huit milliards de plus, combinés au reste. Il ne faut pas oublier que nous nous sommes engagés à maintenir la taxe sur l'essence. Cela explique ces 11,8 milliards de dollars.

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Paul Zed: Merci, monsieur le président.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le ministre, de votre présence.

Je suis d'accord avec vous que j'avais avisé de la même façon le ministre Godfrey à l'époque: on ne joue pas avec les villes, c'est-à-dire qu'on ne fait pas que s'intéresser aux villes parce qu'on veut gagner des votes. C'est ce qu'ont voulu faire les libéraux, mais ils ont mal analysé la situation et, vous avez raison, ils n'ont pas ajouté d'argent.

Par contre, mon problème — et vous le dites dans votre exposé —, c'est que la moitié des 33 milliards de dollars va aux villes. Sauf que, vous le savez maintenant, les besoins des villes sont de 123 milliards de dollars uniquement pour réparer leurs infrastructures actuelles. Vous annoncez, ce qui est bien, qu'il pourrait y avoir de nouvelles infrastructures culturelles, sportives. Dans votre document, vous parlez même d'aéroports régionaux et locaux.

J'essaie de comprendre. On prend l'argent où? Il n'y a que 33 milliards de dollars et 17,6 milliards de dollars sont affectés pour la réfection d'équipements. L'argent pour les nouveaux équipements, on le prend où? On signe une entente avec Québec, probablement? C'est ce que j'ai cru comprendre, monsieur le ministre. Est-ce que c'est cela?

L'hon. Lawrence Cannon: En fait, monsieur Laframboise, je vous remercie de vos fines observations sur les intentions des libéraux. Je partage votre opinion.

Lorsque nous avons pris le pouvoir, j'ai rencontré les membres de la Fédération canadienne des municipalités. À cette époque, le déficit infrastructurel appréhendé était de 60 milliards de dollars. Nous avons donc bâti le programme autour des objectifs qu'elle nous demandait. On nous demandait un financement prévisible et à long terme, et on nous demandait de la flexibilité.

Les éléments du programme Chantiers Canada comportent ces objectifs. Il y a la taxe sur l'essence, prolongée à sept ans, qui permet une meilleure planification des besoins financiers. Il y a la flexibilité que le Québec et les autres provinces ont exigée, c'est-à-dire

25 millions de dollars par année pour les sept prochaines années, soit 175 millions de dollars. Il y a aussi un partenariat à parts égales. Par exemple, si le Québec décide d'investir dans la réfection et la réhabilitation de ses ponts et chaussées partout dans la province, libre à lui d'utiliser ces montants d'argent pour le faire.

• (0925)

M. Mario Laframboise: Ce sera dans l'entente, monsieur le ministre?

L'hon. Lawrence Cannon: Cela fait partie de l'entente.

M. Mario Laframboise: En ce qui a trait au choix d'accorder la priorité aux ponts, les aéroports ou les nouveaux équipements culturels et sportifs, est-ce Québec qui négociera l'entente avec vous?

L'hon. Lawrence Cannon: Contrairement aux autres provinces — vous le savez en raison de votre passé professionnel —, le Québec établit ses priorités à l'égard des petites communautés et les indique au gouvernement fédéral.

Au lieu de s'adresser aux municipalités de 250 000 habitants, le programme s'adresse maintenant aux municipalités de 100 000 habitants, de façon à être beaucoup plus réaliste quant à la portée et la nécessité de doter de petites municipalités du Québec et du Canada de sommes raisonnables et d'une cagnotte dans laquelle elles peuvent aller chercher l'argent. C'est le Québec qui décide cela.

D'ailleurs, la vice-première ministre du gouvernement du Canada a déterminé qu'on devait avoir de l'eau propre et un réseau d'aqueducs et d'égouts, et qu'on devait assainir les eaux.

On peut le faire grâce à cela.

M. Mario Laframboise: Les anciens programmes...

L'hon. Lawrence Cannon: On l'a reconduit tel quel. On n'a pas changé cela. On respecte la souveraineté des municipalités quant au choix de leurs priorités. Ce n'est pas le rôle du gouvernement fédéral de les établir.

De façon plus générale, on a travaillé à des priorités sur lesquelles la Fédération canadienne des municipalités était d'accord, c'est-à-dire le transport urbain, l'assainissement des eaux, l'eau propre et le réseau routier.

On y retrouve donc des catégories qui, à mon humble avis, reprennent essentiellement les besoins définis à la fois par les municipalités et les provinces.

M. Mario Laframboise: Si les aéroports régionaux en ont besoin et si Québec ne leur accorde par la priorité, il n'y aura pas d'argent pour eux dans cette entente.

L'hon. Lawrence Cannon: C'est exact. Par exemple, je répète à la mairesse de Drummondville ou au maire de Trois-Rivières que nous avons élargi notre programme pour encourager ou permettre la réalisation de projets importants pour les petites communautés. Cela veut donc dire qu'à Trois-Rivières, si on voulait refaire la piste, l'élargir ou l'étendre, chacun des trois paliers de gouvernement pourrait en payer le tiers.

