



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 064 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 19 mars 2013

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 19 mars 2013

• (1545)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

Je souhaite la bienvenue au ministre Fletcher, au ministre Lebel, à M. Lévesque et à Mme Lemay du ministère. Je vous remercie beaucoup d'être ici.

Monsieur Fletcher ou monsieur Lebel, qui va...?

Monsieur Lebel, la parole est à vous.

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

[Français]

Je vous remercie de nous avoir invités à nous adresser à votre comité aujourd'hui au sujet de notre Budget principal des dépenses et à présenter une mise à jour concernant les portefeuilles en matière de transport, d'infrastructures et de collectivités.

Comme vous l'avez mentionné, j'ai le plaisir d'être accompagné de mon collègue, l'hon. Steven Fletcher, de Mme Lemay, d'Infrastructure Canada, et de M. Lévesque. Il y a aussi les membres de notre équipe qui sont derrière nous en grand nombre. Ce sont des gens compétents qui font du bon travail au ministère des Transports.

Je tiens à remercier le comité de sa contribution au cours de la dernière année concernant diverses questions. Je suis heureux de poursuivre cette collaboration.

Le budget que nous présentons aujourd'hui, soit le Budget principal des dépenses, permettra à notre portefeuille de continuer à prendre en charge les questions et les services en matière de transport et d'infrastructures.

[Traduction]

Ce travail comprend de nouveaux règlements, de nouvelles lois, des projets visant à améliorer nos réseaux de transport et notre infrastructure ainsi que des programmes pour assurer la sécurité des transports au Canada.

Je l'ai déjà dit, mais il vaut la peine de le répéter: le Canada a besoin de moyens de transport sûrs et efficaces pour atteindre les objectifs de notre gouvernement, à savoir favoriser la croissance, créer des emplois et soutenir la prospérité à long terme des Canadiens. L'économie est notre priorité, et c'est sur l'économie que nous nous concentrons.

[Français]

En raison du rôle important que joue le transport pour stimuler et attirer le commerce international, il est essentiel de veiller à la compétitivité économique du pays à l'échelle internationale. Le financement que nous cherchons à obtenir au moyen du Budget principal des dépenses nous aidera à atteindre cet objectif.

[Traduction]

Monsieur le président, je sais que le comité connaît très bien le projet de loi C-52, la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises, puisqu'il est en train d'étudier cette importante mesure législative. Je tiens à remercier tous les membres du comité pour le travail qu'ils ont accompli en ce qui concerne ce projet de loi au cours des dernières semaines. Le projet de loi C-52 est très important pour notre gouvernement parce qu'il vient appuyer solidement notre programme économique en proposant des mesures visant à permettre au réseau de transport ferroviaire de marchandises du Canada de soutenir la croissance économique future, particulièrement dans les secteurs de l'exploitation des ressources et de l'exportation de produits de base.

Comme vous le savez, le projet de loi C-52 modifie la Loi sur les transports au Canada en vue d'appuyer les négociations commerciales entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer concernant le service. Cette modification rehaussera la fiabilité et la prévisibilité de la chaîne d'approvisionnement. Ce projet de loi donne aux expéditeurs le droit de négocier avec les compagnies de chemin de fer un accord sur les niveaux de service qui définit les modalités selon lesquelles une compagnie de chemin de fer assurera le transport des biens d'un expéditeur. Si un expéditeur n'est pas en mesure de négocier un contrat de service avec la compagnie de chemin de fer, il pourra avoir recours à un processus d'arbitrage rapide et ouvert par l'entremise de l'Office des transports du Canada afin qu'un contrat de service soit imposé. Le projet de loi propose également un puissant outil d'application de la loi, à savoir une sanction administrative pécuniaire pouvant aller jusqu'à 100 000 \$ afin d'obliger les compagnies de chemin de fer à respecter leurs obligations en matière de service.

Il est important de souligner que presque tout le monde convient que depuis que notre gouvernement a commencé à travailler sur cette question, en 2008, la qualité des services de transport ferroviaire de marchandises au Canada s'est améliorée. Le projet de loi C-52 vise à consolider ce progrès important. Il donne aux expéditeurs les moyens nécessaires pour négocier des contrats de service avec les sociétés ferroviaires. Le but n'est pas de remplacer les négociations commerciales; il s'agit plutôt d'offrir aux expéditeurs une solution dans les cas où les négociations commerciales n'aboutissent pas.

