



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 054 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 29 novembre 2012

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 29 novembre 2012

•(1105)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte.

J'aimerais tout d'abord accueillir et remercier le ministre M. Lebel, le ministre M. Fletcher et les fonctionnaires du ministère de leur présence ici aujourd'hui.

Les ministres seront avec nous pendant la première heure, après quoi les fonctionnaires resteront pour répondre aux questions pendant le reste de la réunion.

Messieurs les ministres, vous avez probablement quelques remarques liminaires.

Monsieur Lebel, veuillez commencer.

L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci de votre invitation à rencontrer les membres du comité aujourd'hui pour faire le point sur le portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités et vous parler de notre Budget supplémentaire des dépenses.

J'ai le plaisir d'être accompagné de mon collègue, l'honorable Steven Fletcher.

[Français]

Je tiens aussi à vous présenter avec plaisir notre nouveau sous-ministre au ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, M. Louis Lévesque. Plusieurs le connaissent, mais il est nouveau dans ce poste. Nous sommes également accompagnés de Mme Anita Biguzs, sous-ministre déléguée à Transports Canada, ainsi que de Mme Marie Lemay, sous-ministre déléguée pour Infrastructure Canada, elle aussi récemment arrivée dans notre équipe.

[Traduction]

Je vais d'abord parler de nos priorités en matière de transport et d'infrastructure et M. Fletcher parlera de deux sociétés d'État qui font partie de notre portefeuille.

Les questions de transport et la législation connexe nous ont tenus très occupés cette année. Je me réjouis de poursuivre notre travail pour appuyer le réseau de transport du Canada afin d'assurer la prospérité économique de notre pays. Les transports sont un élément fondamental de la croissance économique, de la création d'emplois et de la compétitivité du Canada dans le monde. Le financement que nous demandons dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses contribuera à atteindre ces objectifs.

[Français]

Comme vous le savez, le gouvernement attache une grande importance au rôle que joue le commerce pour alimenter notre économie, créer des emplois et améliorer notre qualité de vie. Les

transports, à leur tour, aident à alimenter le commerce et exigent une coordination entre de nombreux intervenants dans tous les modes de transport, de sorte que les chaînes d'approvisionnement transportent les biens de façon efficace, sûre et sécuritaire.

C'est pourquoi nous avons élaboré l'approche des portes et des corridors de commerce du Canada et établi la Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique, la Porte continentale et la Porte de l'Atlantique, afin d'assurer notre compétitivité et notre prospérité futures.

Le partenariat est l'un des principes clés de cette approche. Il exige que le gouvernement fédéral travaille avec les autres gouvernements et les partenaires du secteur privé afin d'élaborer des projets qui permettront de renforcer à la fois nos systèmes de transport et les liens commerciaux internationaux du Canada.

[Traduction]

De nombreuses initiatives sont nécessaires à l'appui de notre programme commercial et de passerelles. La première est la construction de ponts, littéralement, pour améliorer nos corridors de transport. Par conséquent, depuis 2009, le gouvernement fédéral a investi près de 380 millions de dollars pour maintenir la sécurité et les structures du corridor du pont Champlain.

[Français]

En octobre 2011, j'ai annoncé la construction d'un nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal, afin de remplacer le pont Champlain. L'établissement d'un nouveau passage dans ce corridor reste une priorité pour notre gouvernement. Ces structures constituent non seulement des liens de transport vitaux pour les personnes et les biens dans la région, mais aussi un corridor commercial de grande valeur par lequel transitent des échanges commerciaux d'une valeur de 20 milliards de dollars.

L'évaluation environnementale du projet a été lancée en janvier dernier et sera terminée en 2014. Depuis, bien que les structures actuelles restent sécuritaires, nous prenons des mesures pour faire en sorte qu'elles restent en bon état de fonctionnement. Nous continuerons de travailler de près avec nos intervenants tout au long de la réalisation du projet.

[Traduction]

Le passage international de la rivière Détroit, le nouveau pont entre Windsor et Détroit, est un autre projet qui contribuera largement à la compétitivité du Canada et à sa prospérité à long terme. Ce nouveau pont de propriété publique est essentiel à la sécurité économique du Canada et des États-Unis. Permettez-moi de faire quelques remarques pour placer ce projet dans un meilleur contexte.

•(1110)

[Français]

La vaste majorité de nos échanges commerciaux traverse la frontière par camion, et une grande partie passe par Windsor et Detroit. Avec plus de 8 000 camions par jour

[Traduction]

— encore une fois, il s'agit de 8 000 camions par jour —

[Français]

il s'agit du poste frontalier Canada—États-Unis le plus achalandé. À elle seule, la compagnie Chrysler effectue 1 200 traversées par jour, pour vous donner un exemple. En 2011, les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis se sont élevés à 689 milliards de dollars.

[Traduction]

Ce projet fera progresser le plan d'action économique du Canada et offrira une capacité dont nous avons bien besoin pour composer avec la croissance prévue de la circulation des personnes et des biens dans les années à venir. Non seulement il va créer 10 000 à 15 000 emplois dans le secteur de la construction au Michigan et en Ontario, il créera également de nouveaux emplois liés aux échanges commerciaux ainsi que des possibilités d'investissement le long du corridor Québec-Windsor, ce qui aura pour effet d'améliorer encore la compétitivité du secteur manufacturier nord-américain.

Il est donc logique qu'un nouveau pont soit hautement prioritaire pour les expéditeurs et les fabricants. Pour accélérer la construction, nous avons présenté un projet de loi intitulé Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce afin d'assurer la construction rapide de ce pont. Le Canada recouvrera cet investissement au moyen des recettes de péage, comme à Montréal.

[Français]

Le passage Windsor-Detroit n'est que l'une des nombreuses initiatives lancées par Transports Canada avec les États-Unis en appui au Plan d'action économique.

Nos deux pays collaborent également de façon étroite dans le monde maritime. Nous avons annoncé, en septembre dernier, notre participation, avec la Garde côtière des États-Unis, à un nouveau projet-pilote d'inspection des navires sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Ces inspections visent à accroître la sécurité et la sûreté des navires et à prévenir la pollution.

De plus, nous harmonisons les exigences réglementaires canadiennes et américaines sous l'égide du Conseil de coopération en matière de réglementation. Cela permettra de rendre le système plus efficace, tout en réduisant les contraintes au commerce pour les entreprises canadiennes et américaines et tout en améliorant la sûreté et la sécurité maritimes.

[Traduction]

Monsieur le président, le gouvernement du Canada est également résolu à assurer la sécurité et la sûreté du réseau ferroviaire pour les Canadiens.

[Français]

C'est ainsi que je suis fier de souligner que le projet de loi S-4, Loi améliorant la sécurité ferroviaire, a reçu la sanction royale, le 17 mai 2012. Le projet de loi S-4 constitue une modernisation importante de la Loi sur la sécurité ferroviaire afin de refléter l'évolution de cette industrie et de renforcer la capacité de supervision et d'application de la loi au Canada.

[Traduction]

Selon le Bureau de la sécurité des transports, le nombre des accidents ferroviaires a diminué de 23 p. 100 et le nombre des accidents de trains de passagers a diminué de 19 p. 100 depuis le lancement de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2007.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, monsieur le président, je vais mentionner que nous prenons également des mesures pour rendre la chaîne d'approvisionnement du fret ferroviaire plus efficace et plus fiable. Plus tôt cette année, nous avons établi un processus de facilitation avec les expéditeurs et les chemins de fer afin de créer un modèle de contrat de service et un processus de règlement des différends. En juin dernier, nous avons publié le rapport final des conclusions du facilitateur. Le processus offrira des outils utiles aux expéditeurs et aux chemins de fer dans le cadre de leurs négociations commerciales.

Je reste fermement résolu à déposer un projet de loi cet automne visant à modifier la Loi sur les transports au Canada, et notre gouvernement s'y est engagé également. Ces modifications donneront aux expéditeurs le droit de conclure des ententes de service avec les chemins de fer. Elles prévoient également un processus permettant d'établir ces accords si les négociations commerciales devaient échouer.

Monsieur le président, après la sécurité et l'efficacité du réseau ferroviaire, j'en viens maintenant aux autres mesures prises par le gouvernement du Canada pour assurer l'efficacité et la sécurité du réseau de transport.

[Français]

La raison d'être de la Loi sur la protection des eaux navigables est d'assurer un équilibre entre le mouvement efficace du trafic maritime et la nécessité de construire des ouvrages susceptibles de faire obstacle à la navigation.

Cet objectif a été établi il y a plus de 130 ans et ne changera pas. Cependant, au cours des années, la portée et l'application de cette loi se sont élargies jusqu'au point où, de nos jours, elle implique les criques, les ruisseaux

[Traduction]

et des ponceaux. Ce sont de tout petits cours d'eau.

[Français]

Le temps consacré à l'évaluation de la navigation pour chaque ouvrage proposé ayant peu ou pas d'effet sur la navigation a entraîné un énorme arriéré dans le traitement des demandes d'importants projets, tels que les ponts et d'autres ouvrages pouvant interférer sur la navigation.

[Traduction]

En réalité, on a procédé à 80 évaluations de la navigation sur un seul lac, près d'Edmonton, concernant les canards. Il a fallu un an et demi pour approuver ces demandes, même si elles étaient toutes pratiquement les mêmes. Ce fut une perte de temps et d'argent des contribuables. C'est pourquoi nous proposons des modifications visant à recentrer la loi sur son but premier qui était de protéger la navigation tout en soutenant le développement économique.

Ces modifications proposées prévoient une approche rationnelle pour concilier la nécessité d'assurer une navigation sûre et efficace à la nécessité de construire des projets favorisant la croissance économique.

Elles portent également sur les travaux de régulation des cours d'eau les plus fréquentés et s'appuient sur la common law pour protéger la navigation dans les autres eaux navigables.

[Français]

J'aimerais également souligner le fait que tous les processus de protection de l'environnement continueront de s'appliquer. Cette loi ne compromettrait d'aucune manière les lois en matière d'environnement, tant à l'échelle fédérale que provinciale, notamment la Loi sur les pêches, la Loi sur les espèces en péril et la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012.

[Traduction]

Monsieur le président, l'investissement dans l'infrastructure du Canada fait partie intégrante du plan du gouvernement du Canada pour créer des emplois et assurer la croissance et la prospérité à long terme pour les Canadiens.

Notre gouvernement renforce l'économie en investissant dans des projets d'infrastructure qui contribuent à soutenir à la fois le commerce et la circulation sûre, sécuritaire et efficace des biens et des personnes tout en préservant l'environnement.

● (1115)

[Français]

Ces investissements se font dans le cadre de partenariats, au fil des années. Nous avons donc travaillé avec les provinces, les territoires et les municipalités et d'autres intervenants afin d'élaborer un nouveau plan à long terme pour l'infrastructure publique.

Durant l'été, le ministre Fletcher et moi avons tenu 14 tables rondes dans l'ensemble du pays réunissant près de 200 intervenants. Ils ont réitéré le besoin d'un soutien solide et soutenu du gouvernement fédéral aux projets d'infrastructure et à la pratique d'établir des partenariats pour l'élaboration de ces projets.

Nous tiendrons compte de ces commentaires et établirons un nouveau plan d'infrastructure à long terme, afin de nous appuyer sur ces réussites et de continuer à offrir davantage de soutien et un programme de longue durée aux Canadiens. Ce plan aidera à tirer le meilleur parti des investissements dans l'infrastructure, tout en continuant de respecter la capacité de payer des contribuables canadiens.

Monsieur le président, je suis très fier des mesures prises par le gouvernement pour renforcer le système de transport du Canada, appuyer notre engagement envers le commerce et alimenter la prospérité de notre pays.

[Traduction]

Je pourrais parler pendant des heures de ce que nous avons fait, monsieur le président, avec cette équipe formidable derrière moi.

Une voix: Allez-y.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Denis Lebel: Mais je suis sûr que vous avez beaucoup de questions à nous poser.

Voilà qui conclut mes remarques. Je vais inviter M. Fletcher à vous parler de deux sociétés d'État qui font partie de notre portefeuille.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Lebel.

Monsieur le ministre Fletcher.

L'hon. Steven Fletcher (ministre d'État (Transports)): Je vais commencer par dire que tout ce qu'a dit le ministre est absolument exact.

Des voix: Oh, oh!

