



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 022 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 16 février 2012

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 16 février 2012

•(0850)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour à tous.

Bienvenue à la 22^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Aujourd'hui, nous allons nous intéresser aux travaux du comité.

Vous devriez tous avoir une copie du rapport du sous-comité, que je vous demanderai d'approuver. Je tiens à préciser ceci, même si je ne pense pas qu'il faille modifier le document: à la page 1 du rapport, vous verrez que les membres du sous-comité se sont mis d'accord pour inviter des représentants du ministère à comparaître aujourd'hui. On pensait qu'ils pourraient venir le 16 février; c'est ce que le sous-comité a recommandé. Mais en raison de conflit d'horaire, la personne en question ne comparaitra pas aujourd'hui mais plutôt le 28, date de notre première réunion après la relâche. Il y a juste eu un petit changement de date. À part ça, je vous demanderais...

Dois-je demander à quelqu'un de proposer le rapport officielle-ment? Très bien.

Monsieur Coderre.

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Je me souviens qu'on voulait convoquer non seulement des représentants du ministère des Ressources naturelles mais également du ministère de l'Industrie, parce que nous voulions aborder une question qui traitait de propriété intellectuelle.

Le président: Oui, nous y viendrons avec nos témoins. Notre premier témoin va nous donner un aperçu de la situation.

L'hon. Denis Coderre: D'accord. Très bien.

Le président: Y a-t-il quelqu'un qui désire proposer la motion?

Merci, monsieur Sullivan.

Tous ceux qui sont pour? Contre?

(La motion est adoptée.)

Le président: Le rapport ayant été adopté, nous allons maintenant passer aux travaux du comité.

Il y a deux avis de motion qui ont été déposés. La première l'a été par M. Sullivan. Je lui demanderai donc de présenter sa motion et ensuite nous pourrons en débattre.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président.

Normalement, tout le monde a reçu ma motion, mais je la lirai tout de même:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités réclame du gouvernement qu'il mette sur pied un programme d'investissement pour les infrastructures ferroviaires dans le cadre de son budget 2012-2013 pour assurer un investissement adéquat dans le système ferroviaire du Canada, afin de pouvoir fournir un service passager sécuritaire aux collectivités desservies

(notamment les services de train de voyageurs Victoria-Courtenay et Montréal-Gaspé); et que le comité fasse rapport de cette motion à la Chambre.

Le président: La motion a été présentée.

Nous passons maintenant au débat.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Merci, monsieur le président.

Je suppose que les membres du comité sont au courant de la situation, mais je vais tout de même la résumer: il y a deux tronçons importants, soit entre Victoria et Courtenay et en Gaspésie, qui ont récemment été interdits à la circulation de passagers, non parce que la demande était insuffisante ou parce qu'il n'y avait pas suffisamment de locomotives ou de voitures, mais plutôt parce que les infrastructures ferroviaires, c'est-à-dire la voie ferrée, étaient en trop mauvais état. En fait, on ne peut plus y faire circuler ni des trains de passagers ni du fret. On y reviendra en temps voulu.

L'objectif principal de la motion est d'exhorter le gouvernement conservateur à débloquer du financement, dans le cadre du budget de 2012-2013, afin de réparer ces infrastructures pour que le transport de passagers puisse reprendre. Après tout, la demande le justifie.

M. Garrison vous parlera de la situation des voies entre Victoria et Courtenay.

Dans le cas de la Gaspésie, on a fermé le tronçon sans crier gare, au cours des trois derniers mois. Malheureusement, M. Toone, qui est le député de la région, n'a pas pu se joindre à nous aujourd'hui. En effet, il est aux îles de la Madeleine en raison de la catastrophe naturelle dont la région a été victime.

Permettez-moi de vous parler un petit peu de la Gaspésie, où il y a un grand nombre de ponts, entre autres types d'infrastructure. Ce ne sont pas les compagnies ferroviaires qui sont propriétaires du tronçon dont il est question, mais plutôt une entreprise locale qui s'appelle la Société du chemin de fer de la Gaspésie, qui est en fait une coopérative des collectivités de la région.

La société a découvert que les infrastructures dont elle avait hérité nécessitaient beaucoup de réparations, ce qui coûterait beaucoup plus que ce que seraient en mesure d'amasser les collectivités locales. Je pense qu'elles sont prêtes à assumer les coûts de l'entretien des infrastructures mais le problème, c'est que ce sont des travaux d'envergure qui sont maintenant nécessaires et le financement fait défaut. Voilà pourquoi la société fait maintenant appel au gouvernement fédéral.

Je demanderai à ma collègue du Québec de vous en dire davantage. En tout cas, nous savons qu'il y a des problèmes sur ces deux importants tronçons, mais je suppose que ce ne sont pas les seules infrastructures qui en ont besoin au pays. Je sais que le gouvernement a réservé des sommes qui serviront à réparer des infrastructures dans le Sud de l'Ontario. Il s'agit effectivement d'une responsabilité qui revient au gouvernement fédéral et non aux autorités locales.

N'oublions pas que depuis la Confédération, c'est le gouvernement fédéral qui est responsable de la construction du réseau ferroviaire et de son entretien. Sir John A. Macdonald a été l'un des premiers à s'en occuper. Il ne faudrait sans doute pas procéder exactement comme lui, toutefois, étant donné qu'il y a eu, je pense, quelques petits dérapages.

Nous espérons que le gouvernement, dans son prochain budget, accordera au grave problème qui sévit dans les régions visées en ce qui a trait au transport public de façon générale, mais plus particulièrement au transport ferroviaire de passagers, l'attention qu'il mérite.

Merci, monsieur le président.

• (0855)

Le président: Monsieur Nicholls.

[Français]

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Merci, monsieur le président.

En 1989, j'ai quitté la maison familiale et je suis parti vers l'Ouest à bord d'un train de VIA Rail. Dans les années 1980, les passagers à bord du train étaient d'origines diverses et c'était un service fiable. Depuis ce temps, le service de VIA n'est pas valorisé comme il faut.

VIA a l'obligation de donner des services fiables à tous les passagers qui veulent voyager vers Gaspé. C'est une compagnie fédérale et son mandat est d'offrir des services aux milieux ruraux qui ne sont pas bien desservis par les services d'autobus ou par le transport privé. Sur son site Web, on peut voir que, selon son plan, 50 routes sont désignées essentielles pour les communautés rurales et les régions. Si on veut éliminer une route, il faut changer le plan de la compagnie ou que le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada établisse des changements de trajets.

Nous voulons confirmer aux citoyens de la Gaspésie que le service sera accessible dans les années à venir. Je pense que c'est un service essentiel pour les citoyens de cette région, dont plusieurs n'ont pas de moyens de se déplacer autrement.

VIA Rail relève du fédéral, même si le propriétaire de la ligne de chemin de fer n'est pas le gouvernement fédéral, mais plutôt la Société du chemin de fer de la Gaspésie, comme l'a mentionné mon collègue. Il y a une entente entre le gouvernement du Québec et Transports Canada. VIA Rail nous assure que cette ligne sera opérationnelle dans les années à venir.

J'aimerais simplement dire que j'aimerais que le gouvernement assure aux citoyens de Gaspé qu'il va appuyer et promouvoir ce service.

[Traduction]

Le président: Monsieur Garrison, bonjour.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis ravi de siéger à nouveau au Comité des transports.