Lorsque nous avons rédigé le projet de loi, nous avons bien écouté les points de vue de tous les intervenants au sujet de ce dossier très complexe. Nous avons véritablement pris en compte leurs propositions et nous avons déposé un projet de loi qui établit un juste équilibre pour l'ensemble de l'économie canadienne. Cela a toujours été notre objectif, et je crois que nous l'avons atteint.

J'ai entendu des députés de tous les partis autour de cette table s'exprimer en faveur du projet de loi C-52, alors j'encourage le comité à terminer rapidement son étude de cette mesure législative et à la renvoyer à la Chambre des communes.

Passons maintenant à une autre mesure législative. Cette semaine, nous avons annoncé deux importantes mesures, qui figurent dans la Loi visant la protection des mers et ciel canadiens, destinées à faire en sorte que le Canada possède un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes.

● (1550)

Premièrement, nous avons présenté un projet de loi pour modifier la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001. Certaines des modifications proposées font en sorte que certaines installations doivent présenter au ministre des Transports des plans en ce qui concerne la prévention de la pollution, la gestion des urgences ou tout projet d'expansion ou de conversion. Ces modifications visent également à autoriser les inspecteurs de Transports Canada à exiger des exploitants d'installations qu'ils prouvent qu'ils respectent la loi.

Deuxièmement, j'ai mis sur pied un comité d'experts pour examiner le système de sécurité pour les navires-citernes, présidé par le capitaine Gordon Houston, ancien président et premier dirigeant de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser. Le comité se penchera sur l'état de préparation du Canada en cas de déversement d'hydrocarbures et notre capacité de réagir advenant un tel incident et il élaborera un plan d'intervention.

[Français]

Enfin, le comité élaborera un plan pour l'avenir, mais nous prenons aussi d'autres mesures pour renforcer le système de sécurité des navires-citernes. Ces mesures sont les suivantes: nous augmentons le nombre d'inspections des navires-citernes et la surveillance aérienne; nous investissons dans la recherche et les risques liés au transport maritime des produits issus des sables bitumineux; nous évaluons nos lois et nos règlements relatifs à la responsabilité en cas de déversement en milieu marin; enfin, nous engageons un dialogue avec les collectivités et les Premières Nations au sujet de plusieurs plans locaux d'intervention d'urgence.

Le projet de loi visant la protection des mers et du ciel canadiens est un bon projet de loi. Je suis certain qu'il recevra l'appui de tous les députés.

Revenons maintenant à la terre ferme. Lorsque je me suis présenté devant les membres de ce comité, en novembre dernier, j'ai souligné que nous procédions à la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent, à Montréal. Environ 60 millions de véhicules et des marchandises totalisant 20 milliards de dollars empruntent ce pont annuellement, ce qui en fait une infrastructure importante, non seulement pour Montréal, mais pour l'ensemble du pays.

Je peux vous confirmer pour le moment que l'évaluation environnementale sera terminée d'ici la fin de 2013 ou le début de 2014. Cette année, nous nous attaquerons aux travaux liés aux biens immobiliers et aux services publics afin de commencer la construction du pont-jetée temporaire de L'Île-des-Soeurs, qui sera essentiel à la construction du nouveau pont.

[Traduction]

Nous travaillons également sur le dossier concernant le passage international de la rivière Detroit. Plus de 8 000 camions empruntent quotidiennement le pont Ambassador dans cette région, ce qui en fait le passage frontalier entre le Canada et les États-Unis le plus achalandé. Le nouveau pont permettra d'absorber la croissance prévue de la circulation des marchandises et des voyageurs.

Pour que le projet puisse commencer à être mis en oeuvre au cours de la prochaine année, Transports Canada mettra sur pied l'Administration canadienne du passage frontalier international de la rivière Detroit. Le ministère commencera également à faire

l'acquisition de propriétés aux États-Unis et conclura des transactions immobilières au Canada. Nous commencerons à répartir les services publics et à préparer pour la construction le site situé près du passage du côté du Canada.

[Français]

Les investissements en matière d'infrastructures constituent également un élément clé du plan de notre gouvernement visant à assurer la création d'emplois, la croissance et la prospérité à long terme pour les Canadiens.