[Français]

L'hon. Steven Fletcher: Je suis heureux d'être ici aujourd'hui.

[Traduction]

Notre gouvernement est évidemment résolu à faire en sorte que les Canadiens puissent voyager en toute sécurité et à aider les entreprises canadiennes à transporter efficacement leurs produits afin d'assurer leur compétitivité et leur croissance et la création de nouveaux emplois. Nous investissons de façon stratégique et nous continuons de chercher des moyens d'améliorer les services pour les Canadiens.

Je suis ici pour parler des investissements dans deux sociétés d'État de notre portefeuille, car ce sont les deux qui sont touchées par le Budget supplémentaire des dépenses (B).

Mais auparavant, je voudrais profiter de l'occasion pour souligner le travail important de toutes les sociétés d'État du portefeuille, comme Postes Canada, Marine Atlantique, l'ACSTA, Ridley Terminals, le pont Blue Water, et toutes les autres. Ces sociétés font du bon travail et desservent bien les Canadiens.

J'a été ravi d'avoir la possibilité de travailler avec le ministre Lebel pour surveiller la gestion de ces dossiers, dont chacun contribue énormément à la prospérité et à la compétitivité du Canada. Le financement de ces organismes leur permettra de continuer d'offrir d'importants services aux Canadiens.

Permettez-moi de commencer par parler de VIA Rail. Le transport a toujours été synonyme d'opportunité pour le Canada. Via Rail, ou les transports en général, établit un lien entre les travailleurs, les voyageurs et leurs destinations, les produits et les marchés. Depuis plus d'un siècle, les trains ont traversé notre pays sur des milliers de kilomètres de rails en acier. La construction de chemins de fer du Canada a largement contribué à façonner notre pays, à développer notre économie et à réunir les Canadiens.

Aujourd'hui, VIA Rail poursuit cette fière tradition de relier les gens dans tout le pays. Notre gouvernement est fier de contribuer à fournir aux Canadiens des services ferroviaires de voyageurs sûr, fiable et durable. C'est pourquoi, depuis 2007, notre gouvernement a engagé près de 1 milliard de dollars pour améliorer le service de transport de voyageurs de VIA Rail, ainsi que les gares et les voies que la compagnie utilise. Près de la moitié de ce financement a été financé grâce au Plan d'action économique du Canada.

Tout récemment, dans le cadre du Plan d'action économique de 2012, notre gouvernement a annoncé des fonds de 105 millions de dollars pour le présent exercice afin de soutenir les activités de VIA Rail, ainsi que des investissements supplémentaires dans des systèmes de signalisation des voies, des éléments de voie, des réparations des gares et les TI.

Dans l'ensemble, ces projets permettront d'améliorer la sécurité et l'efficacité du service voyageurs de VIA Rail et de créer des emplois dans les collectivités du Canada. En investissant dans VIA Rail, nous veillons à ce que le rail continue de jouer un rôle important dans le déplacement des personnes et d'assurer un transport sûr, efficace et fiable.

Je vais simplement vous donner un aperçu de nos investissements. VIA Rail a récemment ouvert une nouvelle gare à Windsor, près de la circonscription de l'un des membres de votre comité, dans une partie importante du réseau. De nouvelles installations seront également construites à Smiths Falls, Belleville, Cobourg, Oshawa et Ottawa. Il s'agira notamment de nouvelles passerelles et plateformes et d'autres services pour améliorer les déplacements des passagers.

En avril, nous avons restauré la très belle gare patrimoniale de VIA Rail à Vancouver et en mai, nous avons annoncé des changements assez impressionnants à la gare Union de Winnipeg. D'importantes améliorations, qui sont apportées aux voies dans le corridor Ottawa-Toronto-Montréal, seront bientôt terminées et amélioreront la sécurité et la rapidité des voyages en train.

Ces investissements dans VIA Rail sont l'avenir, un avenir dans lequel le train continuera de jouer un rôle important dans le réseau de transport du Canada. Comme pour tous les projets de transport importants dans notre pays, l'amélioration de notre réseau ferroviaire ne serait pas possible sans de solides partenariats. Je tiens également à saluer les différents gouvernements, les entreprises et les représentants des collectivités qui ont collaboré avec nous pour assurer la présence d'un réseau moderne et viable.

Monsieur le président, avant de terminer, je voudrais parler brièvement d'une autre société. Le ministre Lebel a mentionné les investissements de notre gouvernement dans les ponts de Montréal et de Windsor. J'aimerais également parler du travail que nous avons entrepris à Cornwall, en Ontario. Le passage international de la Voie maritime à Cornwall est une liaison importante entre le Canada et les États-Unis. Ce projet comprend la construction d'un nouveau pont qui reliera la ville de Cornwall et l'île de Cornwall, ce qui implique la démolition du chenal nord, en voie de détérioration, du pont international de la Voie maritime, ainsi que des rampes qui le relient à la route actuelle.

Ce pont demeure sécuritaire pour le public, mais le nouveau pont assurera la viabilité à long terme de ce passage frontalier important. Grâce à cette initiative, notre gouvernement crée des emplois et soutient la croissance économique future de la région. La construction du nouveau pont devrait être terminée à la fin de l'été 2013 et les derniers changements connexes devraient être terminés en 2015-2016.

Monsieur le président, ces sociétés d'État, et les autres, relève du Parlement par le biais du ministre des Transports et elles offrent un service essentiel aux Canadiens. Notre gouvernement tient à ce qu'elles disposent des ressources dont elles ont besoin pour s'acquitter de leur mandat.

J'aimerais dire, en ce qui concerne VIA Rail, que j'ai eu l'occasion de prendre le train de Windsor à Ottawa il y a deux week-ends. C'est une façon de voyager très agréable, peut-être la meilleure façon, si on emprunte le corridor entre Montréal, Ottawa et Toronto. Allez-y avec VIA Rail.

Merci.

• (1120)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fletcher, de ces informations, et merci monsieur Lebel.

Avant de passer aux questions, je tiens à rappeler aux membres du comité que conformément aux procédures O'Brien et Bosc — que vous connaissez déjà, mais que je vous rappelle parce que vous ne voulez pas perdre de temps — les fonctionnaires n'ont pas à faire de commentaires sur les décisions de politique du gouvernement. Je

vous le rappelle pour que vous utilisiez au mieux le temps qui vous est imparti.

Madame Chow, vous avez sept minutes.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Merci monsieur le président.

Bienvenue, monsieur Lebel et monsieur Fletcher. C'est un plaisir de vous recevoir au comité.

Je remarque à la page 325 du Budget principal des dépenses que 349 millions de dollars ont été éliminés du Fonds pour l'infrastructure verte. De ce chiffre, 15 millions de dollars ont été alloués à des gazoducs, 22 millions à la mer de Beaufort, probablement pour du pétrole, des évaluations environnementales et 60 millions à...

De toute façon, il manque 349 millions de dollars à ce Fonds pour l'infrastructure verte, selon le Budget principal des dépenses.

Ensuite, vous remarquez que les maires et les conseillers se sont rendus sur la Colline la semaine dernière et ont dit qu'ils avaient besoin d'un financement prévisible, qu'ils avaient besoin de savoir exactement combien ils auraient d'argent. Plutôt que de jouer le jeu des subventions, ils veulent éliminer la politique du financement des infrastructures. Ils veulent des transferts directs. Ils veulent être traités avec respect, vous comprenez cela. Parfois, l'argent vient, parfois, il ne vient pas.

Que dites-vous à ces 200 collectivités qui émettent des avis de faire bouillir l'eau et aux maires et conseillers qui recherchent des fonds pour les ponts en ruine, comme le Gardiner Expressway? Comment pouvez-vous justifier de retirer 349 millions de dollars sur le Fonds pour l'infrastructure verte?

Il est vrai que vous remettez un peu d'argent, mais au bout du compte, vous éliminez près de 350 millions de dollars.

• (1125)

Le président: Monsieur Lebel.

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

Merci de cette question.

Pendant l'été, M. Fletcher et moi-même avons organisé 14 tables rondes pour rencontrer la population canadienne — des hommes et des femmes d'affaires, des maires, des ministres des provinces et des territoires de tout le pays — et nous les avons bien entendus.

Premièrement, ils étaient très, très satisfaits de tout ce que nous avons déjà fait. C'est par là que nous devons commencer. Certes, ils nous ont fait de nombreuses propositions, mais les différentes parties ont des approches différentes. Quant à nous, nous avons réduit les impôts sur le revenu 140 fois depuis que nous sommes au gouvernement. D'autres partis veulent augmenter les impôts, créer 56 milliards de dollars en nouvelles dépenses, imposer une taxe sur le carbone de 21 milliards de dollars — il est plus facile pour le moment de transférer de l'argent; ils promettent quelque chose d'un côté et attrapent davantage de l'autre.

Ce n'est pas ce que nous voulons faire. Nous voulons continuer de bien gérer l'économie de notre pays, c'est pourquoi nous allons déposer un plan d'infrastructure pour l'avenir du pays, tout en respectant la capacité des contribuables.

[Français]

Pour nous, c'est très important d'avoir un plan qui respectera la capacité des contribuables canadiens et de continuer à faire les bonnes choses.

[Traduction]

Nous devons également respecter les compétences, monsieur le président. L'autoroute Gardiner relève des autorités municipales. Je sais que ce membre du comité a été conseiller municipal de la ville et qu'elle connaît sans doute très bien les enjeux de sa propre ville. Or, il ne s'agit pas d'une question de compétence fédérale, mais de compétence municipale. Nous n'allons jamais décider au nom des conseils municipaux de ce qui est bon pour eux. Nous les laisserons toujours décider de leurs propres priorités.

Il en est de même pour les transports en commun. Depuis que nous sommes au pouvoir, nous avons investi plus de 5 milliards de dollars dans les transports en commun et nous allons continuer de le faire, mais nous n'allons pas décider ici, à Ottawa, ce qui est bon pour Montréal, Laval, Toronto ou n'importe quelle autre ville du pays. Nous respectons ces autorités.

Mme Olivia Chow: Merci, monsieur le maire... ou monsieur le ministre.

L'hon. Denis Lebel: À titre d'ancien maire, cela ne me pose pas de problème.

Des voix: Oh, oh!

Mme Olivia Chow: Après tout, vous parliez des municipalités.

Monsieur Fletcher, vous avez parlé de tous ces merveilleux projets de VIA Rail. Je partage votre passion pour VIA Rail, mais dans ce cas, pourquoi Sarnia, London, Stratford, Kitchener et Niagara Falls ont-elles réduit leurs services? Les services de Montréal, de Québec, de Campbellton, de Bathurst, de Moncton, de Sackville, d'Amherst, de Truro et de Halifax ont été réduits de moitié. En plein hiver, les services à Sudbury, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Jasper et Vancouver ont été réduits — deux fois par semaine. Ce sont d'énormes réductions.

• (1130)

L'hon. Steven Fletcher: On s'attend à ce que VIA Rail soit aussi rentable que possible. C'est un organisme indépendant du gouvernement qui a la possibilité d'adapter ses horaires pour répondre à la demande et utiliser ses actifs au maximum.

Malgré des réductions dans ce domaine, la fréquence des trains de VIA Rail en provenance d'Ottawa, de Toronto et de Montréal a augmenté. Nous ajoutons aussi une autre ligne directement d'Ottawa à Québec. Cela va être annoncé lundi. Nous ajoutons donc également des itinéraires.

Beaucoup de ces trains, surtout en hiver, roulent à vide. Ce n'est pas bon du tout.

Mme Olivia Chow: Vide.

L'hon. Steven Fletcher: Oui.

Mme Olivia Chow: Merci, monsieur Fletcher.

Je vais laisser le reste du temps qui m'est imparti à M. Aubin.

Le président: Vous avez 45 secondes pour la question et la réponse, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Je vous remercie. Ma question sera très simple, compte tenu du temps qu'il reste.

Le ministre peut-il s'engager à répondre à la demande du directeur parlementaire du budget, qui souhaite obtenir des informations concernant les compressions touchant son ministère?

L'hon. Denis Lebel: Je demanderais à M. Lévesque de faire l'état de la situation et d'indiquer où nous en sommes aujourd'hui.

[Traduction]

Le président: [Note de la rédaction: inaudible]... ce n'est pas là.

M. Robert Aubin: Pourquoi pas?

Le président: Ça n'y est pas.