Aujourd'hui, je voudrais vous parler de ce que les habitants de la région appellent le chemin de fer E&N. Dans l'île de Vancouver,

personne ne reconnaîtrait le tronçon reliant Victoria et Courtenay comme étant le chemin de fer Esquimalt-Nanaimo, et pourtant il existe depuis très longtemps. Il a même fait l'objet de discussions à l'époque de la Confédération. En effet, les autorités de Colombie-Britannique acceptaient de se joindre à la Confédération du Canada à condition que Victoria soit desservie par une ligne ferroviaire de transport de passagers.

Je ne vais pas m'éterniser sur cette obligation maintenant, et il est clair que l'île de Vancouver ne menace pas de se séparer du Canada, mais sachez que le réseau ferroviaire est très important pour les habitants de l'île. Dans l'île, qui est toute en longueur, il y a en fait une seule route qui relie le sud et le nord. En quittant Victoria, elle s'avance sur ce qu'on qualifierait à Ottawa de col, col qui s'appelle le Malahat. Ainsi, à part la ligne ferroviaire, il n'y a que cette route qui relie le nord au sud. Et quand il y a un accident sur la route, ce qui est assez fréquent en raison des caractéristiques géographiques de la région, il faut la fermer et les automobilistes sont très mal pris puisqu'il n'y a pas d'autre route qui dessert l'île.

En plus d'assurer le transport de passagers, le chemin de fer E&N représente donc une deuxième option pour ceux qui désirent se déplacer dans l'île. C'est la Island Corridor Foundation, partenariat entre les différentes municipalités et les Premières nations, qui en est propriétaire. C'est en 2006 que ce groupe à but non lucratif en a assumé la responsabilité. Les Premières nations et les municipalités ont accepté de reprendre la compagnie ferroviaire parce qu'elles estimaient qu'il s'agissait là d'un outil important pour le développement économique.

Le problème, c'est que les gouvernements, tant libéraux que conservateurs, ont laissé les propriétaires de la compagnie ferroviaire négliger l'entretien de la voie ferrée, qui s'est ainsi détériorée. Pour assurer la sécurité de ce tronçon, il faut maintenant remplacer les traverses, ce qui coûterait environ 15 millions de dollars. C'est un tout petit investissement qui en vaudrait largement la peine.

Ce qui est ironique, c'est notamment le fait qu'on a fait don de terres à la compagnie CP pour qu'elle assure le transport ferroviaire dans la région et, incroyablement, lorsqu'elle a mis un terme au service et que les terres ont été rendues, elle a bénéficié d'un crédit d'impôt de 236 millions de dollars pour ce don à l'État de ce qui était à l'origine des terres publiques. Il s'agit là d'un avantage fiscal de taille dont a bénéficié cette société privée. Par contre, aucun avantage n'a été accordé à la Island Corridor Foundation, que ce soit des investissements en capital ou des fonds, pour lui permettre d'assurer l'entretien des voies ferrées et la sécurité de la ligne.

Le 10 mai, le dernier train est parti de Victoria à destination de Nanaimo; puis on a arrêté le service. À l'époque, on avait dit qu'il y aurait un autobus qui assurerait le transport jusqu'en août, mais le ministre, pour des raisons que lui seul connaît, a annulé ce service d'autobus, en précisant que le secteur privé et la route suffisaient. Depuis août, aucun service n'a été assuré par l'entité publique.

En juin 2011, les autorités provinciales de Colombie-Britannique ont promis de verser la moitié du financement nécessaire pour rétablir la ligne ferroviaire. Il s'agit là d'une contribution de 7,5 millions de dollars qui ne sera débloquée que si le gouvernement fédéral verse l'autre moitié. À l'heure actuelle, les habitants de l'île attendent que le gouvernement fédéral confirme le versement de sa part. Soit dit en passant, le gouvernement fédéral s'en sort bien: il ne doit assumer que 50 p. 100 des coûts de la remise en activité du tronçon ferroviaire.

En plus des services de transport de passagers, à long terme, le tronçon pourrait servir au train de banlieue desservant la région de Victoria. De plus, le transport de fret par train a beaucoup de potentiel, en particulier en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses qu'il vaut mieux transporter par train que par convoi routier à hauteur du col de Mahalat. Vous vous souviendrez que l'an dernier il y a un camion transportant de l'essence qui a quitté la route à hauteur du col pour se retrouver dans la rivière Goldstream, ce qui a complètement perturbé la remonte des saumons dans ce cours d'eau. En réparant la voie ferrée, on se donne cette possibilité supplémentaire, en plus du service de transport de passagers.

L'un des aspects les plus intéressants de ce dossier, c'est que comme la Island Corridor Foundation est un partenariat entre les Premières nations et les municipalités de la région, il existe des accords qui feront en sorte que ce sont les Premières nations qui effectueront une grande partie des travaux. Le travail sera effectué par un groupe de personnes dans l'île de Vancouver qui est très touché par le chômage et qui a grandement besoin de programmes d'emploi locaux qui permettront aux Premières nations et aux diverses collectivités de se sortir de la pauvreté. Ainsi, le financement du chemin de fer E&N se traduira par de multiples bienfaits.

• (0900)

Je suis ravi que mon collègue ait déposé cette motion. J'espère que les membres du comité se rallieront à sa cause et exhorteront le gouvernement à faire ce qui est, relativement parlant, un tout petit investissement dans le cadre du budget qui aura un impact majeur sur le développement économique et le tourisme dans l'île de Vancouver.

Merci.

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris ce que mon collègue de Vaudreuil—Soulanges a dit. Il faut dire que le problème n'est pas du côté de VIA Rail. Le 22 décembre dernier, VIA Rail a décidé de suspendre les services de la ligne qui dessert la Gaspésie parce qu'il y avait des problèmes de sécurité. En 2007, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada avaient conclu une entente avec les gens de la Gaspésie pour créer cette société. C'est maintenant un organisme à part, en Gaspésie. Le problème est le suivant: on a besoin d'environ 100 millions de dollars pour les cinq prochaines années. Il faut donc investir 20 millions de dollars par année pendant cinq ans pour assurer que le chemin de fer est sécuritaire. En effet, il y a un problème évident de pérennité.

Pour ma part, je suis favorable à l'idée d'appuyer les gens de la Gaspésie, mais je me demande s'il est vraiment nécessaire d'établir un programme à part, spécifiquement pour régler ces deux problèmes, c'est-à-dire celui de Vancouver et celui de la Gaspésie. Je pense qu'on devrait plutôt demander au ministre de vérifier si des programmes existants pourraient répondre de façon ponctuelle à ce problème d'infrastructures. Bien sûr, il faut tenir compte de la situation économique. Le budget va probablement faire mal, en mars prochain. J'appuie cette motion, mais je demanderais au gouvernement de ne pas attendre que des programmes soient créés et d'éviter de parler en termes strictement technocratiques.

Nous devrions inviter le ministre, qui s'occupe également de Développement économique Canada pour les régions du Québec, à jouer un rôle spécifiquement à l'égard de la Gaspésie. Pour ce qui est

de l'Ouest, un ministre est évidemment chargé de ce dossier, mais en ce qui a trait à la Gaspésie, ce n'est pas en attaquant VIA Rail qu'on va régler le problème. Il faut faire valoir au ministre qu'il y a un problème de sécurité, que les gens de la Gaspésie ne sont pas des citoyens de seconde classe et que, dans le cadre de leur développement industriel, ils méritent eux aussi de posséder des infrastructures. Nous devrions lui demander de vérifier s'il est possible de recourir aux programmes existants. En effet, créer un nouveau programme prendrait du temps et ça demanderait de faire affaire avec le Conseil du Trésor. En outre, c'est maintenant la période des consultations prébudgétaires, et le budget va être déposé le 13 mars. Ça n'aurait donc aucun sens.