M. Mario Laframboise: Québec devra donc l'inscrire dans l'entente.

L'hon. Lawrence Cannon: Oui.

M. Mario Laframboise: Si Québec n'inclut pas les aéroports dans l'entente, cela veut dire que...

L'hon. Lawrence Cannon: Le Québec, par l'entremise de ces volets, va décider de les encourager ou non. En ce sens, vous avez raison.

M. Mario Laframboise: Nous avons adopté à l'unanimité une motion sur la pérennité de la taxe sur l'essence lors de la journée de l'opposition des libéraux.

Prévoyez-vous prolonger le remboursement de la taxe sur l'essence? Je crois qu'en ce moment, ce remboursement est prévu pour sept ans. Prévoyez-vous l'étendre indéfiniment?

L'hon. Lawrence Cannon: Je crois, monsieur Laframboise, que la volonté de l'ensemble des parlementaires était claire.

Il appartient évidemment au ministre des Finances de faire ce qu'il doit faire, mais je pense que c'est clair. Méchant sera celui qui prendra les rênes du pouvoir et qui décidera, en 2014, que la taxe sur l'essence ne sera plus une source de revenus pour les municipalités.

M. Mario Laframboise: Les annonces que vous avez faites, entre autres pour le Musée des beaux-arts et le Quartier des spectacles, font-elles partie des 8,8 milliards de dollars de la part du Québec? Cela veut-il dire que cela devra être inclus dans la prochaine entente? Je sais que ça va l'être parce que Québec a dit oui. Cela ferait déjà partie de la part du Québec. Cela va être escompté de ce que vous allez...

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

M. Mario Laframboise: On parle bien, dans le cas du Québec, de 2 milliards de dollars sur sept ans provenant de ce fonds?

• (0930)

L'hon. Lawrence Cannon: Dans le cadre du Fonds d'infrastructure Chantiers Canada, la contribution est de presque 2 milliards de dollars, c'est-à-dire 1,9 milliards de dollars auxquels on ajoute 175 millions de dollars. Il y a aussi des montants qui font partie de l'ancien...

M. Mario Laframboise: Donc, s'il est réparti sur sept ans, le montant est divisé.

L'hon. Lawrence Cannon: Sur sept ans, ça donne 4 897 000 \$, avec la taxe sur l'essence.

M. Mario Laframboise: Dans le cadre de Chantiers Canada, la contribution totalise 1,9 milliards de dollars, que vous divisez par sept ans.

Peut-on tout dépenser la première année ou faut-il diviser ce montant?

L'hon. Lawrence Cannon: On ne peut pas tout dépenser la première année.

M. Mario Laframboise: Vous vous préparez aux élections, alors vous pouvez bien faire des annonces.

L'hon. Lawrence Cannon: Le problème est que le sous-ministre ne pourrait pas, à juste titre. Ça ne serait pas faisable. Il y a la question de l'offre et de la demande. Vous savez très certainement, pour l'avoir vécu, que dans le cadre des appels d'offres, on découvre souvent en ouvrant les soumissions que les montants sont beaucoup plus élevés. Nous avons de la difficulté à répondre à ça.

[Traduction]

Le président: Passons à M. Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être venu.

Monsieur le ministre, quand le bureau des partenariats public-privé sera-t-il opérationnel?

L'hon. Lawrence Cannon: D'ici deux ou trois semaines, je crois. Sinon ce sera sans doute au début de l'an prochain.

M. Brian Masse: Quand commencera-t-il à évaluer des projets?

L'hon. Lawrence Cannon: Il devrait commencer au cours de cette période, pour...

M. Brian Masse: Sera-t-il effectivement en mesure, au cours de la première semaine, d'évaluer des projets de P3?

L'hon. Lawrence Cannon: Oui, je l'espère.

Attendez un peu. Cela est prévu pour le premier trimestre de l'année.

M. Brian Masse: D'accord. Très bien.

Monsieur le ministre, vous serez sans doute renversé que je pose une question au sujet du passage frontalier Windsor-Detroit.

Depuis deux ans, vous proposez de faire du passage frontalier Windsor-Detroit un partenariat public-privé. Avez-vous, vous ou votre ministère, réalisé une étude sur un projet de P3 spécifique à ce poste frontalier vital? Êtes-vous disposé à déposer cette étude, si elle existe?

L'hon. Lawrence Cannon: Je vais demander au sous-ministre de répondre. Il a suivi de près ce dossier.

M. Brian Masse: S'il vous plaît, j'aimerais que vous répondiez vous-même. Cela est très précis.

L'hon. Lawrence Cannon: Pour ce qui est de l'étude, c'est non, monsieur Masse, il me faut une seconde, car c'est un long processus.