M. Robert Aubin: Pourquoi?

Le président: Ce n'est tout simplement pas là et...

Mme Olivia Chow: Cela concerne le budget. Nous l'avons devant nous; c'est dans le Budget principal des dépenses.

Le président: Monsieur Lebel.

[Français]

L'hon. Denis Lebel: C'est déjà fait, monsieur Aubin. Selon l'information que j'ai, notre ministère a déjà répondu.

Monsieur Lévesque, veuillez préciser.

M. Louis Lévesque (sous-ministre, ministère des Transports): Le directeur parlementaire du budget a reçu, de la part du ministère, une réponse à sa demande d'information le 26 octobre dernier.

M. Robert Aubin: S'agissait-il d'une réponse favorable?

M. Louis Lévesque: Nous avons fourni les informations au directeur parlementaire du budget.

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Coderre, vous avez sept minutes.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci, monsieur le président.

Messieurs les ministres, dans un premier temps, vous me permettez de saluer bien bas votre nouveau sous-ministre et votre nouvelle sous-ministre déléguée. Ce sont des gens d'une très grande intégrité qui ont très bien servi leur pays. Je suis heureux de constater qu'ils sont avec vous. Cela vous aidera davantage et j'imagine que cela sera bon pour l'avenir.

J'ai quelques questions à propos de l'infrastructure. Nous parlons souvent de transport, mais l'infrastructure est un peu le parent pauvre, alors j'aimerais que nous parlions surtout de cela aujourd'hui.

On n'a pas dépensé toutes les sommes allouées aux fonds sur l'infrastructure. Or, vous demandez un budget supplémentaire. Pourquoi les sommes, ces quelque 130 millions de dollars, n'ont-elles pas été dépensées? Pourquoi demander des sommes supplémentaires alors qu'on est incapable de dépenser l'argent qui est déjà à sa disposition?

L'hon. Denis Lebel: Je vous remercie de la question sur les infrastructures, monsieur le député. Je sais que vous avez initié l'ancien gouvernement au principe de transfert de la taxe d'accise sur l'essence. Nous l'avons rendu permanent, et maintenant, chacune des villes du pays peut prévoir plusieurs années d'avance, puisque c'est sur cinq ans, de quel montant d'argent elle disposera.

Vous connaissez bien le processus; c'est maintenant dans la loi. Vous connaissez bien aussi le processus selon lequel on paie lorsqu'on reçoit les factures. Vous savez aussi que la seule province où on ne peut aller directement vers les villes, c'est le Québec. En effet, au Québec, on doit absolument passer par l'entremise de la province.

À Infrastructure Canada, nous décaissons l'argent lorsque nous recevons les factures. Bien sûr, nous faisons une gestion des plus équilibrées des sommes d'argent disponibles d'année en année. Toutefois, il arrive que, pour des projets qui ont été acceptés, et même réalisés, à l'occasion, nous n'ayons pas reçu les factures pour payer ces projets. Nous sommes souvent obligés de faire une gestion des sommes d'argent d'une année à l'autre, ou encore de faire accepter des budgets supplémentaires, selon la période à laquelle les factures nous ont été envoyées. Souvent, nous ne recevons pas les factures aussi rapidement que nous le souhaiterions.

Je vais demander à Mme Lemay...

L'hon. Denis Coderre: Vous me dites donc que vous payez même si les factures ne sont pas arrivées.

L'hon. Denis Lebel: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'il y avait des crédits budgétaires.

L'hon. Denis Coderre: C'est parfait.

L'hon. Denis Lebel: Je vous laisse compléter la réponse, monsieur Lévesque.

M. Louis Lévesque: De façon générale, les paiements effectués sont, de nature, des paiements de transfert. Aux fins comptables du gouvernement fédéral, nous sommes tributaires de la vitesse selon laquelle nos partenaires effectuent les travaux et nous les facturent. Dans beaucoup de cas, premièrement, les travaux prennent plus de temps que prévu et, deuxièmement, les partenaires prennent plus de temps à soumettre la documentation nécessaire pour justifier les paiements du gouvernement fédéral.

C'est ce qui, de façon presque coutumière, requiert des réaffectations, c'est-à-dire lorsque des budgets prévus pour des années antérieures doivent être reportés à des années ultérieures. Les budgets se périment donc pendant l'année antérieure et, par la suite, nous devons demander de nouveaux budgets ou des crédits supplémentaires.

En fin de compte, cela correspond essentiellement aux mêmes fonds qui avaient été alloués au départ; ils sont simplement réaffectés à une période ultérieure.

• (1135)

L'hon. Denis Coderre: C'est parfait.

Monsieur le ministre, je veux vous parler du pont Champlain. Je suis l'un de ceux qui croient toujours qu'il y a un problème de sécurité, et je ne fais pas de politique avec cela. Il y a une réalité concernant la sécurité du pont Champlain, et on doit accélérer les travaux pour s'assurer de saluer le nouveau pont.

Par contre, je suis un peu inquiet par rapport à la décontamination des terrains. Vous faites l'évaluation environnementale, laquelle se terminera en 2014, comme vous l'avez dit. Or, je me pose une question. Il faut connaître Montréal pour savoir qu'on aura peut-être des surprises. Advenant le pire dans votre évaluation, avez-vous les fonds nécessaires? Vous faudra-t-il des fonds supplémentaires? Avez-vous prévu un budget particulier? Actuellement, il est question seulement d'évaluation, mais cela pourrait nécessiter des fonds supplémentaires.

L'hon. Denis Lebel: Je vous remercie de la question.

Le projet du pont suit présentement l'horaire prévu. Notre chronologie est respectée. Nous avons dit, en juin, que nous réaliserions l'étude environnementale sur 18 mois. Nous avons lancé le processus en janvier, mais nous avons lancé le contrat en juin. Tout respectera l'horaire prévu. Pour ce qui est du respect du budget, nous verrons à la fin du projet. Nous sommes encore tôt dans le processus de mise en place du nouveau pont. Toutefois, pour ce qui est de l'étude environnementale, nous respecterons le calendrier.

L'hon. Denis Coderre: Je connais votre sous-ministre comme étant une personne prévoyante.

L'hon. Denis Lebel: J'y arrive.

Je sais que vous connaissez très la belle région de Montréal, n'est-ce pas, monsieur Coderre?

L'hon. Denis Coderre: Je la connais très bien. On la chérit, d'ailleurs.

L'hon. Denis Lebel: Je le sais, et cela ne fait aucun doute.

Cela étant dit, vous savez que quatre partenaires gravitent autour de ce fameux secteur dont on parle. Nous sommes en discussion avec certaines personnes et des budgets ont été réservés, mais il est trop tôt pour vous en parler. Toutefois, nous sommes pleinement conscients de l'importance de l'enjeu. Nous travaillons avec nos partenaires dans le secteur. Nous sommes à établir de quelle façon cela va fonctionner.

Ça va bien, mais il m'est impossible de vous confirmer, à l'heure actuelle, si les fonds réservés pourront combler tout ce que nous avons à faire. Je ne dis pas que ce ne sera pas le cas, mais simplement qu'il est trop tôt pour vous donner une réponse.

L'hon. Denis Coderre: Dans la négociation, évidemment, plusieurs ministères sont concernés par l'avenir de la mise en branle de ce pont. Il est notamment question de la relation avec les Autochtones et avec Patrimoine canadien. Comme vous le savez, on a découvert un cimetière supplémentaire à l'Île-des-Soeurs. Les négociations se font-elles en même temps, pour s'assurer de ne pas perdre de temps?

L'hon. Denis Lebel: Absolument, nous allons respecter notre calendrier, qui est déjà trop long, on le sait, mais il faut respecter les étapes une par une. Tout se fait dans les délais prévus.

Effectivement, dans les négociations avec les Premières Nations, il faut considérer la reconnaissance de tous les éléments patrimoniaux au même titre qu'écologiques.

L'hon. Denis Coderre: Vous mâchez de la gomme et vous marchez en même temps.

L'hon. Denis Lebel: Tout cela se fait simultanément, car on veut arriver à temps, monsieur le député.

L'hon. Denis Coderre: En ce qui a trait aux 40 millions de dollars supplémentaires pour les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., quelle est la situation actuelle concernant le pont Mercier? Je sais qu'on va fermer le pont Jacques-Cartier en fin de semaine encore. S'agit-il d'un éternel recommencement ou êtes-vous satisfait de la façon dont le travail et la sécurité se font là-bas?

L'hon. Denis Lebel: En ce qui a trait à la situation du pont Mercier, monsieur le député, vous savez que la partie fédérale des travaux était très majoritairement complétée. Une partie des travaux qui touchaient également le gouvernement du Québec a été reportée, car nous ne nous étions pas entendus sur l'attribution du contrat. Cela a causé des délais pour nous et des reports d'argent. C'est un peu le même principe que pour les fonds sur l'infrastructure dont on parlait tout à l'heure. L'argent doit être demandé et il sera versé au moment où on aura les factures. Donc, cette partie va bien.

Le pont Jacques-Cartier, comme vous le savez, est suivi au même titre que le pont Champlain, qui fait l'objet d'une surveillance quotidienne. Ce pont est probablement le plus surveillé au pays, avec tous ces capteurs, pour en assurer la sécurité.

Personnellement, je l'utilise pas mal moins souvent qu'un habitant de Montréal, puisque je viens du Lac-Saint-Jean, mais j'y circule toujours sans problème. Je sais que des gens de la Rive-Sud suivent cela avec intérêt. Ce pont fait l'objet d'une grande surveillance. Des travaux réguliers sont effectués à l'occasion sur le pont Jacques-Cartier, mais il a une longévité d'environ plusieurs dizaines d'années.

Présentement, l'état des ponts à Montréal est très bien surveillé. On va bâtir un nouveau pont sur le Saint-Laurent. On suit l'état du pont Jacques-Cartier religieusement. La partie fédérale en ce qui touche le pont Mercier est réglée et on va terminer les discussions avec le Québec pour la suite des choses, tout en respectant les Premières Nations.

• (1140)

L'hon. Denis Coderre: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Lebel.

Nous passons maintenant à M. Poilievre et à M. Holder.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Merci beaucoup de votre présence, monsieur le ministre.

Merci également à vos fonctionnaires qui gèrent un ministère allégé et axé sur les résultats. Une mention spéciale, bien entendu, pour votre sous-ministre sortant, Yaprak Baltacioglu, qui fait un excellent travail. Et bienvenue à votre nouveau sous-ministre, M. Lévesque.

Notre objectif est d'obtenir des résultats, et il semble que l'opposition vous reproche surtout, monsieur le ministre, de ne pas être assez cher. Je crois que les Canadiens seraient d'accord pour dire qu'ils préféreraient des infrastructures dans leur localité plutôt qu'une augmentation des impôts.

À ce sujet, je regarde les recettes municipales de la dernière décennie et depuis 2001, les revenus des municipalités ont augmenté de 68 p. 100, même si le taux combiné de la croissance démographique et de l'inflation n'a été que de 30 p. 100. C'est-à-dire que les recettes municipales ont augmenté deux fois plus vite au cours de la dernière décennie que les besoins. Où va l'argent? En grande partie, il va à la rémunération des employés, qui a augmenté de 62 p. 100 pendant la même période — encore une fois, deux fois plus rapidement que la croissance démographique et l'inflation prises ensemble.

Comment faire pour que les investissements dans les infrastructures donnent des résultats pour les contribuables, qui règlent la facture?

L'hon. Denis Lebel: Merci de cette question.

Premièrement, une chose est sûre: les recettes des municipalités, des provinces et du pays viennent toujours, toujours du même contribuable. C'est toujours, toujours le même contribuable.

Nous essayons toujours d'adopter une approche équilibrée à l'égard de tous les paliers de gouvernement. C'est pourquoi je pense que nous obtenons de bons résultats. Nous ne voulons certainement pas nous battre avec d'autres paliers de gouvernement. Nous respecterons leurs compétences. Nous voulons travailler en bonne intelligence avec eux. Mais nous n'allons pas dépenser de l'argent que nous n'avons pas. C'est la façon dont nous voulons gérer le programme d'infrastructure, et je suis sûr que la population est d'accord là-dessus.

Les municipalités peuvent avoir des déficits... comme un maire, ou c'est la loi au Québec tout au moins. Je suis un peu plus au courant du droit au Québec à ce sujet.