Ce cri du coeur est essentiel, cependant. On a pu constater encore récemment le genre de situation qui pouvait se produire quand les éléments s'en mêlaient. Notre collègue de Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est présentement aux Îles-de-la-Madeleine. Nous pensons à ces gens et nous sommes heureux de voir comment le ministre Dutil et le premier ministre Charest ont réagi à cette occasion.

Pour ce qui est de la question du chemin de fer, vu que cette séance est publique, je pense que nous devrions nécessairement demander au ministre Lebel de se pencher sur cette situation, même si les conservateurs vont voter contre cette motion. Il est question ici de la sécurité des gens, et si rien n'est fait, il va falloir fermer le chemin de fer. En matière de développement industriel, sans infrastructures de base et sans revenus, il va y avoir des problèmes du côté de la qualité de vie. Le gouvernement du Québec a déjà investi dans les soins de santé, notamment, mais nous voulons aussi que ces gens puissent voyager et avoir accès à ce mode de transport. Je vais voter en faveur de la motion, mais peu importe la décision du gouvernement, je demanderais au ministre Lebel de se pencher sur le dossier ponctuel de la Gaspésie. En tant que ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, il peut considérer le problème qui touche Vancouver avec le ministre responsable de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada.

Merci.

• (0905)

[Traduction]

Le président: Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD):

Je n'ai pas senti que mon collègue de Vaudreuil-Soulanges avait attaqué la société d'État. Dans le fond, on demande 100 millions de dollars en cinq ans pour un service essentiel pour les gens de la Gaspésie. Présentement, VIA Rail Canada utilise un autobus pour répondre aux besoins. Toutefois, on sait que l'autobus n'est pas aussi confortable que le train, et le trajet prend environ une heure de plus qu'en train, d'après ce qu'on dit. Pour les consommateurs, il est beaucoup moins intéressant de prendre l'autobus.

On est dans une période où on ne fait que parler de création d'emplois. On l'a vu avec tous les témoins qu'on a reçus quand on étudiait la stratégie nationale de transport en commun. Il faudra d'abord des emplois pour la réparation des rails. Ce sont tous des emplois liés à la construction des wagons. On sait que tous les véhicules de transport en commun sont construits au Canada et que toutes les automobiles sont construites en Asie.

Selon moi, c'est très logique. Si on parle de création d'emplois au Canada, il faut encourager les secteurs où l'industrie est implantée au Canada. C'est une mesure que notre gouvernement devrait prendre, à la fois pour aider les services en Gaspésie et les services dans la circonscription de mon ami, et pour encourager l'industrie canadienne qui travaille pour les services de transport en commun.

Je voudrais réitérer ce que mon collègue de Vaudreuil-Soulanges a dit. Environ 50 itinéraires doivent être obligatoirement offerts à des collectivités désignées. Le tronçon Matapédia-Gaspé fait partie des routes obligatoires. On a donc l'obligation d'aider VIA Rail en ce sens. Lui donner 19 millions de dollars par année n'est pas beaucoup pour un gouvernement, si cela permet de créer de l'emploi, d'aider des personnes à se déplacer et de réduire la pollution produite par des autos. En effet, beaucoup de gens décident de prendre leur auto plutôt que de prendre l'autobus parce que c'est plus loin.

Je vais appuyer la motion de mon collègue. Merci.

● (0910)

[Traduction]

Le président: Monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls: Monsieur le président, je voulais préciser que je ne m'attaquais pas à VIA. Je voulais tout simplement vous faire remarquer que dans le plan stratégique de la société, comme mon collègue l'a précisé, 50 lignes essentielles pour les collectivités rurales ont été désignées. Si une ou deux de ces lignes venaient à être éliminées, il faudrait revoir le plan stratégique. À cet égard, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a son mot à dire et il faut que les changements aux lignes proposées fassent l'objet d'un consensus.

En Gaspésie, le train joue un rôle économique de premier plan, et par conséquent, il faut que quelqu'un fasse quelque chose, que ce soit Transports Canada, VIA ou un autre organisme responsable. Il faut agir pour que le service ferroviaire puisse reprendre. Les maires locaux et les résidents de la région sont préoccupés. On s'inquiète également du fait qu'on a l'impression que le service ne reprendra pas à la date promise.

Comme je l'ai dit, le train joue un rôle économique essentiel dans la région et le réseau ferroviaire existe depuis plus de 100 ans là-bas. Merci de m'avoir permis de faire cette clarification.

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Dans la motion, il n'y a pas de source de financement. En ce qui nous concerne, nous sommes en période déficitaire et n'avons qu'à voir ce qui se passe ailleurs dans le monde pour voir quelles sont les conséquences des déficits. J'estime donc que toute demande de financement devrait être assortie d'une source de financement. Comme ce n'est pas le cas de la motion, je ne pourrais pas l'appuyer.

Le président: Étant donné qu'il n'y a pas...

Monsieur Sullivan?

M. Mike Sullivan: Je sais que le gouvernement s'est engagé à financer des améliorations au réseau ferroviaire dans le Sud de l'Ontario. Dans des cas comme celui-ci, la source de financement est les recettes générales.

Je suppose que les conservateurs veulent être aussi équitables que possible quand il s'agit de financement. Les cas dont nous parlons sont les plus urgents, je suppose, parce que des services de transport de passagers et de fret qui étaient offerts ne le sont plus en raison de la détérioration des infrastructures ferroviaires. Le gouvernement a

promis de financer à hauteur de 175 millions de dollars, je crois, un projet de mise à niveau de l'infrastructure dans le Sud de l'Ontario: la ligne ferroviaire qui relie Peterborough à Toronto. À ma connaissance, la source de financement dans ce cas-là c'est les recettes générales. Le gouvernement s'est engagé. Je pense que la province doit avancer la moitié du financement, mais le gouvernement fédéral s'est tout de même engagé.

Il ne s'agit pas de financer les projets dont nous parlons en imposant une taxe supplémentaire. Le gouvernement a pour obligation, à titre, dans certains cas, de fournisseurs d'infrastructures de transport en commun, de verser les sommes nécessaires. D'ailleurs, des sommes ont été réservées à la mise à niveau du service reliant Toronto et London, en Ontario; en effet, le gouvernement fédéral a accordé de l'argent au CN pour rénover ses infrastructures. Le ministre des Transports a d'ailleurs fait état de ses préoccupations parce que certaines des sommes n'avaient pas été dépensées et que le CN ne bougeait pas assez rapidement. Si j'ai bien compris, les travaux sont à peine commencés.

C'est un commentaire bizarre que de dire qu'il n'y a pas de source de financement. Il y en a pourtant: il s'agit des recettes générales du gouvernement. D'autre part, de façon générale, le gouvernement actuel a à coeur la protection des investissements touchant les infrastructures ferroviaires.

Je suis conscient du fait qu'il y aura d'autres besoins en matière d'améliorations et d'entretien des réseaux ferroviaires, par exemple, pour la manutention du blé dans l'Ouest du Canada. D'ailleurs, certains ont exprimé de graves préoccupations quant à l'état de certaines lignes secondaires dans cette région. Le problème ne s'est pas encore tellement manifesté, car le transport ne commence pas avant l'été. On craint fortement, toutefois, que certaines lignes secondaires, dont sont propriétaires les collectivités, et non les grosses compagnies ferroviaires, vont disparaître. On découvrira alors que sans la Commission canadienne du blé, il est impossible de transporter cette céréale parce que les lignes secondaires ne sont pas en état de marche.