M. Brian Masse: D'accord, merci.

M. Louis Ranger (sous-ministre, ministère des Transports): Cela fait partie du processus d'évaluation environnementale. Nous avons effectué...

M. Brian Masse: Non, ma question ne porte pas sur l'évaluation environnementale. Avez-vous étudié un P3, spécifiquement, oui ou non?

M. Louis Ranger: Oui, certainement.

M. Brian Masse: D'accord. Seriez-vous disposé à déposer cette étude pour que le Parlement puisse l'examiner?

M. Louis Ranger: Nous pourrions vous communiquer les divers éléments de ce que nous présenterions comme P3 sous forme d'évaluation environnementale, d'études géotechniques, de regroupement de terres...

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur Masse, je crois qu'au début de l'an prochain nous réunirons de l'information.

Est-ce exact, monsieur le sous-ministre?

M. Louis Ranger: C'est exact.

L'hon. Lawrence Cannon: D'après les renseignements que nous aurons recueillis, nous pourrions publier de l'information.

M. Brian Masse: Cela serait très bien, j'attendrai avec impatience.

Voici mon souci, monsieur le ministre. Vous avez préconisé un P3 pour le passage frontalier Windsor-Detroit, qui est bien différent de celui de Sarnia, pour lequel il existe une loi spéciale et les contribuables n'ont pas à payer; c'est un processus coopératif binational. Il est différent de Fort Erie. Il est différent de Niagara Falls. Il est différent de toutes les approches appliquées, essentiellement, par le passé, aux frontières et aux passages frontaliers du Canada.

À deux reprises, vous êtes intervenu à la réunion pour le Conseil canadien des sociétés publiques-privées et vous avez essentiellement brandi Windsor comme exemple. Dans vos commentaires d'aujourd'hui, pourtant, vous parlez spécifiquement, relativement au Fonds pour les partenariats public-privé, d'envisager la faisabilité d'un P3. Au fond, je me demande comment vous pouvez conclure qu'il devrait s'agir d'un P3. Aujourd'hui, vous dites qu'il y aura un processus pour déterminer si cela est faisable, mais vous avez déjà décidé qu'il s'agirait d'un P3.

L'hon. Lawrence Cannon: Non, le processus est un peu plus complexe que cela. Au début de l'année, nous réunirons l'information et nous demanderons des déclarations d'intérêt. Je crois que nous pourrions ensuite prendre une décision finale. D'après ce que nous savons jusqu'à maintenant, monsieur Masse, c'est une option intéressante et nous voudrions pouvoir l'examiner. Mais au bout du compte, s'il est établi que cela est contraire à l'intérêt public ou que cela ne pourra pas bien fonctionner, je vous promets que nous n'adopterons pas un processus qui ne convient pas.

Jusqu'à maintenant, d'après les renseignements réunis et les indications que nous recevons d'un peu partout, nous pensons que tel est le cas, mais il y aura, à un point précis, une décision positive ou négative. Nous prendrons une décision.

• (0935)

M. Brian Masse: Pourquoi s'écarter, par exemple, de l'expérience du pont Blue Water? Pouvez-vous nous le dire? Pourquoi avez-vous décidé de ne pas reprendre cette réussite historique qui n'a rien coûté aux contribuables et dont les taux sont inférieurs à ceux de biens d'autres endroits? Pourquoi vous en écarter? Est-ce une question d'idéologie? Avez-vous réalisé des études? Pourquoi ne pas maintenir une pratique historique au Canada?

L'hon. Lawrence Cannon: Je vais laisser le sous-ministre vous répondre.

M. Louis Ranger: Toutes les conditions se prêtent à un P3. C'est une structure dont on peut contrôler l'accès. Le volume est suffisant.

Il y a trois semaines, une conférence a eu lieu à Toronto, et nous avons tenu une séance de deux heures avec les plus grands spécialistes des P3 au Canada. Tous en conviennent, toutes les conditions sont réunies...

M. Brian Masse: Êtes-vous disposé à déposer la liste des participants à cette rencontre?

M. Louis Ranger: C'était la réunion annuelle du Conseil canadien des sociétés publiques-privées. Il y a eu une séance de deux heures.

Je peux vous communiquer...

M. Brian Masse: Vraiment, vous vous adressez au Conseil canadien des sociétés publiques-privées? Évidemment, il va vous faire la fête!

Je me demande si votre gouvernement a respecté ses obligations et étudie le principal passage frontalier. Vous le présentez comme candidat à un P3 depuis au moins deux ans, ce qui contredit les déclarations faites ici-même par le ministre aujourd'hui. Le ministre

affirme qu'il y aura un processus de diligence raisonnable pour vérifier si le projet est viable. C'est ce que vous avez annoncé.

Quels sont vos raisons? A-t-on réalisé des études sérieuses pour déterminer si ce passage, le plus important pour notre économie, fonctionnera vraiment mieux, aura des droits de péage inférieurs et rendra mieux compte comme entité privée? Parce que ce n'est pas ce qui se passe avec l'exploitant privé actuel. Cela menace une grande partie de notre économie actuellement.