Je pense que nous devons parfois investir pour stimuler l'économie, et c'est ce que nous avons fait, pendant un certain temps. C'est ce dont le pays avait besoin. Mais pour le reste du temps, nous devons équilibrer le budget et gérer l'argent du contribuable — toujours le même.

M. Pierre Poilievre: Votre travail donne des résultats. Les statistiques montrent que l'infrastructure moyenne au Canada aujourd'hui a environ 14 ans et demi. Lorsque nous avons pris le pouvoir, ce chiffre était plus près de 17 ans. En fait, l'infrastructure n'a jamais été aussi nouvelle. Il faudrait revenir à la fin des années 1970 pour trouver une année où nos infrastructures étaient aussi neuves qu'elles le sont aujourd'hui.

Pouvez-vous nous dire comment nous avons obtenu ce renouvellement de nos infrastructures?

L'hon. Denis Lebel: Merci.

Je suis un vieil homme maintenant, et je peux dire que j'ai beaucoup d'expérience. J'ai été maire à temps plein de 2000 à 2007. Jamais un gouvernement — et je sais que l'ancien gouvernement a mis sur pied le Fonds de la taxe sur l'essence — n'a pris en charge les infrastructures de notre pays comme notre gouvernement l'a fait. Nous ne devons pas l'oublier.

Je suis sûr que nous sommes en meilleure position que nous l'étions en 2005 et je suis convaincu que nous aurons encore amélioré nos infrastructures à la fin de l'autre plan, et nous continuerons dans cette voie. Nous avons rendu le Fonds de la taxe sur l'essence permanent parce que nous comprenons les besoins du pays et les besoins des municipalités et de la population.

Avec l'argent que nous avons investi dans le plan Chantiers Canada, dans le cadre du Plan d'action économique, et parce que le pays avait besoin d'un soutien accru, nous avons changé le visage infrastructurel de notre pays. Avons-nous encore du travail à faire? Oui, bien sûr, et nous continuerons de le faire. Mais maintenant, les municipalités ont presque toutes un plan. Elles savent ce qu'elles ont à faire et quelles infrastructures elles doivent changer. Nous continuerons de les aider à répondre à leurs priorités, mais nous ne déciderons pas pour elles.

Je suis sûr que si nous pouvions discuter de cette question en 2015, 2016 ou 2017, nous dirions que nos infrastructures sont en bien meilleur état qu'elles ne l'étaient en 2012.

• (1145)

Le président: Monsieur Holder.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos invités.

Monsieur le ministre, il est intéressant de vous entendre parler de financement par la taxe sur l'essence. Vous savez peut-être que je viens de la 10^e ville en importance au Canada. À London, notre maire précédent — je ne parle pas du maire actuel — a dit un jour que si le gouvernement fédéral nous accordait un financement garanti... et nous avons parlé ensuite de le doubler, mais de le doubler et de le rendre permanent, on ne nous demanderait plus de financement pour les infrastructures.

C'est donc plutôt intéressant; quand mes collègues d'en face parlent des maires du Canada qui veulent un financement plus prévisible pour les infrastructures, il est clair — pour moi tout au moins quand j'étudie cette question — que c'est ce qui a été fait.

D'où ma question. En qualité de ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, que diriez-vous aux maires du Canada?

[Français]

L'hon. Denis Lebel: Je vais faire une farce facile. Pour reprendre cette expression française, je dirai que nous avons ajouté une fontaine de Jouvence à nos infrastructures. Je ne sais pas si c'est une « Fontana de Jouvence » pour London; ça, c'est autre chose.

Une voix: Ah, ah!

L'hon. Denis Lebel: Quoi qu'il en soit, pour notre part, nous pouvons dire que nous continuons d'offrir notre soutien.

[Traduction]

Ils peuvent faire confiance à notre gouvernement. Les gens sont jugés par leurs oeuvres plutôt que par leurs paroles, et nous avons tenu promesse. Voilà ce que je veux dire. Ils ont continué à nous appuyer parce que nous avons investi davantage dans l'infrastructure de ce pays que nul autre dans l'histoire canadienne. Ils le savent, et ils demeureront partisans du nouveau plan d'infrastructure.

M. Ed Holder: Si vous permettez, je crois que l'un des plus...

Le président: Vous avez environ cinq secondes, monsieur Holder.

M. Ed Holder: Félicitations pour l'initiative du pont Windsor-Détroit qui passe par la 10^e ville en importance du Canada. Merci.

Le président: Monsieur Lebel, je voulais dire un mot sur vos propos sur l'infrastructure. J'ai passé presque 13 ans dans un gouvernement local également, et je sais qu'en ce qui a trait à la prestation des programmes, je suppose que c'était sous le ministre Baird à l'époque, je n'ai jamais vu mieux faire et il nous importait qu'il en fût ainsi.

Monsieur Adler, sept minutes.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureux de me retrouver ici.

Merci, messieurs les ministres de votre présence ici aujourd'hui.

Monsieur le ministre Lebel, j'ai été vivement intéressé par les commentaires que vous avez faits tout à l'heure et j'aurais souhaité que vous vous étendiez davantage sur l'excellent travail que vous avez accompli. Quitte à devoir passer des heures ici, comme vous l'avez dit, j'aurais certainement été intéressé à entendre toute la liste de vos réalisations. Elles sont certes très nombreuses, alors je vous félicite à ce chapitre.

J'aimerais cependant vous poser deux ou trois questions. L'une d'elles porte sur la Loi sur la protection des eaux navigables. Je sais que nos amis d'en face prétendent sans arrêt qu'il y va de l'environnement; or le mot « environnement » ne figure pas une seule fois dans la loi. Pourriez-vous s'il vous plaît venir en aide à mes

amis d'en face et leur expliquer...? Je me sens extrêmement généreux aujourd'hui et j'aimerais simplement qu'ils finissent par comprendre pourquoi cette loi n'a rien à voir avec l'environnement.

Peut-être que la terminologie que nous avons utilisée jusqu'ici était trop difficile pour qu'ils puissent comprendre. Vous pourriez peut-être les aider à y voir clair en leur expliquant en termes très simples pourquoi l'environnement n'y est pour rien.

L'hon. Denis Lebel: Je vous remercie de la question.

Au début, je puis vous dire que plus de 90 p. 100 des demandes reçues pour les eaux navigables... ou en vertu de ce projet de loi n'ont jamais supposé une menace à la navigation. Tout projet de construction d'un petit quai, appontement ou embarcadere personnel pour un chalet ou résidence d'été doit passer par ce processus, et c'est pour rien du tout. C'est une filière qui relève de Transports Canada. Environnement Canada fait son travail. Pêches et Océans font le leur. Quant à nous, il nous appartient de gérer la navigation dans ce pays. Nous pouvons voir

● (1150)

[Français]

un petit ruisseau ou une petite rivière

[Traduction]

et dire qu'il s'agit de navigation, mais n'importe lequel de ces projets devait passer par ce processus avant que nous apportions ces changements. Nous ne croyons pas que ce soit une manière responsable d'utiliser l'argent du contribuable, ce qui démontre à quel point il nous faut changer cette loi.

Passons à présent à la navigation. La liste a manifestement été établie par des scientifiques. Ce ne sont pas les politiciens qui l'ont fait, c'est le ministère. Ils ont étudié la question pour relever les cours d'eau les plus achalandés. La liste a été dressée à la suite d'un processus rigoureux, à l'aide de statistiques actualisées, de cartes marines, d'informations sur le mouvement des marchandises et de données historiques, ainsi qu'en appliquant les connaissances locales. Toutes ces listes ont été établies... Et ce n'est pas parce que je viens du Lac-Saint-Jean que je vais ajouter le Lac-Saint-Jean à la liste. Cela n'aurait aucun sens. Mais nous nous devons de respecter notre mandat, et notre mandat porte sur la navigation. C'est ce que nous avons fait et que nous continuerons de faire.

La liste des eaux navigables et notre manière de nous y prendre seront sans doute matière à débat. Mais les règlements doivent s'adapter aux patrons changeants du trafic maritime et satisfaire la condition relative aux intérêts économiques et à l'intérêt public, tout en tenant compte des demandes des autorités locales et c'est à ce moment-là que l'on verra cela dans le règlement. C'est la partie scientifique dont nous parlions. Que nous voulions changer de registre et... [Note de la rédaction: inaudible]... sur l'environnement, c'est faux. Nous tenons uniquement à gérer la navigation de ce pays de notre mieux pour le bien de notre économie.

Certains projets sont importants pour les municipalités. J'ai devant moi des lettres de soutien provenant des provinces et des territoires et c'est ce qu'ils ont demandé de nous. Notre ministère a consulté les provinces et les territoires avant de lancer le processus.

Nous avons lancé le processus et nous sommes désormais persuadés d'être en train de faire ce qu'il faut. Aucune des provinces ni aucun des territoires ne trouve à redire à la liste. Voilà où nous en sommes. Nous allons continuer à mieux faire et à travailler fort pour améliorer la navigation au pays. C'est une question de sécurité et d'économie. C'est très important pour l'avenir de notre pays et compte tenu des nombreuses évolutions économiques qui nous attendent, il importe de gérer notre navigation comme il faut.

M. Mark Adler: Merci beaucoup.

J'espère que mes amis d'en face étaient en train de prêter l'oreille et qu'ils comprennent à présent et seront en mesure de transmettre le message à leurs collègues au sein de leur caucus.

J'ai encore une question à vous poser. Comme vous l'avez signalé dans votre déclaration préliminaire, il n'y a qu'un contribuable. Si nous comparons ce contribuable à un poulet, j'estime qu'il a déjà été plumé au max en termes des impôts qu'il est en mesure de payer. Il y a...

L'hon. Denis Coderre: J'invoque le Règlement, monsieur le président...

Le président: Je doute que ce soit à propos.

L'hon. Denis Coderre: ... si nous ne pouvons pas poser des questions sur Kevin Page, je doute que nous devions poser des questions au sujet des poulets.

Merci.

Le président: Ce n'est pas une raison d'invoquer le Règlement. Allez-y, monsieur Adler.

M. Mark Adler: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, le NPD est en train de proposer une taxe sur le carbone de 21 milliards de dollars. Or, ils proposent également ce qu'ils appellent... ils disent à présent que les augmentations d'impôt sont des « erreurs d'écriture ». Mais ils sont en train de préconiser une augmentation d'un cent aux impôts. Dans le programme électoral de leur parti, ils demandaient également une augmentation de deux cents à la TPS.

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: J'invoque le Règlement, monsieur le président, car je ne peux pas laisser cela passer. Le NPD n'a jamais préconisé cela.

Si M. Adler désire continuer à déformer nos propos, ce n'est pas très correct.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement. C'est ce qui est inscrit dans un document public que vous avez présenté ici, madame Chow.

Mme Olivia Chow: Je n'ai pas préconisé cela; je tiens simplement à ce que ce soit très clair.

Le président: Eh bien, vous avez présenté un document public.

Monsieur Adler, vous avez la parole.

M. Pierre Poilievre: J'aimerais invoquer le Règlement également.

Le président: Allez-y, monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Je tenais juste à dire que si le contribuable est un poulet, alors le NPD est le Colonel Sanders.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Voilà qui n'est pas un rappel au Règlement non plus.

Monsieur Adler.

M. Mark Adler: Merci, monsieur le président.

Le NPD préconise l'augmentation d'un cent sur les impôts, qu'ils affirment être une erreur d'écriture. Ensuite, ils veulent augmenter la TPS de nouveau à 7 p. 100; cela fait partie du programme électoral de leur parti. Il n'est pas vraiment clair si...

Excusez-moi de parler pendant que vous essayez de m'interrompre.

Alors nous ne savons pas vraiment s'ils veulent une TPS à 7 ou à 8 p. 100, mais ce que nous savons c'est qu'ils veulent proposer une taxe sur le carbone de 21 milliards de dollars.

Pouvez-vous penser à quelque chose de plus désastreux pour notre économie? Quel effet cela aurait-il sur nos mesures de relance économique? Pourriez-vous juste faire un commentaire là-dessus?

• (1155)

L'hon. Denis Lebel: Je vous remercie de la question.

Certes, en termes d'infrastructure, j'ai devant moi le document où il est dit:

[Français]

« L'impôt d'un sou »

Taxe de vente d'un pour cent sur la valeur ajoutée prélevée par la municipalité [...]