Aucun gouvernement ne semble s'intéresser au réseau ferroviaire canadien, dont ont hérité, dans certains cas, les groupes communautaires locaux. Ces derniers font de leur mieux pour en assurer le fonctionnement, pour l'entretenir, mais leur budget n'est pas comparable à celui du gouvernement fédéral.

Loin de moi l'idée qu'on devrait demander au gouvernement d'augmenter les taxes ou les impôts ou d'imposer une quelconque sanction aux collectivités où se trouvent des réseaux ferroviaires en mauvais état. Je demande simplement au gouvernement d'examiner toutes ses priorités dans le cadre de l'exercice budgétaire. Il faut que l'entretien des infrastructures figure parmi ces priorités.

Ce sont les infrastructures ferroviaires qui ont permis au Canada de se construire. Il était impératif qu'on puisse faire circuler des biens et des passagers d'un endroit à l'autre. Comme le veut la tradition, le gouvernement fédéral participe à l'entretien de cette infrastructure, et il le fait depuis au moins 150 ans. Si le gouvernement abandonne ce rôle, il faudra le dire clairement aux habitants de Peterborough. Il faudra le dire aux habitants de London. Il faudra le dire aux habitants de Cornwall. Il faudra le dire aux habitants de Kitchener.

•(0915)

Mais nous ne suggérons pas qu'il y aura du nouveau ou quelque chose de différent. Le gouvernement du Canada a toujours aidé à maintenir les infrastructures essentielles. S'il doit y avoir... Nous savons que le gouvernement provincial, à tout le moins dans le cas de Victoria, a offert son aide. Le groupe de la Gaspésie s'est clairement engagé à entretenir le chemin de fer de la région lorsqu'il sera en état de fonctionner.

Nous ne parlons pas d'investissements continus s'échelonnant sur de nombreuses années. Nous parlons d'un investissement ponctuel. Nous croyons que le gouvernement doit étudier toutes ses priorités et déterminer si l'infrastructure au Canada en fait partie; le gouvernement doit déterminer, en particulier, si ces deux couloirs ferroviaires doivent être compris dans le prochain budget fédéral.

[Français]

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

L'hon. Denis Coderre: J'aimerais poser une question à mon collègue secrétaire parlementaire du ministre.

Je ne veux pas tomber dans des débats de sémantique à propos du programme, mais il y a un problème réel de sécurité. Je voudrais d'abord savoir s'il était au courant du problème de sécurité qui touche ce segment du chemin de fer. Il faut quand même tenir compte de cette réalité. J'aimerais aussi qu'il me dise si le ministre serait prêt à se pencher sur le sujet, malgré le fait que la motion ne mentionne pas de sources de financement. Il y a quand même une réalité politique.

[Traduction]

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: La réalité, c'est que nous n'avons pas de source de financement pour ce projet. Certains ont relevé les investissements consentis par le passé: ceux-ci avaient été prévus dans des budgets et avaient été adoptés à une époque où le gouvernement avait un excédent budgétaire.

M. Sullivan a parlé de la desserte de Peterborough. Je pense que c'était dans le budget de 2007. Ce budget comptait un excédent de plusieurs milliards de dollars. À l'époque, on avait l'argent nécessaire pour ce genre de projet. Aussi, le plan d'action économique comprenait des investissements considérables pour le système ferroviaire. Le programme est maintenant arrivé à échéance. Le financement de relance du plan d'action économique ne sera pas renouvelé.

Quand on propose de nouveaux investissements pour tout projet dans un contexte de déficit, il faut préciser davantage d'où l'argent viendra. L'expression « recettes générales » est un terme poli pour désigner les contribuables. Dans les faits, le gouvernement du Canada n'a pas d'argent; ce sont plutôt les contribuables qui en ont. Nous percevons l'argent des contribuables et ils n'en ont pas les excédents... Aucun des gens que je représente ne m'appelle pour me dire: « J'ai de l'argent en trop et j'aimerais que vous le dépensiez pour moi ».

Selon notre solde budgétaire, nous sommes en position déficitaire. Nous devons enrayer le déficit aussitôt que possible. En conséquence, nous ne pouvons promettre de nouveaux investissements non capitalisés à qui que ce soit. C'est la réalité actuelle.

Nous allons présenter un budget. Je prévois que mes collègues de l'opposition seront très furieux parce que le financement de nombreux programmes ne sera pas renouvelé. Nous allons réaliser des économies dans tous les secteurs, et l'opposition va s'opposer à tous nos efforts pour épargner de l'argent et, ce faisant, elle va exiger

que nous dépensions davantage. La question à laquelle les députés de l'opposition devront répondre est la suivante: où vont-ils trouver tout cet argent? On ne peut pas se contenter de dire qu'on va imposer davantage les grandes entreprises.

Chaque fois que l'opposition a proposé un projet entraînant des dépenses, on a fait référence à la même source de financement. Les recettes engendrées par l'augmentation du taux d'imposition des sociétés proposées par l'opposition seraient loin d'être suffisantes pour financer tous les projets de l'opposition. Dans chaque comité, on propose des mesures qui entraîneront des coûts pour les contribuables; chaque fois qu'on demande à l'opposition comment elle compte financer ses projets, la réponse est: « Eh bien, augmentons le taux d'imposition des sociétés ». Si on empilait chacune des propositions de financement que l'opposition a faites en comité et qui seraient financées grâce à un taux d'imposition bonifié des sociétés canadiennes, le taux d'imposition des sociétés serait maintenant d'environ 5 000 p. 100.

Si les membres de l'opposition veulent un tout nouveau programme pour financer ces dépenses, je leur demanderais de proposer un programme précis qu'ils sont prêts à réduire pour libérer des sous. Et je leur demanderais de couper ce programme pour cette seule fin. Ils ne pourraient que le réduire une fois.

On ne peut pas dire... J'entends les députés parler des F-35. Ils veulent immobiliser la force aérienne. On ne peut faire cela qu'une seule fois. On ne peut pas ensuite demander la même chose à un autre comité et dire qu'on va immobiliser la force aérienne pour financer un autre programme. Il faut décider la façon dont on va dépenser l'argent disponible.

Soit dit en passant, vous voudrez peut-être soumettre une proposition pour permettre à nos aviateurs et aviatrices de continuer à faire leur travail. Ça aussi, ça nécessite de l'argent.

En somme, on ne va pas entériner des propositions ponctuelles dans chacun des comités — même si, prises séparément, elles peuvent sembler minimes — pour se retrouver avec une énorme obligation de dépenser pour laquelle il n'existe aucune source de financement. Bien que mes collègues de l'autre côté ont, de leur façon bien à eux, formulé d'excellents arguments découlant de recherches poussées — et je respecte le fait qu'ils l'aient fait de bonne foi et qu'ils aient consacré temps et efforts à la motion — je ne peux pas appuyer celle-ci pour les raisons énoncées plus haut.

Merci.

•(0920)

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Non, je n'ai rien à dire.

Le président: D'accord.

Monsieur Nicholls.

M. Jeff Watson: J'aurai peut-être un commentaire plus tard.

Des voix: Oh, oh!

M. Jamie Nicholls: Eh bien, monsieur le président, j'ai souvent entendu ce dicton lorsque j'étais jeune: il faut dépenser de l'argent pour gagner de l'argent. C'est sans aucun doute le cas lorsqu'il est question d'infrastructure. Les investissements en infrastructure permettent de relancer l'économie, ce qui veut dire — quand on crée de la richesse en stimulant l'économie grâce aux infrastructures — qu'on perçoit des recettes plus importantes en impôts. Par conséquent, on se retrouve avec plus d'argent à investir.