L'hon. Lawrence Cannon: Je peux vous dire que nous envisageons ce processus parce que les indications préliminaires que nous avons montrent qu'en raison du volume et de l'importance des échanges, en raison de l'intérêt qui est plus que passager, qui est beaucoup plus profond, nous étudions cette avenue.

Je peux vous transmettre l'information dont nous disposons lorsque nous passerons à l'appel de déclarations d'intérêt. Nous voulons savoir qui est intéressé à participer.

Le processus des P3, comme je l'ai dit, est un processus. Le sous-ministre ne peut pas se lever un bon matin et se dire très bien, je me suis réveillé à 6 h 30 et je crois que je tiens la solution. C'est un processus, avec des étapes, qui nous permettra de prendre une décision finale.

Si nous le suivons, aujourd'hui, si nous nous sommes engagés dans ce processus, c'est parce que nous avons suffisamment d'information pour croire qu'il s'agit de la voie à suivre — au moins pour ce qui est de l'analyser, de l'examiner et de prendre une décision.

Nous croyons...

M. Brian Masse: Mais en fait, votre communiqué de presse affirmait que...

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur Masse, nous croyons que dans le cadre de ce processus...

Je suis parfaitement disposé à déposer un plan qui indiquerait, de l'étape A à l'étape Z, ce qui a été fait pour prendre la décision.

M. Brian Masse: Je vous en serais très reconnaissant...

L'hon. Lawrence Cannon: Merci, monsieur Masse.

M. Brian Masse: ... et j'interprète cela comme... Mais selon votre communiqué, vous étiez à Toronto aujourd'hui pour « conclure une entente de partenariat avec le secteur privé pour la construction d'un nouveau passage frontalier à Windsor ». Votre communiqué indique que c'est votre intention, mais vous nous dites aujourd'hui qu'il y aura un processus contrôlé. Cette contradiction m'inquiète.

Le président: Merci, monsieur Masse.

Écoutons maintenant M. Watson.

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

Je remercie le ministre et ses collaborateurs d'être venus aujourd'hui.

Je vais faire une transition et dire qu'en comparaison du pont Ambassador, évidemment le pont Ambassador n'est pas un P3, c'est un monopole privé.

En outre, il existe plusieurs modèles de P3. Il n'y a pas qu'un seul type de P3. Il se peut que l'un d'entre eux s'avère adéquat, à la fin du processus.

Monsieur le ministre, je veux d'abord expliquer la raison d'être de Chantiers Canada. Pourriez-vous nous rappeler les consultations qui ont été menées? Quels types d'intervenants avez-vous consultés pour formuler le plan Chantiers Canada? Commençons par là.

● (0940)

L'hon. Lawrence Cannon: Merci, monsieur Watson, de cette question.

Je peux peut-être répondre rapidement à la dernière partie de la question de M. Masse. Je n'ai pas eu l'occasion d'y répondre, mais j'aimerais simplement souligner que le marché déterminera si cette solution est viable. C'est le processus que j'essaie de lui expliquer. Si le marché refuse, nous rejeterons cette option, elle sera écartée, mais d'après nos indications, le marché s'intéressera à ce type d'approche. C'est une approche créatrice.

Pour Chantiers Canada, le budget est de 33 milliards de dollars. Si vous ajoutez à cette estimation qui nous paraît raisonnable, à ces 33 milliards de dollars, les sommes annoncées par les provinces et les municipalités, et le fait que nous rendons possibles les P3, le total atteint quelque 60 milliards de dollars pour atteindre notre objectif qui consiste à combler le déficit de l'infrastructure.

Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, le ministre des Finances a déclaré qu'il fallait une infrastructure de calibre mondiale au Canada pour pouvoir être concurrentiel. Il m'a demandé de recueillir, avec les fonctionnaires, les commentaires, les observations et les recommandations de tous les intéressés. Nous avons rencontré la Fédération canadienne des municipalités. Nous avons rencontré les administrateurs des grandes villes. Nous avons rencontré les administrateurs du caucus rural de la Fédération canadienne des municipalités.

J'ai rencontré les ministres des Transports de toutes les provinces. Les fonctionnaires ont rencontré leurs homologues responsables de l'infrastructure dans chaque province. J'ai personnellement rencontré plusieurs ministres, puis nous avons défini notre programme et nous le leur avons soumis pour vérifier si nous étions sur la bonne voie.

Nous avons tenu de nouvelles discussions officieuses avec toutes les personnes que nous avons rencontrées, puis nous avons entamé le processus du Cabinet, et le plan Chantiers Canada a été adopté. Nous avons consulté pendant un an, en 2006 et 2007. Nous avons recueilli des commentaires, de l'information et des recommandations auprès de tous les observateurs. Nous avons aussi organisé une table ronde, je m'en souviens, pour les parties s'intéressant à l'infrastructure — des ingénieurs, des gestionnaires municipaux, des responsables des transports urbains. En effet, nous avons tenu de vastes consultations.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le ministre.