Depuis 2006, en dépit de l'opposition systématique des partis d'opposition, nous avons fait des investissements sans précédent dans des milliers de projets d'infrastructure, partout au pays. La majeure partie de ce soutien fourni aux communautés partout au Canada provenait du Fonds Chantiers Canada, que nous avons créé en 2007. Bien qu'une grande partie de ce fonds ait été engagé dans divers projets, il ne faut pas oublier que ce financement se poursuivra au-delà de 2014 car les travaux de construction continuent dans le cadre de grands projets que nous appuyons partout au pays.

Nous avons aussi doublé le Fonds de la taxe sur l'essence, qui a atteint 2 milliards de dollars par année, avant d'en faire un fonds permanent en 2011. C'est grâce à notre gouvernement que les collectivités de partout au pays pourront compter sur un financement stable, ce qui les aidera à répondre à leurs besoins en matière d'infrastructures.

En ce qui concerne le financement d'autres infrastructures, nous nous tournons vers l'avenir, mais nous savons que toutes nos décisions doivent être prises dans le contexte de la situation financière actuelle du gouvernement du Canada et de la capacité des contribuables canadiens.

Nous avons accompli beaucoup grâce à notre investissement dans les projets d'infrastructure partout au pays.

● (1555)

[Traduction]

Par exemple, les résidents de Nipigon, en Ontario, ont récemment célébré la fin des travaux de modernisation de leur centre de traitement des eaux usées. Dans le comté de Pictou, en Nouvelle-Écosse, les résidents peuvent maintenant se mettre en forme et demeurer actifs grâce au nouveau Centre de mieux-être du comté de Pictou. En outre, en collaboration avec le gouvernement de l'Alberta, nous avons aussi achevé 12 projets d'envergure d'infrastructure routière qui permettront de soutenir la croissance économique dans la province.

[Français]

Au delà des investissements locaux, nous soutenons des projets qui contribuent à la croissance commerciale et économique du Canada au moyen de notre Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique en faisant en sorte que les chaînes d'approvisionnement commerciales assurent le mouvement efficace, sécuritaire et sûr des personnes et des biens entre le Canada et le reste du monde. Nous améliorons aussi le commerce à destination et en provenance de l'Amérique du Nord ainsi que notre avantage concurrentiel sur les marchés mondiaux.

[Traduction]

Depuis 2007, nous avons annoncé 39 investissements stratégiques dans les infrastructures dans 9 provinces. Ces fonds proviennent du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers de 2,1 milliards de dollars. Il s'agit notamment d'initiatives importantes concernant la Porte de l'Atlantique, la Porte continentale et la Porte de l'Asie-Pacifique.

Nous continuerons de faire progresser nos initiatives concernant les portes et les corridors en collaborant avec d'autres gouvernements et des intervenants afin d'accroître la capacité de notre réseau de transport d'appuyer le commerce international.

Contrairement aux partis de l'opposition, nous mettons l'accent sur l'économie.

[Français]

Vous remarquerez que ce budget indique que les dépenses de fonctionnement prévues par Transports Canada ont diminué entre 2011-2012 et 2012-2013. Cette diminution est principalement attribuable aux économies annoncées dans le budget de 2012. Elle reflète les mesures mises en oeuvre par le ministère pour accomplir son mandat d'une façon plus efficace.

[Traduction]

Permettez-moi d'être très clair. Transports Canada continuera de réglementer, d'inspecter et de surveiller le réseau de transport de classe mondiale du Canada. Le ministère a pris des mesures pour s'assurer que ses services essentiels continuent d'être financés adéquatement et qu'ils cadrent bien avec les priorités du ministère. Ces modifications ne compromettent pas la sécurité des voyageurs, quel que soit le moyen de transport qu'ils utilisent au Canada.

[Français]

La sécurité et la sûreté des transports demeureront au coeur du mandat de Transports Canada. Le Canada possède l'un des réseaux de transport les plus sécuritaires au monde et les faits sont là pour le démontrer. Le nombre d'accidents d'avion a diminué de 25 % depuis l'an 2000, alors que le nombre de voyages par avion a augmenté considérablement.

De plus, depuis l'année 2007, le nombre d'accidents ferroviaires a diminué de 23 % et les déraillements de 37 %. Transports Canada continue d'insister sur l'importance primordiale de la sécurité et de la sûreté dans les modes de transport et sur la nécessité pour l'industrie de mettre en place une culture de la sécurité dans les modes de transport aérien, maritime et ferroviaire au Canada.