Il faut faire des investissements stratégiques tout en étant prudents plutôt que de dire « nous n'allons pas du tout dépenser l'argent des contribuables ». Il ne s'agit pas d'une stratégie, loin de là: c'est simplement un slogan politique vide de sens pour tenter de vendre une idéologie aux électeurs.

C'est en faisant des investissements stratégiques qu'on gouverne de façon sensée. On a démontré que les deux dessertes ferroviaires dont nous parlons aujourd'hui stimulent l'économie, sont essentielles pour le tourisme local et sont vitales pour les services de soins de santé des passagers, à tout le moins en Gaspésie.

Je ne vois pas en quoi le fait d'investir dans des infrastructures ferroviaires équivaut à jeter de l'argent par la fenêtre. Grâce à ces investissements, nous allons créer de la richesse qui profitera au gouvernement et qui fera augmenter les recettes fiscales du gouvernement, lui donnant ainsi l'occasion de dépenser dans d'autres domaines, d'investir à nouveau dans l'économie et de faire d'autres investissements stratégiques. J'ai l'impression que le gouvernement veut renoncer à toute dépense et ne veut pas s'impliquer dans quoi ce soit.

Une voix: Mis à part les avions et les prisons...

M. Jamie Nicholls: Et pour ce qui est des programmes, il y a deux jours, j'ai présenté un projet de loi d'initiative parlementaire qui permettrait aux employés ayant droit à certains avantages comme des laissez-passer d'autobus, des pistes cyclables ou du covoiturage de payer moins d'impôts. Nous avons chiffré ce programme qui représente 93 millions de dollars à comparer aux 150 millions de dollars que le gouvernement débourse actuellement pour son crédit d'impôt de 15 p. 100 pour les laissez-passer d'autobus. Il s'agit de 60 millions de dollars, ce qui représente une bonne partie du montant dont on a besoin pour la desserte de la Gaspésie. Cette initiative permettrait aux employés de ne plus payer les impôts associés à ces avantages.

En prenant des décisions stratégiques et sensées, on peut renforcer l'économie et augmenter les recettes fiscales grâce à la création de la richesse et la relance de l'économie. Je constate que le gouvernement n'a pas la volonté de travailler en ce sens.

● (0925)

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Il existe, au sein du gouvernement du Canada, un programme intitulé PPP Canada. PPP Canada est conçu, selon son site Web de planification économique, pour gérer le 1,257 milliard de dollars en fonds d'infrastructure. Le 10 mai 2010, PPP Canada a investi 50 millions de dollars en communications radio maritime. En 2011, l'organisme a reçu des propositions, 18 desquelles se rapportent au transport.

Monsieur le président, c'est censé porter sur des partenariats public-privé. Dans le cas qui nous occupe, je pense que c'est tout à fait pertinent parce qu'il y a une compagnie privée et un gouvernement provincial qui dit « Oui, nous allons assumer chacun le tiers des coûts ». Tout ce qui manque, c'est un engagement du gouvernement fédéral à déboursier le tiers des coûts. Il s'agit de la vraie définition de partenariat. C'est ce qu'on appelle un partenariat PPP.

En fait, PPP Canada — P3Canada.ca — nous apprend que « L'infrastructure publique touche concrètement la vie quotidienne des Canadiens: l'eau potable qu'ils boivent, les routes qu'ils empruntent pour se rendre au travail. » Le site parle de projets écologiques. Il parle de transport et de toutes sortes de choses. Le site comprend même une carte de tous les projets que le programme

a financés. Il y a une carte sur le transport. Je constate que le site regorge de projets de transport en commun, alors je ne vois pas...

Le Centre d'entretien ferroviaire de Lachine est un PPP, alors je vois que a) de l'argent y est investi et b) il existe un projet. Le site donne une bonne description du projet: la deuxième phase vient de se terminer et la troisième phase va probablement bientôt commencer parce qu'il s'agit de 2012... Le gouvernement fédéral n'a donné que 25 millions de dollars pour l'entretien des trains de banlieue de Lachine: « concevoir, construire et financer les installations afin d'assurer l'entretien des flottes actuelles et futures de trains de banlieue ». Mon Dieu: je pense que ces projets sont des plus pertinents. Ainsi, si M. Poilievre est nerveux ou ne connaît pas bien ce programme, il peut consulter P3Canada.ca. Le site dresse la liste de tous les projets.

De plus, il y a peu de temps, à ce comité, nous avons parlé des 48 millions de dollars en fonds d'infrastructure écologique qui ont été reportés puis renvoyés aux recettes générales. Je crois qu'on pourrait utiliser un fonds d'infrastructure écologique de 50 millions de dollars puisque les trains sont écologiques. Sur l'île de Vancouver, je suis persuadée que le manque de services ferroviaires multiplie le nombre de voitures sillonnant les routes de l'île. C'est une belle région et elle possède d'excellents députés qui luttent pour leurs voies ferrées.

Si vous voulez que j'amende la motion en ajoutant le concept des PPP, par exemple, je peux le faire. Mais je pense avoir été claire.

J'aimerais mentionner un autre projet en Ontario qui est confronté à beaucoup de difficultés; il s'agit d'un projet à Cornwall. Récemment, VIA Rail a décidé d'interrompre le service à destination de Kingston, de Cornwall et de tout le Sud de l'Ontario, ce qui fait en sorte qu'il n'y a plus de services en soirée à destination de Toronto et Montréal. Par conséquent, si vous êtes un homme ou une femme d'affaires et que vous devez vous rendre à Toronto, vous devez quitter Cornwall très tôt. Vous ne pouvez pas attendre la fin de la journée pour prendre le train pour revenir à Toronto, Ottawa ou Montréal. En fait, les voyages qu'on a supprimés sont les services en soirée de Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa. Le maire de Cornwall, par exemple, est extrêmement furieux et a indiqué que ça va représenter un dur coup. Les représentants de la Chambre de commerce croient que ça va leur nuire.

● (0930)

Je crois que les deux projets devant vous ne constituent qu'un exemple. Nous devons nous pencher sérieusement sur les services ferroviaires partout au Canada. Au cours des 10 à 15 dernières années seulement, beaucoup de services aux voyageurs ont été éliminés. Dans des régions où l'on dépend du train, le service a été réduit. En tant que pays, je pense que nous devons faire l'inverse et accroître le service ferroviaire.

Ces deux dessertes ont été créées au Canada il y a plus de 100 ans. Si elles demeurent fermées, nous perdrons une partie du Canada, ni plus ni moins.

[Français]

Le président: Monsieur Coderre, vous avez la parole.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, on parle depuis trois quarts d'heure, et le NPD vient déjà de changer d'idée. Cela prouve à quel point ce parti n'a aucune expérience de la gouvernance. On demande de créer un nouveau programme, puis on essaie de nous faire la morale en disant qu'un programme existe, celui du PPP.

Vous auriez dû faire vos devoirs au lieu de nous faire perdre notre temps aujourd'hui. Vous auriez dû, après avoir constaté qu'il y avait un problème en Gaspésie et sur l'Île de Vancouver, demander au gouvernement qu'il s'assure d'offrir à la population, pour des raisons de sécurité, un chemin de fer adéquat, à l'aide d'un PPP.

Nous perdons notre temps, monsieur le président. Je trouve ça un peu inacceptable, surtout venant de la députée de Trinity—Spadina qui a de l'expérience. Je ne comprends pas pourquoi, en plus, elle fait la morale à ses propres troupes. Je trouve ça un peu triste.