Je veux souligner certains points saillants du plan, ses principes généraux. Vous avez mentionné l'effet multiplicateur, évidemment. Vous avez dit que pour faire face au déficit de l'infrastructure au Canada vous deviez pouvoir faire intervenir d'autres ordres de gouvernement, des intérêts privés, ce genre de fonds, pour réunir la forte somme nécessaire. Il y a aussi la prévisibilité — le financement annuel dans certaines des enveloppes.

Et puis, il y a la souplesse. Je veux m'y attarder un peu. Que signifie ce plan pour les grands centres urbains et pour les petites municipalités rurales?

L'hon. Lawrence Cannon: Une des difficultés liées au lancement de projets vient de la période réservée à la diligence raisonnable, lorsqu'il faut vérifier si toutes les ententes de contribution sont en place, si le processus requis par la vérificatrice générale est respecté. Je crois qu'il est juste de dire que nous, les députés et les sénateurs, rendons compte aux Canadiens, aux contribuables canadiens, de ce que nous faisons. Il y a donc un processus légitime.

Mais pour accroître la souplesse, nous voulons pouvoir, par exemple, reconnaître qu'une analyse réalisée par la province X est un document qui nous est familier, que nous acceptons, que la vérificatrice générale reconnaît. Ce sont les seuils généraux que nous examinons.

Ce processus très mécanique nécessite beaucoup de temps, alors nous essayons de trouver des moyens d'économiser du temps. J'imagine que c'est un peu comme pour les études environnementales. Dans bien des cas, nous réalisons des études environnementales mixtes avec les provinces, pour pouvoir réduire les délais.

Pour le financement souple, c'est un peu la même chose. Je peux vous donner l'exemple du financement de base, ces 25 millions de dollars par année, que nous offrons aux provinces et aux territoires pour les sept prochaines années. Il comporte très peu d'exigences. Les provinces nous présenteront une liste des priorités d'infrastructure qu'elles voudraient financer, pour lesquelles elles fixeront, évidemment, un montant. Elles fourniraient 50 p. 100 de ce montant, et nous assumerions la différence.

La taxe sur l'essence est un autre excellent exemple de souplesse. Nous remettons aux provinces cette taxe sur l'essence. La taxe sur l'essence, en gros, permet aux provinces de collaborer avec les municipalités — c'est ce qui se fait en Ontario — ou encore, comme je le disais à M. Laframboise, pour la province de Québec, de déterminer ses propres priorités. Les provinces ont demandé de la souplesse, et nous le leur en avons donné.

Ce sont là deux exemples de situation où, selon nous, en termes de partenariat, il faut que toutes les parties concernées collaborent. C'est ce type de modèle que nous voulons développer.

● (0945)

Le président: Merci, monsieur Watson.

Monsieur Alghabra.

M. Omar Alghabra (Mississauga—Erindale, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je salue le ministre et ses collaborateurs. Merci d'être venus.

Monsieur le ministre, je veux vous parler d'un sujet qui nous est cher, à moi et aux habitants de Mississauga.

En mars dernier, vous et le premier ministre Stephen Harper êtes venus dans la région de Toronto pour annoncer, entre autre, le financement d'un projet de voie rapide pour les autobus, à hauteur de 83 millions de dollars. La ville préparait ce projet depuis au moins dix ans. La province s'était engagée, le gouvernement fédéral s'était engagé. Votre ancien collègue, Wajid Khan, s'en était arrogé le mérite et avait déclaré que c'était grâce à son travail que les fonds avaient été débloqués. À l'époque, le premier ministre avait affirmé que ces fonds étaient prévus dans le budget 2006 et non pas dans le budget 2007. C'était avant même l'annonce du budget 2007.

Je vous ai écrit au moins quatre fois depuis six mois à ce sujet. Ce projet est menacé. Quand verrons-nous les 83 millions de dollars que vous et le premier ministre avez promis à la ville de Mississauga?

L'hon. Lawrence Cannon: Revenons un peu en arrière.

Le premier ministre a fait une annonce concernant une somme sans précédent dans la région du Grand Toronto, près d'un milliard de dollars, dont l'essentiel est destiné à l'expansion du métro. Je sais que 83 millions de dollars ont été promis à Mississauga, et je crois que c'est le montant dont vous parlez. Vous avez raison, le projet « AccelèRide » de Brampton était prévu.

Le financement a été octroyé par l'entremise non pas de Chantiers Canada, mais du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Le Conseil du Trésor a déjà accepté les paramètres du projet.