[Traduction]

Dans ce Budget principal des dépenses, nous allons de l'avant avec les réductions prévues des dépenses de 2013. Cependant, nous continuerons de veiller à ce que le réseau de transport canadien demeure sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

[Français]

Au cours de la dernière année, les ministères qui font partie de notre portefeuille ont changé afin de respecter les réductions annoncées dans le budget de 2012. Nous travaillons à moderniser nos programmes et à améliorer l'efficacité de nos effectifs. Nos employés prennent ce défi très au sérieux et continueront de travailler au renforcement de l'innovation, de l'efficacité et de la responsabilisation au sein du portefeuille.

[Traduction]

Voilà qui termine mon exposé.

J'invite maintenant le ministre Fletcher à vous entretenir des sociétés d'État qui font partie de notre portefeuille.

Le président: Merci, monsieur le ministre Lebel.

Monsieur le ministre Fletcher, allez-y.

[Français]

L'hon. Steven Fletcher (ministre d'État (Transports)): Monsieur le président, je suis heureux d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Lebel, je vous remercie.

• (1600)

[Traduction]

Merci, monsieur le président et membres du comité, de me donner l'occasion de vous parler du Budget principal des dépenses en ce qui concerne précisément les trois sociétés d'État qui font partie de notre portefeuille.

Je vais vous parler de VIA Rail, de Marine Atlantique et de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Je vais vous expliquer comment ces sociétés évoluent et comment elles continuent à très bien servir les intérêts de tous les Canadiens.

Je vais commencer par VIA Rail. Le service ferroviaire de passagers fait partie intégrante de l'économie et du réseau de transport du pays, et notre gouvernement est toujours déterminé à offrir aux Canadiens un service ferroviaire de passagers sûr, fiable et durable. Nous avons investi près de 1 milliard de dollars dans VIA Rail pour rénover les trains, améliorer les voies ferrées et l'accessibilité et moderniser les gares. Certains de ces projets sont maintenant terminés, ce qui explique la baisse du financement qu'on observe dans le Budget principal des dépenses.

Ce budget a permis de répondre aux besoins urgents en infrastructure, d'améliorer les gares et l'équipement et de fournir un service plus rapide et plus fiable pour les voyageurs partout au pays.

Nous avons financé des améliorations dans le corridor Québec-Windsor et nous avons contribué à des projets visant à améliorer les installations et à préserver des caractéristiques patrimoniales de la gare Pacific Central à Vancouver et de la gare Union à Winnipeg.

En plus de moderniser l'infrastructure, VIA a créé de nouveaux services novateurs. Il y a quelques semaines, elle a annoncé qu'elle offrirait gratuitement à bord de ses trains une programmation canadienne provenant de Radio-Canada et de l'Office national du film.

En outre, nous appuyons les programmes de renouvellement de l'équipement de VIA. En décembre, la société a annoncé la modernisation de ses locomotives F40, qui sont les plus performantes. Les nouvelles locomotives seront à la fois respectueuses de l'environnement et économiques, deux éléments importants dans notre réseau de transport.

Par ailleurs, VIA répond à la demande dans le corridor Ottawa-Toronto-Québec en ajoutant quatre trains durant la semaine et quatre autres les fins de semaine, pour un total de 28 nouveaux départs par semaine. En plus de ces changements, VIA a créé un service direct entre Québec et Ottawa pour encourager les déplacements entre les deux capitales. Ce nouveau service, qui existe depuis décembre dernier, pourrait attirer 200 000 nouveaux passagers annuellement.

Passons maintenant à la mer et examinons Marine Atlantique. Cette société assure un service de traversiers imposé par la Constitution entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Étant donné la valeur de cette société pour la région du Canada atlantique et le rôle que joue une solide infrastructure dans le secteur des transports dans cette région, Marine Atlantique est absolument essentielle, et notre gouvernement continue d'investir dans cette société. Soit dit en passant, j'ai utilisé le traversier de Marine Atlantique dans les deux directions non pas cet été, mais l'été précédent, et j'ai trouvé le déplacement sur ces énormes navires très agréable. Je n'ai entendu que de bons commentaires, surtout lorsque les gens font une comparaison avec les anciens navires, les anciens quais et l'ancienne infrastructure. C'est donc une bonne chose.