Cette augmentation m'a beaucoup interpellé.

[Traduction]

Je suis persuadé que quand nous laissons davantage d'argent dans les poches de la population et des municipalités, elles peuvent investir dans leurs propres priorités. L'impact de la création de nouvelles taxes pour notre gouvernement sera énorme pour nous car cela empêchera la croissance de l'économie. Ce n'est pas par hasard que nous sommes le meilleur pays du G7 sur le plan économique: c'est parce que nous avons fait de bons choix. Nous avons décidé

[Français]

faire le ménage

[Traduction]

de commencer par faire le ménage chez nous. Voilà pourquoi nous avons décidé de faire des économies dans de nombreux ministères, mais nous continuons de soutenir l'économie du pays à l'aide du programme des infrastructures et d'autres programmes.

Le président: Votre temps s'est écoulé.

Monsieur Nantel, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Pierre Nantel (Longueuil—Pierre-Boucher, NPD): Merci, monsieur le président.

On va arrêter les grosses farces épaisses sur les taxes.

Je vous salue et je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais vous demander une chose. Les consultations commencent cette fin de semaine. Il faut dire qu'on aurait aimé ressentir ce sentiment de consultation sur d'autres sujets, par exemple les effets du péage que vous avez proposé pour ce pont. D'ailleurs, vous avez proposé, sans trop de consultations, de faire ça en PPP.

J'aimerais savoir si vous avez reçu des commentaires de la population qui s'inquiète de voir ce qui adviendra de ce pont qui était gratuit d'accès. Vous parliez tout à l'heure des retombées de l'argent qui reste dans les poches des gens. Or, ce pont était gratuit d'accès, et tout d'un coup il se retrouve à péage. Avez-vous reçu des commentaires là-dessus?

L'hon. Denis Lebel: D'abord, je dois vous dire que ce qui importe beaucoup aux gens, c'est d'avoir un nouveau pont. Dans l'état actuel des finances publiques du Canada, de la province de Québec et de la Ville de Montréal, s'il n'y a pas de projet en partenariat public-privé ni de péage, il n'y a pas de pont.

M. Pierre Nantel: C'est ça, les PPP?

L'hon. Denis Lebel: Non, ce sont d'autres PPP. On trouvera sûrement de bons partenaires public-privé pour investir dans une belle région comme la vôtre, où beaucoup de clients utilisent le pont, on le sait.

Toutefois, notre objectif premier concernait la population. J'ai rencontré plusieurs maires de la région, je suis allé dans plusieurs tribunes pour faire des conférences, j'ai pu rencontrer beaucoup de gens. Bien sûr, cela inquiète certaines parties de la population que d'avoir un principe d'utilisateur-payeur. Toutefois, de l'avis des gens de Trois-Rivières, de Sept-Îles, de Roberval ou de Chicoutimi, c'est un pont utilisé davantage par les gens de la région de Montréal. Ce n'est pas exclusif à eux, loin de là. Des camionneurs de ma région, comme de Trois-Rivières et d'ailleurs, l'utilisent pour aller vers les États-Unis ou les provinces maritimes dans le cadre de leur travail, par exemple pour déplacer les marchandises et les matières pour l'économie de notre pays.

C'est le même principe qu'on a mis en avant pour le pont sur la rivière Détroit, entre Windsor et Detroit. Cela tient compte de l'état des finances publiques de notre pays. C'est sûr que vous ne voulez pas qu'on parle de taxes, mais vous m'amenez carrément là. Vous m'amenez à dire qu'il y a des différences d'idéologies. Cela fait un peu partie de l'ADN de votre parti que d'augmenter les impôts et les taxes pour pouvoir se payer des choses comme ça et que d'autres l'aient gratuitement.

Or, nous ne travaillons pas comme ça. Nous voulons qu'il y ait un principe d'utilisateur-payeur, et c'est dans ce sens que nous avons mis en avant le processus pour réaliser un nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent.

M. Pierre Nantel: Ce qui est déplorable ici, monsieur Lebel, c'est que bien que certaines personnes aient fait valoir la pertinence de l'installation du péage sur les ponts de l'île de Montréal, le fait qu'on débarque avec le péage sur ce pont précis vient presque casser cette vision qu'on a d'éventuellement financer le transport en commun, comme il a été présenté au PMAD.

De toute façon, ce qui m'importe, c'est que vous soyez vraiment à l'écoute. Donc, j'ai une question précisément là-dessus. En fait, j'ai deux questions.

Tout d'abord, lundi dernier, j'étais au merveilleux sommet organisé par Culture Montréal intitulé « Montréal, métropole culturelle ». Ce sommet où l'on parle d'arts, de patrimoine et de culture à Montréal s'est conclu sur la demande que nous ayons, à Montréal, un pont signature, soit un pont qui serait une marque pour la ville. J'aimerais entendre vos commentaires là-dessus.

Aussi, j'aimerais vous demander si vous avez bien reçu la demande de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, qui espère voir s'installer dans le Grand Longueuil, soit toute la Rive-

Sud, le Bureau des partenaires du chantier pour le futur pont Champlain.

● (1200)

L'hon. Denis Lebel: La structure du Bureau des partenaires de chantier relève du gouvernement du Québec. La mise en place de ce pont est à 100 p. 100 du ressort du fédéral. La province ne peut pas nous reprocher pendant cinq, six ou sept ans de ne pas nous occuper du pont pour ensuite, le jour où nous prenons nos responsabilités, vouloir les transférer. Nous allons prendre nos responsabilités et les assumer totalement.

Quant à la gestion du processus de mise en place du pont, si nous payions de nouveaux locaux, vous nous diriez que nous gérons mal l'économie. Nous avons de magnifiques bureaux près de l'aéroport à Montréal. La gestion du projet du nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent va se faire à partir des bureaux de Transports Canada. Ce n'est pas spacieux à outrance, mais c'est assez grand pour accueillir l'équipe.

Nous avons bien travaillé avec les gens de la communauté. Il est clair que les gens de la communauté urbaine, les maires de toute la communauté urbaine et la province de Québec vont faire le choix de la structure de transport en commun qu'ils veulent avoir sur le nouveau pont sur le Saint-Laurent.

Dès la première journée, on a dit que nous n'avions pas considéré le transport en commun. J'ai entendu votre chef le dire, à plusieurs reprises, ainsi que la FCM, alors que c'est totalement faux.

M. Pierre Nantel: Mais je ne vous ai pas parlé de transport en commun, monsieur Lebel.

L'hon. Denis Lebel: Mais moi, je veux vous en parler.

C'est totalement faux. Nous avons dit à la province de Québec de décider quel type de transport en commun elle voulait, que ce soit un train léger sur rail ou autre chose, et que nous allions le mettre sur le pont.

Cela s'ajoute à la question de l'architecture. On va se payer ce qu'on est capable de se payer. Je peux bien vous bâtir un pont de 15 milliards de dollars. Toutefois, si le péage est trois fois plus cher que ce que le monde pensait, je vais dire que c'est la faute au député Nantel qui m'a demandé de bâtir une oeuvre artistique au lieu de faire un pont.

M. Pierre Nantel: On est déjà entre 3 et 5 milliards de dollars, alors...

L'hon. Denis Lebel: Oui. On va considérer la capacité de payer des contribuables ainsi que l'utilisation du pont. C'est certain qu'on va tenir compte de tout ça. Pour vous fournir une réponse plus simple, monsieur Nantel, je vais vous dire qu'on va tenir compte de ça, mais qu'on va considérer aussi la capacité de payer de nos contribuables.

M. Pierre Nantel: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Les dernières cinq minutes sont à vous, monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Le ministre a répondu à ma question. Je cède la place à M. Watson.

Le président: D'accord.

Monsieur Watson, vous avez cinq minutes.

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

Merci, messieurs les ministres et vos collaborateurs de votre présence parmi nous aujourd'hui.

Monsieur le ministre, j'ai suivi avec intérêt votre déclaration préliminaire où vous avez relevé la grande priorité numéro un de notre pays en ce moment en termes d'infrastructure, c'est-à-dire un nouveau pont entre Windsor et Détroit. Des progrès ont récemment été faits du côté américain, comme nous le savons, avec le rejet de la proposition 6 à Michigan. Aussi, le gouverneur Snyder a très récemment parlé d'accélérer le projet du côté des États-Unis, et je crois que la nouvelle devrait nous rendre optimistes; c'est du moins ainsi que je l'entends.

Premièrement, il s'agira d'attendre l'octroi du permis présidentiel par le département d'État — avez-vous rallié vos forces à celle du gouverneur Snyder pour encourager le département d'État à accélérer le processus?

Deuxièmement, pourriez-vous nous dire rapidement ce que le gouverneur Snyder a commenté au sujet de l'accélération du processus?

L'hon. Denis Lebel: D'accord.

Comme vous l'avez dit, le projet se prépare depuis des années. J'ai parlé de l'équipe. Je suis le ministre qui doit répondre aux questions ici aujourd'hui, mais j'ai eu l'occasion de travailler avec le groupe parlementaire consultatif, avec l'équipe de Transports Canada. Nous avons une dame parmi nous aujourd'hui, Helena Borges, qui a travaillé à la filière depuis 11 ans. Voilà un exemple de la manière dont nous nous attachons à tenter de régler un enjeu.

Nous nous félicitons de l'annonce que nous avons faite avec le premier ministre et de la manière dont nous gérons les choses. Il est évident que nous y ajoutons de la valeur. Nous nous attendions à voir le permis présidentiel avant les élections américaines. Cela n'a pas été possible, en raison de retards, à... mais nous nous occupons déjà du processus. Nous avons communiqué avec eux, nous leur avons demandé... *[Note de la rédaction: inaudible]*... le département des Transports des États-Unis changera de cap, selon moi. Eh bien, cela ne nous regarde pas, mais nous suivrons tout de même les évolutions aux États-Unis.

Nous continuons à faire pression... ou à travailler avec eux. Nous n'avons pas besoin de faire pression; j'ai tort de m'exprimer ainsi. Ils sont d'excellents partenaires. L'ambassadeur américain au Canada, M. Jacobson et le gouverneur Snyder ont affirmé que...

Pour les PPP, pour vous citer un exemple, le gouverneur Snyder a déjà dit que le Canada était un modèle de ce projet de partenariat. Nous poursuivrons de la sorte. Nous avons d'autres questions délicates à régler. Nous avons déjà dit que l'acier nord-américain se retrouvera dans ce pont. Nous l'avons déjà dit. Nous continuerons à travailler sur cette question également. Quant à nous, nous aimerions que le permis présidentiel soit accordé aussi tôt que possible, mais il va soi que cela échappe à notre contrôle.

M. Jeff Watson: Nous apprécions nos partenaires américains, qui progressent en termes d'accélérer le processus. De notre côté, nous prenons un pas important pour accélérer les choses également. Comme vous le savez, monsieur le ministre, le comité a accepté l'invitation du Comité des finances pour étudier des éléments du projet de loi C-45 en ce qui a trait à la traversée internationale de la rivière Détroit, ou DRIC.

Mme Borges, qui a témoigné devant ce comité, s'est exprimée très clairement sur deux éléments clés: premièrement, en rappelant qu'une évaluation environnementale approfondie avait déjà eu lieu et que les divisions 7 à 12 veilleront à ce que le nouveau promoteur du

PPP se conforme à cette évaluation environnementale et à d'autres importantes mesures; et deuxièmement, qu'en supprimant les points d'autorisation du permis d'approbation, nous sommes en train de supprimer les points pour une révision judiciaire à la Cour fédérale. Elle a affirmé qu'elle était persuadée que le processus DRIC irait de l'avant avec le passage du projet de loi C-45 sans qu'il n'y ait d'autres poursuites judiciaires.

Êtes-vous tout aussi convaincu sur ces points?

• (1205)

L'hon. Denis Lebel: Absolument. Voilà pourquoi nous avons fait tout ce travail dès le départ sur le projet, et nous tenons à continuer à protéger l'économie, comme je l'ai déjà dit. Oui, je suis d'accord avec ce que Mme Borges a dit à propos de cela, et nous sommes tout à fait persuadés que nous pourrions agir rapidement sur la question.

M. Jeff Watson: Merci.

Le président: Messieurs les ministres Fletcher et Lebel, merci beaucoup de votre présence parmi nous.