Il y a à peu près une demi-heure, j'ai communiqué avec Hazel McCallion qui, comme vous le savez, est la mairesse de Mississauga, pour lui dire que nous lui avons envoyé au plus tard hier un document qu'elle doit signer pour que nous puissions lancer ce projet. Vous le savez, le gouvernement fédéral verse les fonds sur présentation des factures. Il n'y a pas de problème. Nous participons, nous passons à l'action. Je l'ai répété. Tout ce qu'il me faut maintenant, c'est la signature de la mairesse McCallion pour pouvoir passer à l'action.

M. Omar Alghabra: Vous nous dites que les fonds sont disponibles?

Hon. Lawrence Cannon: Parfaitement.

M. Omar Alghabra: Pourquoi pensez-vous que la ville de Mississauga affirme que les fonds n'ont pas encore été débloqués?

L'hon. Lawrence Cannon: Les fonds sont là. Les ententes de contribution, je l'espère, seront signées très prochainement. Vous devez reconnaître, et je l'ai dit précédemment, que lorsque des projets nous sont présentés, il nous faut exercer une certaine prudence. Nous — vous, moi, tous les députés — devons pouvoir rendre compte des fonds que nous dépensons. À cet égard, tous les documents nécessaires ont été produits, et dès que nous recevons le document signé par la mairesse McCallion nous pourrions passer à l'action.

M. Omar Alghabra: Monsieur le ministre, cette annonce a été faite en mars. Je vous ai écrit quatre ou cinq fois à ce sujet. Je vais encore attendre. Vous me pardonneriez certainement mon scepticisme, mais je vais attendre et voir ce que la mairesse dit, et j'espère que les fonds seront débloqués.

Monsieur le président, je veux partager mon temps avec mon collègue.

• (0950)

L'hon. Lawrence Cannon: Je suis désolé, je ne me souviens pas de vos lettres, mais je communiquerai avec vous à ce sujet.

Quand doit-on commencer? Quand la construction doit-elle commencer?

M. Omar Alghabra: La construction ne pourra pas commencer tant que nous n'aurons pas confirmation que le gouvernement fédéral a débloqué les fonds.

L'hon. Lawrence Cannon: Ce n'est pas exact.

Le président: Monsieur Bell.

M. Omar Alghabra: Croyez-vous que les maires ne font que pleurnicher?

Le président: Monsieur Bell, vous avez 40 secondes.

M. Omar Alghabra: Je voudrais qu'il réponde.

Croyez-vous que les maires sont des pleurnichards?

L'hon. Lawrence Cannon: Non, monsieur.

Je vous ai simplement dit... Je vous ai posé une question.

M. Omar Alghabra: Vous croyez que le travail de maire est...

L'hon. Lawrence Cannon: Je vous ai posé une question. Quand le projet doit-il commencer?

M. Omar Alghabra: Non. J'ai la parole.

Monsieur le président, j'en appelle au Règlement.

Le président: Un rappel au Règlement, monsieur Alghabra?

L'hon. Lawrence Cannon: Quand le projet doit-il commencer? Pouvez-vous me répondre? Quand le projet doit-il commencer?

Le président: Silence, s'il vous plaît.

Quelqu'un invoque le Règlement.

Monsieur Alghabra.

M. Omar Alghabra: Le ministre a pu présenter sa déclaration préliminaire. Nous n'oserions jamais l'interrompre, interrompre son discours ou le critiquer. Les membres du comité ont peu de temps pour poser leurs questions, c'est notre tour. Nous avons le droit de contrôler les questions et de demander aux témoins de répondre à nos questions ou de passer à la suivante.

J'espère, monsieur le président, que vous allez faciliter le dialogue.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

J'ai demandé que les questions et les réponses soient pertinentes. Je crois que le ministre répondait à votre question. Je lui laisse 15 secondes pour répondre.

L'hon. Lawrence Cannon: Il a toujours été prévu que ce projet commencerait à l'été 2008. Je lui demande s'il a d'autres renseignements, s'il croit que le projet devait commencer à l'été 2007. Il donne l'impression que le gouvernement fédéral se traîne les pieds, mais c'est faux, parce que lorsque nous recevons des factures, nous les payons. Nous n'entrons pas la réalisation de ce projet.

Le président: Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre et monsieur le sous-ministre.

J'ai été maire d'une petite municipalité. Je ne veux pas faire de partisanerie. Je sais qu'il y a dans l'air des projets d'élection, mais ça m'importe peu. Si je comprends bien ce que vous et mon collègue avez dit plus tôt, la Fédération canadienne des municipalités demande 123 milliards de dollars. Si on divise ce montant entre les trois ordres de gouvernement, donc fédéral, provincial et municipal, on arrive à un montant de 41 milliards de dollars. Dans votre allocution, vous avez dit que 17,6 milliards de dollars étaient prévus pour les infrastructures des municipalités. Il manquerait donc 23,4 milliards de dollars.