Depuis 2007, nous avons appuyé financièrement les programmes de Marine Atlantique, le renouvellement de sa flotte et l'amélioration de ses services et de ses installations. Comme je l'ai déjà mentionné, elle reçoit maintenant de bons commentaires de la part des clients à l'égard de son personnel et de ses installations améliorées.

Grâce au soutien continu du gouvernement fédéral, nous sommes convaincus que Marine Atlantique continuera d'accroître son efficacité et d'améliorer l'expérience de ses clients. Cela aura pour effet de favoriser la croissance, la création d'emplois et la prospérité dans la région.

Avant de terminer, je veux parler brièvement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. L'ACSTA est responsable des contrôles de sécurité des passagers aériens et des bagages et elle contrôle l'accès aux zones réglementées dans les aéroports. La société cherche constamment à améliorer ses services.

En janvier dernier, je me suis rendu à Regina pour annoncer une nouvelle initiative qui vise l'aéroport de cette ville et d'autres aéroports. Elle vise à permettre aux détenteurs de la carte NEXUS, ou aux participants au programme NEXUS pour les voyageurs dignes de confiance, de passer plus rapidement et plus facilement par les contrôles de sécurité. Cette initiative démontre que l'ACSTA et ses partenaires veillent à ce que le Canada possède, comme le ministre Lebel l'a très bien dit, l'un des réseaux de transport les plus sécuritaires au monde.

Monsieur le président, ces trois sociétés d'État fournissent toutes des services essentiels aux Canadiens et soutiennent notre réseau de transport de classe mondiale. Nous voulons nous assurer qu'elles continuent à remplir leur mandat, et nous avons pris des mesures pour que les services essentiels continuent d'être financés adéquatement et qu'ils cadrent bien avec les priorités du ministère.

Nous appuyons les efforts qu'elles déploient, de concert avec le gouvernement, pour favoriser la croissance, la création d'emplois et la prospérité pour tous les Canadiens.

Je serai ravi de répondre à vos questions.

• (1605)

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre Fletcher.

Mme Lemay et M. Lévesque sont là pour répondre aux questions.

Nous allons commencer tout de suite avec Mme Chow, qui dispose de sept minutes.

Je crois savoir que vous allez partager votre temps de parole avec M. Sullivan.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Oui, merci.

Bonjour, monsieur le ministre Lebel. Je vous souhaite la bienvenue au comité.

La Fédération canadienne des municipalités a proposé le fonds « fini les bouchons ». Elle demande un transfert direct aux municipalités et aux provinces pour les transports en commun. Comme vous le savez, c'est une priorité pour le Caucus des maires des grandes villes. Les maires, qu'ils soient de Calgary, de Vancouver, de Québec, de Montréal, d'Halifax ou de Toronto, demandent tous de l'aide pour réduire les temps de déplacement.

Je crois que deux jours après que la fédération ait fait cette demande, vous avez déclaré aux médias que vous n'appuyez pas l'idée d'affecter des fonds précisément aux transports en commun. J'aimerais savoir pourquoi.

Je vais poser ma deuxième question, et ensuite vous pourrez répondre aux deux questions.

Je veux parler de la compétitivité. Le Canada perd 5 millions de passagers, car de nombreux Canadiens se rendent aux États-Unis pour prendre l'avion là-bas parce qu'ils estiment que les billets d'avion coûtent trop cher au Canada. Les compagnies aériennes nous ont expliqué que le coût des billets est plus élevé en raison des frais aéroportuaires élevés et de tous les frais qu'on leur impose ainsi qu'aux aéroports. Par conséquent, les compagnies aériennes canadiennes ne sont pas aussi concurrentielles que les transporteurs américains, ce qui signifie que nous perdons des millions de dollars en recettes fiscales et des milliers d'emplois.

Que comptez-vous faire à propos de ces recettes que l'on perd et des Canadiens qui doivent se rendre aux États-Unis pour prendre l'avion?

L'hon. Denis Lebel: Je sais que les transports en commun sont importants pour les grandes villes du pays — et nous le comprenons bien — mais notre gouvernement respecte les compétences des villes comme Montréal ou Toronto. Je sais qu'il y a beaucoup d'intérêt pour ces villes. Nous croyons que les administrations municipales sont en mesure de faire le meilleur choix pour leur population.

Nous avons investi plus de 5 milliards de dollars dans des projets liés aux transports en commun partout au pays. C'est un record. C'est très impressionnant. Certaines provinces ont décidé d'utiliser principalement les revenus tirés de la taxe sur l'essence pour financer les transports en commun.