Je sais que vous avez un emploi du temps chargé. Je vais vous donner la possibilité de conclure, si vous le désirez, mais c'est à votre entière discrétion.

L'hon. Denis Lebel: J'ai juste un commentaire rapide à faire. Tous les membres de ce comité travaillent pour améliorer les transports et infrastructures de notre pays et je tiens à les remercier de leur appui. Ensemble, nous atteindrons nos objectifs.

Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Nous prendrons quelques minutes à présent pendant que les ministres quittent la salle, et ensuite nous poursuivrons.

Merci.

• (1205)

_____ (Pause) _____

• (1205)

Le président: Je déclare la séance ouverte de nouveau.

Cela dit, madame Chow, vous avez sept minutes.

Mme Olivia Chow: Je remercie les fonctionnaires de leur présence ici.

J'essaie simplement d'en arriver au fond des choses pour ce qui est du Fonds pour l'infrastructure verte. J'ai interrogé le ministre à propos des compressions de 349 millions de dollars. Le plan au départ était de 200 millions de dollars par année pour le Fonds pour l'infrastructure verte. À présent il y a uniquement 18 millions qui restent sur le tout, il me semble. Au lieu de s'étaler sur cinq ans, la somme est en train de s'étaler sur six ans, peut-être parce que le programme est passé d'un programme quinquennal à un programme décennal avec le même montant d'argent, qui s'élève à environ 3 millions par an pour l'infrastructure verte.

Est-ce que mes calculs sont corrects? C'est là ma première question.

Aussi, et toujours à propos de ce fonds pour l'infrastructure, 45 millions de dollars ont été réaffectés ou transférés à d'autres ministères à d'autres fins. Pouvez-vous nous dire lesquelles? Et 58,7 millions de dollars ont été envoyés au ministère pour un certain type d'activité. Pourriez-vous décrire de quoi il s'agit?

• (1210)

M. Louis Lévesque: Je ferai juste un commentaire général avant de reléguer la question aux fonctionnaires du ministère pour davantage de précisions.

Je voudrais simplement revenir sur le point que j'essayais de faire plus tôt. En règle générale, et vous verrez cela dans le Budget supplémentaire des dépenses (B) également pour l'infrastructure, ce qui arrive c'est que nous sommes en train de demander des réaffectations, et ensuite nous avons des fonds non reportables et le besoin d'un budget supplémentaire car les paiements effectués à même ces fonds sont pratiquement des paiements de transfert. Ainsi, nous suivons fondamentalement le rythme de nos partenaires à ce chapitre.

Mme Olivia Chow: Nous comprenons.

M. Louis Lévesque: Voilà qui résume les choses simplement, mais je demanderais à Marie et à David Miller de répondre aux questions concrètes.

Mme Olivia Chow: Je comprends la dépense, et cela dépend de la rapidité du projet, mais là n'était pas vraiment ma question, car je voulais plutôt savoir combien d'argent il y a en définitive, n'est-ce pas?

Mme Marie Lemay (sous-ministre déléguée, Infrastructure Canada): Je demanderai à David Miller de vous donner des précisions. Avant cela, la bonne nouvelle c'est que nous avons prévu de dépenser 156 millions de dollars cette année, et je crois que ce chiffre est important. Pour les détails concernant la répartition, je céderai peut-être la parole à David.

M. David Miller (sous-ministre adjoint, agent principal des finances par intérim, Direction générale des services ministériels, Infrastructure Canada): Je demanderais aux membres du comité de se reporter à notre Rapport sur les plans et les priorités pour 2012-2013. Nous trouvons à la page 32 une description exacte des fonds puisés à même le fonds vert indiquant à quelles fins dans chaque cas. Cette information couvre l'intégralité des montants transférés. Le reste, comme le disaient la sous-ministre déléguée et le sous-ministre, consiste simplement à jongler avec l'encaisse pour régler les factures prévues pour le présent exercice.

Je crois que les membres sauront apprécier que les prévisions budgétaires pour les besoins de liquidité sont en fait effectuées 18 mois avant que nous sachions vraiment les projets qui vont se concrétiser en cours d'exercice, alors le budget pour 2012-2013 a été parachévé à l'été 2011. Il y a un écart de 18 mois, et évidemment pour un tas de raisons qui ont déjà été expliquées, nous devons faire des ajustements en cours d'exercice en fonction des besoins de liquidité des divers projets. La page 33 de notre Rapport sur les plans et les priorités indique toutes les sommes qui ont été transférées et les motifs de ces transferts.

Mme Olivia Chow: À propos des 150 millions de dollars dont vous avez parlé, s'agit-il d'une somme annuelle ou sur six ans? Nous parlons du Fonds pour l'infrastructure verte.

M. David Miller: Les 150 millions du Fonds pour l'infrastructure verte sont consignés dans le Budget supplémentaire des dépenses (B). Ce que nous avons fait c'est de transférer une partie du financement réglementaire attribué à l'origine en 2009-2010 en fonction des exigences pour 2012-2013, et il y a un montant supplémentaire sous le crédit 45 pour cet exercice qui représente un chiffre total net de 150 millions de dollars.

Mme Olivia Chow: Il s'agit de 150 millions par année, et non pas...

M. David Miller: C'est seulement pour cet exercice en raison des flux de trésorerie nécessaires aux projets. Cela n'a rien à voir avec le total global. C'est notre meilleure estimation du montant qu'il nous faudra pour cet exercice.

Mme Olivia Chow: Bien, mais le total global, d'ici à ce que nous finissions, ce sont les 18 millions qui demeurent par année sur les six années à venir. N'ai-je pas raison?

M. David Miller: Non, cela dépendra des autorités correspondantes. Quant aux dépenses réelles, nous avons considérablement plus pour nous tirer d'affaire.

Mme Olivia Chow: Mais vous avez transféré 58,7 millions de dollars au ministère et ensuite 45 millions à d'autres ministères. Qu'est-ce qui justifie l'envoi de 45 millions à d'autres ministères? Est-ce qu'ils en ont fait la demande? De quel type d'infrastructure s'agit-il? Dans quelle mesure s'agit-il de quelque chose d'écologique? Ce transfert ne doit-il pas satisfaire certains critères élémentaires?

Les 58,7 millions qui ont été transférés simplement pour que le ministère des Transports puisse procéder à ses activités habituelles n'a rien à voir avec l'infrastructure verte. Comment pourrait-on justifier un tel transfert? Le Fonds pour l'infrastructure verte a en fait été créé pour aider les municipalités à s'occuper des égouts, des réseaux d'alimentation en eau potable et en définitive, une partie infime de cette somme est en fait destinée aux municipalités pour les aider à composer avec les quelque 200 avis d'ébullition de l'eau qu'elles émettent chaque année.

• (1215)

M. David Miller: Je pourrais peut-être commencer par répondre à cela. Le Fonds pour l'infrastructure verte s'élevait à l'origine à 1 milliard de dollars et oui, certains montants ont été transférés à même ce fonds. Dans certains cas, c'était parce qu'un projet s'inscrivait de manière plus adéquate sous le contrôle ou la politique ou la responsabilité d'un autre organisme. Ainsi, la mesure aurait un lien avec l'environnement, mais quant à l'argent, le principe du contrôle parlementaire veut que nous fournissions les prévisions budgétaires du ministère responsable du programme.

Pour ce qui est de l'argent destiné à des projets écologiques, le Fonds pour l'infrastructure verte a été mis de côté pour des projets stratégiques concrets d'importance nationale. Croyez-moi, des sommes d'argent inouïes sont consacrées à des choses comme l'eau et les eaux sales à partir de tous les autres sept ou huit programmes qui sont gérés par Infrastructure Canada, de la taxe sur l'essence jusqu'à certains programmes conventionnels en passant par le Fonds Chantiers Canada, pour le volet Collectivités ainsi que le volet Grandes infrastructures.

Mme Olivia Chow: Le premier envoi de fonds a été destiné aux égouts et à l'eau potable, mais il n'en a pas été ainsi pour les années ultérieures. Mais les 58,7 millions de dollars du ministère, pour les activités courantes de votre ministère, et... Quel rapport avec l'écologie?

Le président: Je crois que c'était là un commentaire.

Monsieur Coderre.

[Français]

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

Évidemment, on aurait aimé que les ministres restent plus longtemps.

J'aimerais poser une question à propos de Postes Canada. Est-ce qu'il est dans les plans de privatiser Postes Canada?

M. Louis Lévesque: Je ne suis au courant d'aucune annonce du gouvernement à cet égard.

L'hon. Denis Coderre: Prépare-t-on présentement des plans dans lesquels on examine plusieurs options pour l'avenir de Postes Canada, notamment la privatisation?

M. Louis Lévesque: Je vais laisser Anita vous donner plus de détails.

Ce que je peux dire, c'est que nous travaillons de façon habituelle avec Postes Canada pour qu'elle puisse continuer à remplir son mandat, soit offrir aux Canadiens des services qui sont définis dans le Protocole du service postal canadien, tout en respectant, d'une certaine façon, le mandat de la Société canadienne des postes d'avoir un budget équilibré.

[Traduction]

Mme Anita Biguzs (sous-ministre déléguée, ministère des Transports) Pour renchérir les propos du sous-ministre, il est clair que Postes Canada est une société d'État relevant du portefeuille de Transports. Cet organisme a un mandat législatif et il élabore ses propres plans stratégiques. Il présente son propre plan d'entreprise et ses propres sommaires du plan d'entreprise, qui sont déposés au Parlement. Il se penche sur la manière d'offrir ses services de manière autonome, ce qui fait également partie de son mandat.

La société d'État est toujours en voie d'examiner ses activités, particulièrement à un moment où le volume du courrier est en baisse. Il lui appartiendrait d'examiner son propre plan stratégique avec son conseil d'administration lors de ses processus de planification.

L'hon. Denis Coderre: Je suppose que l'un des problèmes c'est que chaque fois que nous parlons d'un plan stratégique et de rentabilité, j'ai l'impression que nous sommes en train de couper certains services. Je comprends qu'il s'agit d'une société d'État, sans lien de dépendance et tout cela. Mais j'estime que du fait de sa relation avec un ministre qui doit répondre au Parlement, le ministre devrait être au courant des projets de la société et s'intéresser à son avenir.

Je ne vous interroge pas à propos des politiques. Je vous demande simplement de nous parler de vos plans de circonstance. Le plan stratégique est-il synonyme de privatisation? Franchement, quand on regarde les chiffres, la manière dont ils ont été en train de réduire...

Je comprends ce qui se passe avec Internet et tout cela, mais le Canada rural est également un citoyen de première classe, et j'ai le sentiment que dans certains cas, particulièrement au Québec, nous sommes en train de payer un peu plus que dans d'autres régions. Je suis fédéraliste, il ne s'agit donc pas de confronter une région contre une autre. Je me contente d'essayer de comprendre l'avenir de cette importante société d'État.

Mme Anita Biguzs: Ces questions relèvent de Postes Canada, mais le ministre qui en est responsable a également un intérêt politique dans la société et dans la façon dont elle fournit ses services. Comme chacun sait, je pense, les volumes de la poste aux lettres sont en diminution et la société cherche donc des moyens de rendre ses opérations plus efficaces. Elle s'est lancée dans une initiative de transformation postale très ambitieuse, il y a quelques années. Ce n'est pas terminé. Elle essaie d'améliorer la productivité et l'efficacité grâce à ces processus. Elle cherche un moyen d'élargir son secteur des colis qui connaît une certaine croissance. Néanmoins, la société doit voir comment aborder le problème, en tenant compte du point de vue du ministre et de la diminution du volume de lettres, et voir aussi comment continuer à assurer ses services de façon efficace.

• (1220)

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci.

Monsieur Lévesque, je veux vous parler de sécurité aéronautique.

Il semble que, en ce qui concerne la sécurité aéronautique, la logique de la maîtrise des coûts se fasse au détriment de la sécurité du public. La question des inspections en aviation semble de plus en plus préoccupante. Combien y a-t-il d'inspecteurs dans ce domaine en ce moment à Transports Canada? Font-ils tous des inspections réelles? Prennent-ils tous part à des vols sur une base régulière?