Le gouvernement a dit qu'il aurait un surplus d'environ 69,5 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années. Si ce n'est pas le gouvernement qui l'a dit, c'est le Bloc québécois. Quoi qu'il en soit, quelqu'un l'a dit. Selon moi, l'amélioration des infrastructures reliées à la qualité de vie est la meilleure façon de toucher tous les gens, de leur naissance jusqu'à leur mort. Le fait de tout investir dans les infrastructures, l'eau et les égouts, par exemple, serait profitable pour tous les membres de la société.

J'aimerais savoir pourquoi il manquerait 23,4 milliards de dollars. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement et les fonctionnaires ne confient pas ça aux municipalités et aux gouvernements provinciaux. Il me semble que ce serait une bonne initiative. Ce serait bon pour tout le monde. Personne ne pourrait dire que vous avez été plus généreux envers l'un qu'envers l'autre.

L'hon. Lawrence Cannon: J'ai rencontré des représentants de la Fédération canadienne des municipalités. J'ai aussi rencontré M. Généreux tout récemment, lors de la signature d'une entente sur le FIMR à laquelle assistait la vice-première ministre du Québec.

Je pourrais me tromper, mais je crois qu'essentiellement, le problème n'est pas le quantum, c'est-à-dire le montant d'argent. Il y a déjà, grosso modo, 33 milliards de dollars sur la table. À cette somme s'ajoute évidemment la contribution des municipalités et celle des gouvernements provinciaux et territoriaux du pays, ce qui, en tenant compte des P3, donne environ 60 milliards de dollars. Il me semble qu'on est capables de faire un sacré bon bout de chemin avec une telle somme.

J'ai lu avant-hier dans le quotidien *Le Droit* une réaction à la présentation du budget de la municipalité de Gatineau, où j'ai siégé pendant quelques années. Vous avez absolument raison: compte tenu du PTI, 400 millions de dollars pourraient être dépensés en une année, mais de toute évidence, ce n'est pas possible. Permettez-moi de citer un extrait de cet article:

Gatineau se transformera en un immense chantier en 2008.

La municipalité prévoit lancer des travaux de 75 millions \$, en partie grâce à la contribution du gouvernement fédéral.

Cette contribution était d'environ 45 millions de dollars à mon époque. Le remboursement sur la taxe d'essence est une source de financement qui n'existait pas auparavant et à laquelle s'ajoute maintenant les Fonds de Chantiers Canada. Je pense qu'on est capables de faire un long bout de chemin ensemble avec ces sommes. À la suite de ça, on continuera.

Votre collègue M. Laframboise et vous-même avez été maires. Quant à moi, je ne suis qu'un ancien petit conseiller municipal. Vous avez vu qu'il y avait aussi des contentieux dans le dossier de la fiscalité municipale, soit entre le Québec et les municipalités. Je pense qu'on a fait une grande partie du chemin. On a tenu des discussions et on est ouverts à l'idée de faire des choses.

Le transfert de la taxe sur l'essence permet à des municipalités de mon comté et de celui de M. Laframboise, d'ailleurs, de faire beaucoup de choses. J'ai eu l'occasion d'aller dans sa circonscription, notamment à Montebello, il n'y a pas longtemps. J'ai pu, en compagnie de M. MacMillan, annoncer des choses qui sont importantes pour la communauté au niveau local. En aucun cas, un ordre de gouvernement peut tout régler à lui seul. Par contre, je pense qu'ensemble, on est capables d'accomplir des choses.

• (0955)

M. Roger Gaudet: Je suis d'accord, ce que vous avez dit est vrai, mais les municipalités ne sont pas toutes égales en richesses foncières ou en quelque richesse que ce soit.

Votre plan réglerait le cas des municipalités du point de vue canadien. Vous pourriez ajouter 23,4 milliards de dollars aux 17 milliards de dollars. C'est vrai que vous injectez 33 milliards de dollars, mais là-dessus, seulement 17,6 milliards de dollars sont consacrés aux infrastructures municipales. Si vous ajoutiez 23,4 milliards, que le gouvernement a déjà, cela conviendrait à tout le monde, comme je vous l'ai dit. Ce ne serait pas seulement une partie de la population qui en bénéficierait. Toute la population canadienne et québécoise aurait le même service, la même qualité de vie.

Actuellement, certaines municipalités n'y arrivent pas à cause du taux de leurs taxes, ou peu importe la raison.

Je veux entendre ce que vous avez à dire à ce sujet.

L'hon. Lawrence Cannon: Vous avez raison. Pour moi, lorsqu'on a fait le design et l'architecture du programme, le défi était de pouvoir répondre aux besoins des petites communautés. Il y en a dans ma circonscription, il y en a dans la vôtre, comme dans celle de M. Laframboise. Partout au pays, il y a de petites communautés de 2 000 à 8 000 âmes. Ces petites municipalités doivent payer exactement les mêmes coûts, les mêmes honoraires professionnels.