J'avais une question sérieuse à poser à M. Poilievre. Là, on parle de sécurité. Je ne veux pas parler de financement. Ils sont mêlés. Nous, du Parti libéral, ne sommes pas mêlés. Il y a un problème de sécurité en Gaspésie. Je parle des citoyens. Je ne parle pas d'argent, mais de sécurité.

La motion ne sera pas adoptée. Le ministre Lebel peut-il se pencher sur la question et voir ce qui se passe, s'il y a un véritable problème de sécurité et s'il y a des solutions qu'on peut étudier? Je ne vous demande pas quelles sont les sources de financement, mais s'il y a des solutions qu'on peut étudier. Je ne vous demande pas d'argent. Je vous demande si, pour des raisons de sécurité, le ministre peut se pencher sur ce dossier. Est-il au courant de ce qui se passe? S'il l'est, alors dites-le-nous.

• (0935)

[Traduction]

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Mme Chow ne peut modifier la motion pour y inclure le financement P3. Cela minerait l'objectif de la motion, qui est la mise en place d'un nouveau programme d'investissement pour l'infrastructure ferroviaire. Le financement P3 est déjà prévu dans le budget et je lui rappellerais — ses collègues qui sont assis à ses côtés ne l'ayant pas fait car ils n'étaient pas là — qu'elle a voté contre ce type précis de financement.

En ce qui a trait au point soulevé par M. Coderre, P3 relève du ministère des Finances et non du ministre des Transports.

Monsieur le président...

Le président: M. Coderre, pour un rappel au Règlement.

L'hon. Denis Coderre: Je vous aime bien, Jeff, mais j'ai parlé de sécurité. Je n'ai pas parlé de P3. Je voulais juste prouver qu'ils n'avaient pas bien fait leurs devoirs.

M. Jeff Watson: Il s'agit d'une erreur d'interprétation, alors.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, mais c'est un excellent point.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Je pense que personne n'est dupe: cela vise davantage des jeux politiques. Même si nous ajoutons une mesure comme celle-ci à notre budget, le NPD voterait probablement contre, de toute façon. Il ne s'agit que de joutes politiques de bas étage au niveau du comité. Je voterai contre cette motion.

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je voudrais seulement rappeler qu'on est favorable au PPP pour le pont Champlain. Les gens du NPD proposent un PPP pour les chemins de fer. Lors de la dernière étude où on a parlé de transport en commun, des gens du NPD étaient opposés au PPP, et maintenant, pour le chemin de fer, ils sont en faveur.

[Traduction]

Je n'ai rien à ajouter.

Le président: Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: J'aimerais juste rappeler à M. Watson que le service ferroviaire de Windsor est aussi menacé. Dans le rapport qui a été produit l'année dernière, et qui a été parrainé par le gouvernement fédéral, on semblait suggérer qu'il n'y avait plus de motif valable de maintenir le service entre Toronto et Windsor.

Une voix: [Note de la rédaction: inaudible]

M. Mike Sullivan: Pardon?

Une voix: J'ai dit que les fonctionnaires pourraient...[Note de la rédaction: inaudible]

Des voix: Oh, oh!

Le président: Nous entamons un débat.

M. Mike Sullivan: Nous entamons un débat. Je voulais juste le lui rappeler.

Merci.

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Merci, monsieur le président.

J'ai parlé de P3 pour la simple et bonne raison que M. Poilievre nous a interrogés sur la source de financement.

J'aimerais rappeler à mon bon ami du Parti libéral qu'une bonne part de la diminution des services ferroviaires voyageurs s'est produite sous le gouvernement libéral. C'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles ils n'ont pas obtenu beaucoup de sièges dans les circonscriptions rurales: en effet, une bonne part de la diminution des services a été effectuée dans les collectivités éloignées. Vous ne souhaitez certainement pas que je vous en dresse la liste, mais je peux vous dire qu'il en existe une dans le Nord de l'Ontario où les gens se souviennent bien qu'ils ont perdu leurs services ferroviaires passagers sous le gouvernement libéral, le dernier gouvernement libéral.

Merci.

Le président: Personne d'autre ne souhaitant intervenir, nous allons maintenant passer au vote.

Mme Olivia Chow: Un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

Le président: Nous allons procéder à un vote par appel nominal. Ceux qui sont pour? Contre?

(La motion est rejetée par 6 voix contre 5.)

Le président: La motion est rejetée. Passons maintenant à la deuxième motion. Je pense que tout le monde en a une copie, mais nous allons vérifier.

Nous allons maintenant examiner la motion de Mme Chow. Madame Chow, vous avez donc la parole.

• (0940)

Mme Olivia Chow: Merci, monsieur le président.

Je parlerai de l'Administration portuaire de Toronto, avec laquelle j'ai un peu d'expérience. Mes collègues du Québec parleront de l'Administration portuaire de Québec.

J'ai remarqué récemment que Colin Watson a été nommé de nouveau à l'Administration portuaire de Toronto. M. Watson a fait l'objet de deux enquêtes — dont l'une a été effectuée par Davies, Ward and Beck, un cabinet d'avocats de Bay Street — en raison d'un conflit d'intérêts.

Je crois que ce cabinet d'avocats, dont les services ont été retenus par l'Administration portuaire de Toronto, en était parvenu à la conclusion qu'il y avait, en effet, conflit d'intérêts. Voici ce que le cabinet a indiqué:

À notre avis, M. Watson serait en conflit d'intérêts... en participant aux discussions du conseil d'administration relatives à Porter ou en votant sur des décisions du conseil d'administration liées à Porter, car cela lui donnerait la possibilité de favoriser l'intérêt personnel de l'un de ses amis.

Dans le passage suivant, le cabinet parle de M. Robert Deluce, le PDG de Porter Airlines. La suite se lit comme suit:

Par conséquent, à notre avis, M. Watson ne peut... participer aux discussions du conseil d'administration relatives à des contrats ou toute autre affaire entre l'Administration portuaire de Toronto et Porter et ne peut voter sur des décisions du conseil d'administration concernant ces questions.

Il a reconnu qu'il était un ami.

Comme certains d'entre vous le savent, Porter Airlines dispose d'un monopole fermé, car cette compagnie possède un certain nombre de terrains de l'Administration portuaire de Toronto, et le code de déontologie de l'Administration portuaire est contenu dans ses lettres patentes. Ce code indique notamment ce qui suit:

Un administrateur ou un dirigeant ne doit pas laisser ses intérêts personnels... entrer en conflit ou donner l'impression d'entrer en conflit avec les fonctions et les responsabilités de l'administrateur ou du dirigeant ou avec les intérêts de [l'Administration].

Cela fait référence à l'Administration portuaire de Toronto. Le code se poursuit comme suit:

...la confiance du public dans l'intégrité et l'impartialité de l'Administration peut être remise en question tant par l'apparence d'un conflit d'intérêts que par un conflit réel...

L'administrateur ou le dirigeant qui est en conflit d'intérêts... ne doit pas participer aux discussions ou au vote du conseil sur tout sujet lié au conflit, ou encore fournir des conseils à ce dernier à ce sujet...

Ensuite, en 2009, la commissaire a produit un rapport. La commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique a indiqué ce qui suit:

Selon... M. Watson aurait clairement avoué à maintes reprises qu'il était un « bon ami » de M. Deluce et mentionné notamment avoir participé à diverses activités mondaines, dont jouer au golf, avec M. Deluce.