J'ai une autre question pour le sous-ministre à la sûreté et à la sécurité. En ce qui a trait aux discussions, combien de pilotes prennent part aux décisions et élaborent les directives en matière de sécurité, et quel est concrètement le niveau de connaissances au sommet de la hiérarchie? Depuis le 30 mars 2010, combien d'inspecteurs de plus ont été engagés et combien d'inspections de plus ont été effectuées? Quels sont les programmes pour s'assurer que les pilotes restent au fait des nouvelles technologies en matière d'aéronautique et compétents en la matière?

M. Louis Lévesque: Votre question faisait référence à la connaissance au sommet de la hiérarchie. Fort de mes deux semaines et demie d'expérience, je n'ai pas l'intention de vous dire que je suis un expert en sécurité aérienne. Toutefois, ce que je sais de façon très claire, c'est que dans l'ensemble des décisions qui ont été prises, notamment dans le dernier budget en matière de réduction financière, il n'y a absolument pas eu de compressions visant les programmes de sécurité aérienne ni aucune réduction des effectifs, c'est-à-dire du nombre de postes alloués à ces secteurs. La sécurité est une priorité n° 1.

Pour ce qui est des questions plus précises, je peux demander à Anita ou à Gerard d'y répondre.

[Traduction]

Mme Anita Biguzs: Monsieur le président, j'aurais une observation générale à faire au sujet de l'aviation civile. Nous avons établi un plan très énergique et très ambitieux pour remédier à certaines des faiblesses que le vérificateur général a mises en lumière. Nous croyons que nous avons un programme très efficace. Les résultats sur le plan de la sécurité sont les meilleurs qui aient jamais été enregistrés en ce qui concerne le nombre d'accidents.

Cela dit, je pense qu'il va nous falloir un plan très ambitieux et énergique pour résoudre certains de nos problèmes. La participation de nos inspecteurs à l'élaboration des outils et des guides dont ils ont besoin pour remplir leurs fonctions en est un élément très important. Nous les faisons participer dans le cadre de groupes de travail et d'autres mécanismes pour faire en sorte que les procédures de surveillance, par exemple, reflètent le genre de problèmes qu'ils constatent sur le terrain et que les instructions et directives soient claires pour eux. Nous avons donc un processus d'engagement très actif pour assurer la participation de nos inspecteurs et veiller à ce qu'ils disposent des outils dont ils ont besoin.

Nous veillons aussi à assurer une formation, en tout cas pour ce qui est de la planification de la surveillance, et nous pouvons dire pour le moment...

[Français]

L'hon. Denis Coderre: En tout respect, madame, j'ai posé des questions précises.

[Traduction]

Le président: Vous avez 10 secondes.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: J'ai demandé des chiffres, monsieur le président.

[Traduction]

Comme j'ai posé des questions claires et précises, j'apprécierais que vous transmettiez au président les réponses que j'ai demandées, si c'est possible. Merci.

Le président: Votre temps est écoulé, mais je vais accorder du temps supplémentaire si l'un des témoins a autre chose à ajouter.

L'hon. Denis Coderre: Merci. Je l'apprécie.

M. Gerard McDonald (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Pour répondre à la question concernant le niveau de connaissances au sommet de la hiérarchie, je peux assurer au comité que dans le secteur de l'aviation civile, tous les hauts dirigeants viennent généralement de trois professions. Ce sont des pilotes, des techniciens d'entretien d'aéronef, ou un autre type d'ingénieurs mécaniciens. Ils sont tous très qualifiés et très capables de remplir les fonctions qui leur ont été confiées.

Le président: Merci, monsieur McDonald.

Monsieur Poilievre, vous disposez de cinq minutes.

M. Pierre Poilievre: Je vais donner mon temps à M. Toet.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président, et je remercie tous les fonctionnaires qui sont ici avec nous aujourd'hui, car c'est important.

Je voudrais revenir un peu sur les questions de M. Coderre concernant la sécurité aérienne. Pourriez-vous nous parler des objectifs et des intentions de notre SGS, notre système de gestion de la sécurité, et souligner ses avantages?

• (1225)

M. Gerard McDonald: Un système de gestion de la sécurité a pour but de faire en sorte que les transporteurs de l'aviation civile aient en place un système pour évaluer régulièrement s'ils suivent bien les règlements en vigueur dans l'aviation civile. Bien des gens laissent entendre erronément qu'il s'agit d'une autoréglementation. Ce n'est pas le cas. Les systèmes de gestion de la sécurité viennent s'ajouter au régime de réglementation pour que les compagnies aériennes portent attention à la sécurité quotidiennement au lieu d'essayer de passer avec succès des inspections une fois par an lorsque nous venons examiner comment elles fonctionnent.

M. Lawrence Toet: Pouvez-vous simplement nous donner un exemple des répercussions de ce système sur la culture de la sécurité? Vous en avez parlé un peu en disant qu'il s'agit d'un effort quotidien et non pas périodique. Pouvez-vous nous donner un exemple montrant comment cela fonctionne?

M. Gerard McDonald: J'ai déjà utilisé un exemple très simple, et je vais le citer de nouveau.

Prenons une entreprise de taxis, par exemple; nous ne réglementons pas les taxis, mais c'est un bon exemple. Disons qu'un règlement exige que les plaquettes de frein aient cinq millimètres d'épaisseur. Par conséquent, nous venons une fois par an en tant qu'organisme de réglementation, nous enlevons la roue pour voir si, oui ou non, la plaquette de frein mesure moins de cinq millimètres. Si c'est moins, nous pourrions vous imposer une amende ou une pénalité de ce genre. Cela nous informe seulement que cette fois-là, à ce moment précis au cours de l'année, la plaquette de frein avait ou non l'épaisseur requise.

Avec le système de gestion de la sécurité, nous disons que vous devez avoir un système pour veiller à ce que l'épaisseur de vos plaquettes de frein soit vérifiée continuellement et que la personne chargée de cette vérification possède les compétences requises, et vous devez en fournir la preuve. Nous allons donc examiner le

système en place pour s'assurer quotidiennement que les exigences du règlement sont effectivement respectées.

Bien entendu, quand on parle de l'aviation civile, c'est beaucoup plus compliqué que cela, mais vu le peu de temps dont je dispose, c'est une façon d'expliquer brièvement comment le système fonctionne.

M. Lawrence Toet: C'est très intéressant, car cela nous permet de penser que la sécurité est contrôlée régulièrement et pas seulement de façon ponctuelle. Pour quelqu'un comme moi qui voyage souvent en avion, il est beaucoup plus rassurant de savoir que l'avion dans lequel je me trouve a été inspecté régulièrement et pas seulement il y a neuf mois.

En ce qui concerne le programme, je sais que le Canada est considéré comme un chef de file mondial de la mise en oeuvre du SGS. Pourriez-vous nous parler un peu de la façon dont le système a été appliqué, dont le modèle a été proposé, de certains processus qui ont eu lieu et de l'appui que nous recevons des parties prenantes à l'égard de ce type de système.

M. Gerard McDonald: Je dois dire que les parties prenantes sont tout à fait d'accord avec l'utilisation des systèmes de gestion de la sécurité. C'est pour elles un moyen de gérer systématiquement leur sécurité et c'est une chose qu'elles prennent également très au sérieux.

Le Canada a été à l'avant-garde de la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité. Nous avons été l'un des premiers pays à le faire et, à l'heure actuelle, tous nos transporteurs aériens qui transportent 20 passagers et plus sont tenus d'avoir des systèmes de gestion de la sécurité.

Nous sommes en train de voir s'il y a lieu d'étendre cette exigence aux transporteurs aériens qui transportent entre 10 et 20 passagers, puis 10 passagers et moins. Une des questions à résoudre est celle de savoir si l'industrie est en mesure d'y répondre à ce niveau-là. Bien entendu, un petit transporteur n'a pas la même capacité qu'Air Canada de mettre en oeuvre ce genre de système. Nous devons donc veiller à ce que le système soit suffisamment souple pour qu'il puisse être appliqué.

Cela dit, un grand nombre de petits transporteurs ont mis en place des systèmes de gestion de la sécurité de leur propre chef, simplement parce qu'ils considèrent que c'est une bonne pratique de gestion.

Cela n'existe pas uniquement dans le secteur du transport aérien; en réalité, nous avons des systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur du transport maritime et dans de nombreux secteurs autres que celui du transport. Les systèmes de gestion de la sécurité ont vu le jour dans l'industrie chimique suite à la catastrophe de Bhopal, en Inde.

M. Lawrence Toet: Merci.

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

M. Ed Holder: J'ai eu l'occasion de parler brièvement au ministre de l'importance de Windsor-Detroit compte tenu des 8 000 camions qui passent par London chaque jour.

Le coût de ce pont préoccupe certains de mes concitoyens. Monsieur Lévesque, vous même ou votre personnel pouvez-vous me dire, afin que je puisse le leur expliquer, à combien vous estimez le coût brut de ces travaux et comment nous avons l'intention de rentrer dans ces frais? Et dans quel délai pensez-vous que ce serait possible?

• (1230)

M. Louis Lévesque: [Note de la rédaction: inaudible] ... comme le ministre l'a dit, nous envisageons un P3 et un système de péage pour recouvrer les coûts.

Je vais demander à Helena de vous en dire plus.

Mme Helena Borges (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports): Le coût total du pont sera d'environ un milliard de dollars. D'un autre côté, il faut, bien entendu, construire des postes de douane, du côté canadien et du côté américain et du côté du Michigan, il y a un échangeur relié au réseau autoroutier des États-Unis.

Ces éléments incluront le Passage international de la rivière Détroit. Pour ce qui est du coût total, nous sommes en train de le calculer car les travaux, du côté du Michigan, ont été retardés pendant deux ans. Nous mettons les chiffres à jour et nous estimons que cela coûtera un peu plus de 2 milliards de dollars.

Comme l'a dit le sous-ministre, nous envisageons un partenariat public privé. Nous avons fait plusieurs sondages auprès du marché, des joueurs du P3 qui nous ont dit que le projet les intéressait beaucoup. Je pense que le gouverneur l'a constaté à Toronto, au début de la semaine, à la conférence du P3. Nous nous attendons à ce que les partenaires puissent investir dans le projet et qu'ils pourront probablement investir suffisamment de capitaux pour couvrir le coût du pont.

Ensuite, le gouvernement devra couvrir le reste du financement au moyen d'une affectation de crédits. Il y aura un péage et les droits de péage seront établis conformément au taux du marché alors en vigueur. D'après les analyses de la circulation que nous avons faites — il y en a sans doute eu trois, mais nous en ferons d'autres avant de nous lancer sur le marché —, nous nous attendons à ce que le coût du projet soit entièrement recouvert sur une période de concession de 35 à 40 ou 45 ans et qu'il sera entièrement couvert par les recettes du péage. Ensuite, tous les revenus du péage seront réinvestis dans l'infrastructure pour qu'elle reste en bon état.

Par conséquent, il faudra financer le projet au départ, mais les recettes du péage ne tarderont pas à rembourser les coûts. Pour ce projet, en fait pour la plupart des projets, au départ, il faudra environ cinq ans pour que le niveau de circulation se stabilise. À partir de ce moment-là, les droits de péage commenceront à rembourser l'investissement.

Le président: Merci.

Monsieur Watson, vous disposez de sept minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président, et je remercie les fonctionnaires de s'être joints à nous.

Je félicite notre nouvelle sous-ministre. Nous espérons continuer travailler avec vous.

Je voudrais poser des questions au sujet de la Loi sur la protection de la navigation, qui a été adoptée au départ, en 1882, je crois. Est-ce la bonne année?

Le comité s'est déjà penché sur cette question. En 2008, nous avons tenu des audiences pendant plusieurs semaines à l'occasion de la mise en place du plan Chantiers Canada. Nous cherchions à rendre la Loi sur la protection des eaux navigables plus efficace. Nous

avons décidé, par exemple, d'exempter les ouvrages mineurs. Il y a eu quelques autres mesures.

Néanmoins, à l'époque, les témoins, qui étaient des représentants non seulement des municipalités, mais aussi de sept provinces et deux territoires, souhaitaient une révision complète de la loi. Ce n'était pas possible, à ce moment-là, étant donné la mise en place du plan Chantiers Canada. Nous en sommes maintenant à la phase suivante des programmes d'infrastructure et c'est le bon moment pour rétablir l'intention initiale de cette loi qui concernait la navigation.