Quand le gouvernement du Québec demande aux municipalités d'installer un réseau d'aqueduc et d'égouts, d'assainir les eaux usées et de fournir de l'eau potable, elles paient le même coût. Quand on fait affaire avec une firme d'ingénierie, les honoraires professionnels sont là.

Nous avons tenté de nous réajuster. Dans nos paramètres, la limite de 250 000 habitants pour les petits projets nous paraissait déraisonnable. La Ville de Gatineau, qui compte 249 000 âmes, me semble pouvoir payer cela. Mais les municipalités de Maniwaki, de Fort-Coulonge ou de Montebello n'ont peut-être pas les mêmes moyens pour le faire. On a diminué le seuil et on a dit que ce serait 100 000 habitants. On a gardé le même pot d'argent et on a dit que ce programme s'adresserait à des petites communautés de 100 000 habitants.

On a aussi fait en sorte que les exigences, par exemple pour les routes locales, soient moins élevées que pour une plus grande ville, non en termes de construction mais en termes de conformité aux exigences. On a trouvé des moyens, on a discuté avec les petites municipalités, avec la Fédération canadienne des municipalités, qui a un caucus des petites municipalités. J'ai eu la même discussion avec M. Généreux.

Je suis allé au Saguenay—Lac-St-Jean, j'ai rencontré les maires, et on a eu cette discussion. Il faut être respectueux des engagements, qui sont tout aussi importants à ce niveau qu'ils le sont ailleurs. On a réajusté notre programme en fonction de tout cela.

De plus, il y a la taxe sur l'essence. Au lieu de la donner au compte-gouttes, comme l'ont fait les libéraux, on a reconduit la part de la taxe sur l'essence à son maximum, ce qui fait que, par exemple dans l'Outaouais québécois, il y aura, au cours des sept prochaines années, le double de ce qui a été annoncé.

• (1000)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Comme convenu, le ministre avait une heure à nous consacrer. Je sais que vous avez un autre engagement et que vous devez nous quitter, je vous remercie d'être venu.

M. Paul Zed: J'en appelle au Règlement, monsieur le président, vous voyez bien que les membres sont très intéressés par les propos du ministre. S'il n'a pas le temps aujourd'hui, ou si ses collaborateurs ne peuvent pas rester, je crois qu'il serait bon d'inviter le ministre à revenir au début de l'an prochain, si cela lui convient.

Le président: J'allais le mentionner dans mes dernières remarques.

M. Paul Zed: Je voulais vous aider.

Le président: Je crois qu'il y a suffisamment...

M. Omar Alghabra: J'invoque encore le Règlement, monsieur le président.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement. J'aimerais terminer, puis je vous donnerai la parole. Voulez-vous parler maintenant?

Monsieur Alghabra.

M. Omar Alghabra: Merci, monsieur le président.

J'avais demandé au greffier si nous avons assez de temps pour une deuxième série de questions; sinon, j'aurais partagé mon temps avec mon collègue, M. Bell. On m'a dit qu'il aurait probablement le temps de poser une question, c'est pourquoi je n'ai pas partagé mon temps.

Je me demande si le ministre accorderait au moins cinq minutes à mon collègue, M. Bell, pour qu'il puisse poser une question. Si j'avais su, j'aurais partagé mon temps avec lui, d'après la réponse...

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

M. Omar Alghabra: Qu'est-ce qu'un rappel au Règlement, alors, monsieur le président?

Le président: Nous avons convenu que le ministre viendrait pour une heure. Il est ici depuis plus d'une heure, et je vais le remercier...

M. Omar Alghabra: Lorsque j'ai demandé au greffier...

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur le président, je me ferai un plaisir de revenir et de discuter de cette question. J'ai une réunion du Cabinet à 10 h. Malheureusement, c'est la priorité. Je reviendrai.

Je vous souhaite un joyeux Noël et une bonne année!

Le président: Merci, tous nos vœux à vous et à votre famille.

Nous interrompons la séance deux minutes, le temps que le ministre et ses collaborateurs sortent, puis nous dresserons nos plans pour la nouvelle année, y compris une autre réunion avec Infrastructure Canada.

• _____ (Pause) _____

•

• (1005)

Le président: Je serai très bref. Je veux simplement informer les membres que lorsque nous reviendrons, au début de la nouvelle session, en janvier, je leur demanderai de fournir une liste de témoins à convoquer pour discuter du projet de loi C-23. Nous avons pris contact avec certaines personnes et nous essayons de procéder dans l'ordre.

J'aimerais aussi informer le comité que nous inviterons le ministre et son personnel pour une séance de deux heures, sur l'infrastructure.

Finalement, nous nous sommes entendus lors de notre dernière réunion, si j'ai bien compris, pour attendre le rapport final sur la sécurité ferroviaire, mais entre-temps le comité convoquera à nouveau les cadres du CP.

Y a-t-il des commentaires?

Dans ce cas, je vous souhaite à tous un joyeux Noël et une bonne année!

Merci à tous. Reposez-vous bien.

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.