Je pense que cette nomination contrevient à la Loi maritime du Canada, car cette dernière exige que la nomination des administrateurs soit associée à une « consultation » auprès des usagers du port. Dans ce cas, je ne crois pas que cette consultation ait eu lieu. Deuxièmement, à l'exception des administrateurs nommés par chacune des administrations, fédérale, provinciale et municipale, les autres administrateurs doivent être nommés selon les résultats de cette consultation.

La raison pour laquelle je souhaite que nous examinions cette question et que nous invitions M. Colin Watson, c'est pour pouvoir l'interroger précisément sur l'apparence de conflit d'intérêts et l'absence de consultation auprès des usagers et de la Ville de Toronto. J'ai indiqué expressément que cela devrait avoir lieu le 28 février de cette année. Je pense qu'il est important que les personnes nommées... En vertu du mandat de notre comité, nous avons le droit d'inviter des personnes nommées à comparaître afin de mieux les connaître.

• (0945)

Merci.

Le président: Les députés peuvent prendre la parole.

[Français]

Monsieur Coderre, vous avez la parole.

L'hon. Denis Coderre: Je suis en faveur de cette motion, mais je voudrais savoir une chose. Bernard Généreux était anciennement député du comté de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup. Évidemment, je trouve un peu particulier que cet ex-député ait été nommé au conseil d'administration du Port de Québec. Était-il le candidat du gouvernement?

[Traduction]

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Je ne crois pas que ce soit bon qu'il y ait ingérence politique dans le processus, comme le veut la motion... On nomme des administrateurs aux administrations portuaires, aéroportuaires et autres organisations de ce genre un peu partout au pays régulièrement. Si notre comité devait approuver toutes ces nominations, il n'aurait le temps de rien faire d'autre.

Toutes les nominations sont faites en fonction du mérite et nous rendons des comptes au moment des élections aux habitants des collectivités où ces nominations ont été faites. Honnêtement, j'estime que nous faisons cela plutôt bien. Les administrations portuaires et aéroportuaires de tout le pays fonctionnent bien.

À Ottawa, par exemple, où nous faisons les nominations en partenariat avec la ville depuis six ans, c'est un succès. L'Aéroport international d'Ottawa vient d'être jugé le meilleur dans la catégorie des aéroports fréquentés par de deux à cinq millions de passagers par année. Il faut bien sûr féliciter le chef de la direction, Paul Benoit, et les employés qui se consacrent jour et nuit au bon fonctionnement de l'aéroport et aux utilisateurs. Mais on ne peut nier que le conseil d'administration, dont certains membres sont nommés par le gouvernement fédéral, a contribué à ce succès.

Notre bilan prouve que nous choisissons de bons candidats pour siéger à ces administrations qui fonctionnent si bien et, dans la plupart des cas, sans perte de revenus et, donc, à très faible ou sans coût pour les contribuables.

Ce serait une très mauvaise idée que de détourner le comité de son travail si important en l'obligeant à faire témoigner ces Canadiens honorables et compétents, ce qui, d'ailleurs, pourrait se transformer en chasse aux sorcières.

Merci.

Le président: Monsieur Nicholls, vous avez la parole.

M. Jamie Nicholls: Quand vous mentionnez continuellement que cela coûtera très peu aux contribuables, vous prouvez que le gouvernement fait de la petite politique lui aussi. Le comité a tout à fait le droit d'examiner les décisions prises par le gouvernement qui suscitent de graves doutes dans son esprit.

Je crois savoir que M. Généreux n'était pas le candidat retenu par le conseil d'administration de l'Administration portuaire, mais plutôt celui du ministre, n'est-ce pas?

Les habitants de Rivière-du-Loup ont de graves réserves. Nous avons des questions à poser à M. Généreux pour nous assurer qu'il est en effet le plus apte à remplir ces fonctions. Le gouvernement s'est immiscé dans la décision du conseil d'administration du port en choisissant son propre candidat...

Une voix: C'est comme cela que ça marche...

M. Jamie Nicholls: ... plutôt que de suivre les conseils du conseil d'administration, plutôt que de collaborer avec ceux qui administrent cette...

Une voix: C'est la loi.

M. Jamie Nicholls: Je sais que c'est ce que prévoit la loi. Je comprends cela, mais le fait est que le gouvernement devrait travailler de concert avec ses partenaires pour trouver le meilleur candidat. Nous avons de sérieuses réserves. Nous voulons interroger M. Généreux. Nous estimons qu'à titre de membres du comité, nous devrions passer en revue certaines décisions.

• (0950)

Le président: Je cède la parole à M. Adler.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

C'est la même chose au comité des finances où je siège: les députés néo-démocrates lancent toutes sortes d'accusations farfelues et sans fondement. Ils ne font pas leurs recherches.

Non seulement le NPD ne fait pas ses recherches, il ne pourrait tomber plus bas. Il y a un peu plus de deux ans, Mary Dawson, la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique, a blanchi M. Watson de toute allégation d'irrégularité ou de conflit d'intérêts. Le dirigeant de l'Administration portuaire de Toronto, Mark McQueen, a déclaré que le temps était venu de tourner la page et de travailler à relancer l'économie de Toronto.

Et voilà que le NPD ressort des allégations faites il y a plus de deux ans pour faire de la diffamation. N'ont-ils aucun respect pour la décence humaine? N'ont-ils aucun respect pour la réputation dont jouit cette personne dans le milieu des affaires, sa collectivité, et sa famille?

Le NPD n'est jamais tombé si bas, et j'en suis scandalisé, surtout quand cela vient d'une députée qui prétend avoir beaucoup d'expérience dans le domaine. J'en suis choqué et outré. Je ne peux donner mon appui. C'est scandaleux.

Le président: Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci, monsieur le président.

On parle d'expérience, et les députés de l'autre côté se demandent si nous y sommes sensibles parce que nous nous questionnons sur les compétences de M. Généreux, qui a été nommé au conseil d'administration du Port de Québec. Pourtant, sa carrière n'a jamais été liée au secteur maritime; il a été directeur général d'une imprimerie.

Comment le gouvernement peut-il dire qu'il s'agit de la personne la plus compétente? Il est président-directeur général d'une imprimerie située à La Pocatière, et on le nomme au conseil d'administration du Port de Québec. S'il est vraiment la meilleure personne pour ce poste, nous aimerions pouvoir le constater, nous aussi.

Nous sommes membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Présentement, on a nommé quelqu'un qui représente le gouvernement au conseil d'adminis-

tration du Port de Québec. Mes collègues et moi ne voyons pas pourquoi il a été nommé, si ce n'est qu'il est un ancien député conservateur. Qui plus est, il habite à 150 km de ce port.

Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Tout d'abord, le comité vient de s'entendre sur le calendrier des travaux pour les prochaines semaines. Ce n'est pas à l'instant qu'ils ont décidé de l'interrompre: avec l'avis de motion, ils avaient toujours eu l'intention d'interrompre les travaux du comité. À mon avis, ce n'est pas acceptable. Deuxièmement, ils ne proposent pas de revoir toutes les nominations à Transports Canada, et il y a des centaines et des centaines de nominations. Cela signifie peut-être qu'ils approuvent toutes nos nominations à part ces deux-là. Nous les en remercions.

Ce qu'ils proposent, c'est une approbation sélective de certaines nominations. À mon avis, soit ce comité va examiner toutes les nominations, soit aucune. Mais qu'est-ce que cela signifie quand on choisit certaines nominations pour les approuver? Étant donné la quantité de nominations à Transports Canada, le comité serait complètement dépassé et devrait se dévouer exclusivement à l'examen des nominations. Nous ne pourrions pas nous consacrer aux autres travaux importants que nous avons déjà accepté de faire.