À l'époque, deux questions se posaient à nous: devons-nous essayer de définir ce qu'est une voie navigable, nous contenter de dresser une liste des voies navigables ou exclure les autres voies navigables?

Pouvez-vous nous expliquer la décision d'établir une liste plutôt que d'essayer de définir une voie navigable? Quelle difficulté cela pose-t-il? Notre comité avait trouvé difficile de définir une voie navigable, de même que nos témoins. Pouvez-vous nous expliquer cette décision le plus brièvement possible?

• (1235)

M. Louis Lévesque: Je dirais d'abord que le projet de loi prévoit à la fois une liste des principales voies navigables et la possibilité d'en faire inscrire une autre sur la liste si l'on estime, dans certaines régions, qu'un cours d'eau a besoin d'être mieux protégé. Dans une certaine mesure, cette formule allie donc le meilleur des deux mondes.

Je vais demander à Gerard de vous fournir des explications plus détaillées.

M. Gerard McDonald: Je pense que nous nous sommes trouvés devant le même problème que le comité. Nous voulions changer la portée de la loi et la question était de savoir quel était le meilleur moyen d'y parvenir? Il s'est révélé très difficile de trouver une définition pour limiter la portée de la loi.

En fin de compte, nous avons estimé que la meilleure solution était d'établir des critères, de voir quels étaient les cours d'eau où la navigation commerciale était une priorité et d'essayer de dresser une liste des voies navigables auxquelles la loi pourrait s'appliquer. Ensuite, comme l'a souligné le sous-ministre, si nous constatons que nous avons omis un cours d'eau pour une raison quelconque, il fallait que nous ayons la possibilité de l'ajouter si nécessaire.

M. Jeff Watson: Au comité, les témoins des provinces et des territoires nous ont dit qu'aux yeux des provinces et des municipalités, au départ, la loi devait porter uniquement sur la navigation.

Dans la même veine — je ne m'attends pas à ce que vous ayez les chiffres sous la main, mais si vous pouviez les réunir pour le comité, j'apprécierais — combien d'évaluations environnementales la Loi sur la protection des eaux navigables a-t-elle déclenchées au cours des 100 premières années? Combien de permis pour les eaux navigables ont-ils été émis au cours de la même période?

Je vous demande de bien vouloir fournir ces renseignements au comité.

Le sous-ministre a expliqué qu'il y a un système d'inscription facultative. Pour ceux que cela intéresse, pouvez-vous expliquer comment fonctionnera ce système?

M. Gerard McDonald: Je dirais qu'il y a deux cas de figures concernant l'inscription facultative. Dans le premier cas, une nouvelle voie navigable sera inscrite dans la loi à la demande d'une province si elle estime que le cours d'eau en question doit figurer dans la loi. La province adressera alors une demande au ministre, ce dernier examinera la demande et une autorisation du gouverneur en conseil permettra de modifier l'annexe de la loi.

La deuxième possibilité concerne un ouvrage précis. Si le constructeur d'un ouvrage précis souhaite, pour plus de certitude, obtenir une approbation dans le cadre de la Loi sur la protection de la navigation, il viendra nous demander d'examiner ses plans. Nous pourrions alors émettre une approbation et l'ouvrage sera couvert par la loi.

M. Jeff Watson: Bien entendu, le projet de loi C-45 n'est pas encore appliqué. Nous espérons qu'il sera adopté en temps voulu et que des changements lui seront apportés. Néanmoins, en vertu de l'application actuelle de la Loi sur la protection des eaux navigables, si j'ai une compagnie forestière qui fait de l'abattage dans une région éloignée et que je dois construire, disons, 100 ponts temporaires au-dessus d'un cours d'eau sinueux et intermittent qui, de toute évidence, ne se prête pas à la navigation, vais-je devoir faire, pour chaque pont temporaire, une demande distincte, et ces demandes devront-elles être évaluées séparément par les fonctionnaires du ministère des Transports avant que la décision d'octroyer un permis en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables ne soit prise?

M. Gerard McDonald: En effet. Chaque ouvrage exigerait un permis.

M. Jeff Watson: Par conséquent, si nous remplaçons cela par un système qui assurera ce genre de surveillance sur les voies navigables très fréquentées, nous économiserons énormément de ressources, n'est-ce pas? Cela simplifiera également les choses et apportera davantage de certitudes aux promoteurs qui cherchent à faire avancer leurs projets.

M. Gerard McDonald: Oui. Il est certain que pour un grand nombre de ces ouvrages, même si la majorité des constructeurs essaient de respecter la loi, nous nous doutons bien qu'ils sont nombreux à construire des ouvrages sans respecter la loi telle qu'elle existe actuellement.

Cela dit, la modification de la loi nous permettra de rediriger nos ressources vers les secteurs où la navigation est la plus importante.

• (1240)

Le président: Monsieur Sullivan, les cinq dernières minutes sont à vous.

Je tiens à rappeler aux membres du comité que nous sommes saisis d'une motion pour que nous votions sur le Budget des dépenses, à la fin de la réunion, ce qui devrait nous prendre seulement une ou deux minutes.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Très rapidement, je ne sais pas exactement à qui poser cette question concernant la sécurité dans l'aviation civile. Il y a, au Canada, deux transporteurs aériens qui utilisent des travailleurs étrangers temporaires pour piloter leurs avions de façon à payer des salaires beaucoup plus bas. Lorsque ces travailleurs étrangers temporaires ne peuvent pas obtenir la certification canadienne, ils louent leurs avions avec équipage afin

que ces travailleurs étrangers temporaires n'aient pas besoin d'obtenir la certification canadienne pour piloter un avion au Canada.

Le ministère est-il au courant de cette situation et que faites-vous à cet égard?

M. Louis Lévesque: Gerard.

M. Gerard McDonald: Bien entendu, nous sommes au courant de la location avec équipage de ces avions, mais en ce qui concerne la certification des pilotes, les pilotes en question sont certifiés soit par Transports Canada, soit par l'entité étrangère responsable de l'immatriculation de l'avion. Par conséquent, ces pilotes détiennent une attestation de compétence.

M. Mike Sullivan: On nous a dit que certains de ces pilotes n'arrivent pas à obtenir la certification canadienne et qu'on les emploie donc dans des avions loués avec équipage pour se soustraire à la réglementation. Je vous demande simplement d'examiner la question. J'ai l'impression qu'il y a là une échappatoire. Nous avons au Canada de nombreux pilotes qui aimeraient beaucoup piloter ces avions et qui sont qualifiés. L'utilisation de travailleurs étrangers temporaires pour éviter d'employer des travailleurs canadiens est peut-être une question à poser non pas au ministère des Transports, mais aux ministères de l'Immigration et des Ressources humaines.

J'ai une autre question à poser très rapidement. La rivière Humber est une rivière du patrimoine du Réseau de rivières du patrimoine Canada, qui a été créé, en partie, dans le cadre de la Loi sur la protection des eaux navigables. Maintenant que cette loi ne protège plus la rivière Humber, qu'advient-il de sa désignation comme rivière du patrimoine? Comment sa protection sera-t-elle financée étant donné qu'on n'a pas jugé nécessaire de légiférer pour créer des rivières du patrimoine du fait que d'autres lois les couvraient, notamment la Loi sur la protection des eaux navigables?

M. Gerard McDonald: Je ne suis pas certain que... Nous n'accordons aucun financement pour des rivières, quelle que soit leur désignation. En ce qui concerne la rivière Humber, comme je l'ai dit tout à l'heure, si la province manifestait le désir qu'elle soit couverte par la Loi sur la protection des eaux navigables, elle pourrait en faire la demande.

En ce qui concerne la protection de la rivière comme telle, cela relève de la common law comme pour toutes les autres rivières qui ne seraient plus protégées en vertu de l'annexe de la loi.

Le président: Il vous reste du temps pour une question de plus.

M. Mike Sullivan: Ma question s'adresse à M. Aubin.

Merci.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

J'ai eu un plaisir de courte durée, tout à l'heure, dans mon entretien de 40 secondes avec le ministre, quand j'ai appris qu'il avait déposé auprès du directeur parlementaire du budget, le 26 octobre, la réponse aux demandes qui avaient été faites. Cependant, selon un rapport du 7 novembre, il semble bien que Transports Canada n'ait remis la réponse qu'à une seule des trois sections demandées par le directeur. En fait, il n'y aurait rien sur la réduction des effectifs ni rien sur les répercussions sur les services.

Étant donné qu'encre une fois il me reste peu de temps, soit environ une minute, j'aimerais déposer une motion pour que le comité demande au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de lui fournir l'information...

[Traduction]

Le président: Monsieur Aubin, vous savez que je vais devoir déclarer votre motion irrecevable, car nous n'avons pas eu de préavis.

Si vous avez une question à poser, il vous reste environ 65 secondes.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vais donc prendre les 65 secondes qu'il me reste pour vous lire ce qu'en dit l'O'Brien et Bosc.

[Traduction]

Le président: Désolé. Mme Chow invoque le Règlement.

Mme Olivia Chow: Nous sommes sur le point d'examiner le Budget supplémentaire des dépenses. Toute motion relative au budget est parfaitement recevable et il n'est pas nécessaire d'en donner avis, selon...

Le président: Cela ne s'applique pas à cette motion. Je la déclare irrecevable.

Vous avez 65 secondes, monsieur Aubin.

Oui, monsieur Aubin, vous invoquez le règlement?

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Il est écrit: « Un membre d'un comité peut proposer une motion à n'importe quel moment dans le cours normal d'une séance [...] »

• (1245)

[Traduction]

M. Pierre Poilievre: [*Note de la rédaction—Inaudible*] ... c'est vrai, et ensuite nous votons dans un délai de deux jours.

Le président: C'est exact, 48 heures.

Par conséquent, voulez-vous que votre...

M. Robert Aubin: Non...

Le président: Monsieur Aubin, je ne vais pas en discuter. Voulez-vous vos 65 secondes ou non?

J'en conclus que c'est un non.

Je tiens à remercier nos témoins pour leur présence ici aujourd'hui...

M. Robert Aubin: J'en appelle de la décision de la présidence.

Le président: Vous contestez la décision de la présidence?

M. Robert Aubin: Oui.

Le président: Nous allons tenir un vote.

Mme Olivia Chow: Votons par appel nominal.

Le président: En tant que président, je dois vous demander si la décision de la présidence est maintenue.

(La décision de la présidence est maintenue. [Voir le *Procès-verbal*])

Une voix: Mais le président ne peut pas voter.

M. Mike Sullivan: Le président ne peut pas voter sur une motion qu'il a lui-même présentée...

Non.

Le président: Je tiens à remercier les témoins pour leur présence ici aujourd'hui. Merci d'avoir pris la peine de venir.

Je crois qu'un certain nombre d'entre vous désirent assister à la période des questions...

À l'ordre!

La séance n'est pas terminée. Nous avons une motion concernant le budget.

À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous avons une motion concernant le budget, si quelqu'un désire la proposer.

Un peu de silence, s'il vous plaît.

En ce qui concerne le Budget supplémentaire des dépenses, j'ai un certain nombre de crédits à mettre en délibération, dont certains pour le ministère des Transports.

Le crédit 60b sous la rubrique Affaires étrangères et Commerce international est-il adopté?

AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET COMMERCE INTERNATIONAL

Commission de la capitale nationale

Crédit 60b — Paiements pour les dépenses en capital de la Commission de la capitale nationale 1 \$

(Le crédit 60b est adopté.)

Le président: Les crédits 1b, 5b, 30b, 45b, 50b et 60b sous la rubrique Transports sont-ils adoptés?

TRANSPORTS

Ministère

Crédit 1b — Dépenses de fonctionnement1 \$

Crédit 5b — Dépenses en capital.....1 \$

Société des ponts fédéraux Limitée

Crédit 30b — Paiements à la Société des ponts fédéraux Limitée.....11 241 693 \$

Bureau de l'infrastructure du Canada

Crédits 45b — Contributions..... 108 366 300 \$

Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Crédit 50b — Paiements aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. 40 475 000 \$

VIA Rail Canada Inc.

Crédit 60b — Paiements à VIA Rail Canada Inc.79 661 000 \$

(Les crédits 1b, 5b, 30b, 45b, 50b et 60b sont adoptés.)

Le président: Dois-je faire rapport du Budget supplémentaire des dépenses (B) 2012-2013 à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. C'est tout ce dont j'ai besoin.

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>