À mon avis, nous devrions aller de l'avant avec le calendrier suggéré pour les travaux du comité. Ces travaux sont beaucoup plus importants. Nous ne devrions pas aller de l'avant avec... Encore une fois, il s'agit de petite politique. Ce n'est rien d'autre. Je vais voter contre la motion.

• (0955)

Le président: Monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls: Nous ne proposons pas d'étudier des centaines de candidats. Nous proposons de poser des questions à deux candidats. Ça fait partie du mandat du comité, alors je ne vois rien d'inhabituel à cela. Quand il s'agit de deux candidats au sujet desquels nous avons des questions légitimes, nous ne voyons pas pourquoi on devrait empêcher le comité de s'acquitter de son mandat en leur posant des questions.

Le président: Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: À mon avis, M. Watson a tapé dans le mille quand il a dit que ça prendrait probablement des années de réunions juste pour examiner toutes les nominations. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé seulement d'en étudier deux. La raison pour laquelle on parle de ces deux-là, c'est qu'il y a des inquiétudes légitimes soulevées au sein des collectivités sur la pertinence de ces nominations. Je me disais donc que le comité a la possibilité d'examiner certaines de ces nominations.

Le gouvernement verse beaucoup d'argent à ces administrations, que ce soit en salaires, en indemnités journalières, etc., et nous voulons nous assurer que le contribuable en reçoit pour son argent. Nous ne voulons pas revenir aux nominations purement politiques qui sont faites pour récompenser les collecteurs de fonds ou récompenser des candidats déçus. Les conservateurs s'en sont plaints quand les libéraux le faisaient. Ils se sont plaints avec énergie quand les libéraux nommaient leurs amis — qui n'avaient aucune expérience dans la gestion des ports — aux administrations portuaires.

Nous craignons de voir certaines de ces tendances refaire surface. Vous pourriez nous montrer que nous avons complètement tort, et tout serait dit. Invitons donc ces personnes ici et demandons-leur quelles sont leurs compétences pour gérer ces administrations avec l'argent des contribuables.

Je comprends... vous n'avez pas vu... Nous les examinons tous dans mon bureau. Je m'assure que, quand nous recevons les avis de nomination du gouvernement, nous les examinons tous. Nous les examinons tous le plus en détail possible dans les limites du temps... Dans certains cas, nous avons des doutes, et nous faisons alors des vérifications. Nous disons: « ah, oui, c'est acceptable »...

Dans ces deux cas, par contre, nos doutes sont plus importants. Nous avons fait des recherches et nous avons découvert certains problèmes.

C'est tout ce que nous voulons. Nous ne suggérons pas, et nous ne le ferions pas, d'examiner les centaines et les centaines de nominations faites par le gouvernement. Dans l'ensemble, la plupart sont simplement des renominations de personnes qui ont été nommées par l'ancien gouvernement libéral — ou plutôt certaines le sont. Évidemment, il y a eu des changements, et évidemment, le gouvernement conservateur, qui s'est plaint des nominations faites sur une base politique, s'est débarrassé de bon nombre de ces gens-là.

Mais quand il commence à tomber dans le même piège, nous voulons pouvoir poser des questions. Je pensais que c'était là un rôle légitime du comité: poser des questions aux gens qui sont payés par le trésor public et qui occupent des postes pour lesquels ils ont la confiance des Canadiens. S'il y a des allégations que ces nominations sont faites sur une base politique plutôt que pour de bonnes raisons économiques, nous aimerions les vérifier. C'est la raison pour laquelle nous voulons aller de l'avant.

Le président: Avant de céder la parole à Mme Chow, je pense qu'il est important de mentionner aux membres et aux fins du compte rendu que les administrations portuaires s'autofinancent. Elles ne sont pas financées par le gouvernement. Juste pour que tout soit clair.

Madame Chow.

• (1000)

Mme Olivia Chow: Oui, mais elles peuvent aussi demander des fonds au gouvernement fédéral, et un nombre assez important d'administrations portuaires reçoivent effectivement de l'argent du gouvernement fédéral. Auparavant, en vertu de la Loi maritime, elles n'avaient pas le droit de recevoir de fonds publics, mais depuis la loi a été modifiée afin de permettre à toutes les administrations portuaires de demander de l'argent au gouvernement fédéral. Ainsi, par exemple, l'Administration portuaire de Toronto a reçu beaucoup d'argent du gouvernement fédéral pour les aéroports.

Je vois qu'il est question, dans un communiqué du 21 avril 2006, d'une nouvelle commission des nominations publiques dont les fonctions sont énoncées comme suit:

La Commission des nominations publiques a pour mandat de surveiller le processus de sélection des candidats à des nominations faites par le gouverneur en conseil pour les agences, conseils d'administration, commissions et sociétés d'État, et d'en faire rapport.

C'est-à-dire des sociétés d'État comme les administrations portuaires. On lit ensuite:

La commission élaborera des lignes directrices, examinera et approuvera les processus de sélection proposés par les ministres pour combler des postes au sein de leur portefeuille et fera publiquement rapport du respect des lignes directrices par le gouvernement.

La Commission des nominations publiques est prévue aux termes de la Loi fédérale sur l'imputabilité qui a été déposée à la Chambre des communes le 11 avril 2006.

À cette occasion, le premier ministre a déclaré: En créant la Commission des nominations publiques, le gouvernement met en oeuvre un élément clé de son plan d'ensemble destiné à renforcer l'imputabilité au sein du gouvernement aux termes de la Loi fédérale sur l'imputabilité. La Commission exercera la surveillance nécessaire...

Le président: M. Watson invoque le Règlement.

M. Jeff Watson: Je crois que la motion a pour objet d'inviter certaines personnes qui ont été nommées à comparaître devant le comité. La Loi fédérale sur la responsabilité n'est pas du ressort de notre comité et je ne pense donc pas que cela soit pertinent. J'aimerais qu'elle s'en tienne à la motion, je suppose.

Le président: J'écoutais Mme Chow et j'espérais qu'elle en arriverait très rapidement là où elle veut en venir.

Mme Olivia Chow: J'y arrive.

Je poursuis donc:

La Commission exercera la surveillance nécessaire pour s'assurer que la sélection des candidats est fondée sur le mérite et se fait de manière ouverte et transparente.

Monsieur le président, puisque cette commission n'existe plus, personne n'est vraiment en mesure d'exercer « la surveillance nécessaire pour s'assurer que la sélection des candidats est fondée sur le mérite et se fait de manière ouverte et transparente ».

Si ces nominations se font de manière ouverte et transparente et sont fondées sur le mérite, alors il n'y a rien à cacher. Permettez-nous donc de les inviter à comparaître.

Le président: Monsieur Adler.

M. Mark Adler: Monsieur le président, je le répète, cette motion du NPD me rend très mal à l'aise. Ce sont des tactiques dignes de McCarthy.

Des voix: Oh, oh!

M. Mark Adler: Ce qu'ils veulent, c'est convoquer des personnes nommées par notre gouvernement et leur demander essentiellement: « Êtes-vous ou avez-vous déjà été un conservateur? » C'est ridicule.

Voyons donc: n'avez-vous aucune décence?

Le président: Comme plus personne ne demande la parole, je vais mettre la question aux voix:

Une voix: Un vote par appel nominal.

Le président: On demande un vote par appel nominal.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5.)

Le président: La motion a été rejetée et cela met fin à notre séance de travaux pour aujourd'hui.

Je vous souhaite à tous une bonne semaine de relâche dans vos circonscriptions. Nous nous reverrons le 28.

Merci à tous.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les
Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Additional copies may be obtained from: Publishing and
Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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