Nous comprenons que ces villes sont importantes pour l'économie canadienne. Nous allons continuer de travailler avec la Fédération canadienne des municipalités et avec les municipalités dans toutes les provinces et tous les territoires pour tenter de trouver des solutions.

C'est un fait qu'aucun autre gouvernement n'a investi davantage que le nôtre dans l'infrastructure au pays, y compris dans les transports en commun. Nous allons continuer d'aider les municipalités à améliorer les transports en commun, mais nous ne le ferons pas à leur place. Nous ne les remplacerons pas; nous allons collaborer avec elles.

En ce qui concerne le transport aérien, il est certain que nous avons un système fondé sur le principe de l'utilisateur-payeur. Nous sommes voisins d'un pays qui compte plus de 300 millions d'habitants. La population canadienne s'élève à près de 34 millions, et notre territoire est très vaste. Cela pose une difficulté pour les compagnies aériennes. C'est toujours une question d'offre et de demande. Ce n'est pas facile pour les transporteurs, et c'est pourquoi nous travaillons avec eux. Nous essayons avec eux de trouver des solutions, mais étant donné la conjoncture économique aux États-Unis, ce pays doit faire des choix. Nous avons fait des choix difficiles au Canada, et nous continuerons d'appliquer le système de l'utilisateur-payeur, parce que nous croyons que lorsqu'on utilise un service, il faut payer pour ce service. Il en va de même dans le secteur du transport aérien.

Nous continuons de suivre la situation avec les compagnies aériennes. J'ai organisé des rencontres avec tous les intervenants de l'industrie aérienne au Canada, et je peux vous dire que nous continuerons de travailler avec eux pour trouver des solutions.

•(1610)

Mme Olivia Chow: J'ai une autre question à vous poser, et ensuite je vais m'adresser à Mike. Préférez-vous un transfert direct de fonds provenant par exemple des recettes tirées de la taxe sur l'essence pour financer les transports en commun ou bien un programme de subvention, qui nécessite de présenter une demande, ce qui signifie qu'on n'est pas certain d'obtenir la subvention et que parfois on l'obtient pour quelques années seulement? Quelle est la meilleure option selon vous?

L'hon. Denis Lebel: Je crois que les outils...

Mme Olivia Chow: Si vous voulez respecter les compétences des municipalités, alors il vaut mieux opter pour un transfert direct, et laisser le soin aux municipalités de décider. Pourquoi leur proposer un programme de subvention?

L'hon. Denis Lebel: Parce que dans bien des provinces, comme au Québec, nous ne pouvons pas intervenir directement auprès des municipalités. Au Québec, il faut passer par la province. C'est une obligation. Nous avons signé une entente avec le gouvernement provincial, et nous espérons pouvoir en signer une autre en vue de renouveler le plan d'infrastructure.

Au Québec, il faut transférer tout l'argent à la province. Le gouvernement provincial choisit les projets qu'il veut financer. Lorsqu'il a établi une liste de priorités, il l'envoie au gouvernement fédéral. Nous avons prévu avant la signature quels types de programmes pourraient être envisagés. Il faut respecter notre entente de financement avec le Québec.

En tant qu'ancien maire — je sais que certains ambitionnent de le devenir, mais c'est chose faite dans mon cas —, je veux avoir les bons outils pour aider les maires et les ministres provinciaux. L'outil à utiliser dépend des priorités de chacun, mais au bout du compte, nous avons besoin d'un bon plan d'infrastructure pour offrir ce qu'il faut à la population.

Le président: Vous avez tout juste une minute et demie, monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NP): Je sais. J'ai deux petites questions à poser.

Nous vous avons écrit, Mme Chow et moi, pour vous demander si vous alliez établir des conditions pour qu'on prévoie des programmes de stage dans les budgets d'infrastructure afin de créer de l'emploi, d'atténuer les pénuries de main-d'oeuvre et de mettre nos jeunes au travail, grâce à des programmes de formation comme le programme

« Hammer Heads », à Toronto. Allez-vous répondre favorablement à cette demande dans le prochain budget?

Ma deuxième question porte sur le lien air-rail à Toronto. C'est un sujet plutôt controversé, étant donné que la province a décidé d'utiliser des trains à diesel, très polluants. Le Canada sera le seul pays au monde à employer des trains à diesel pour desservir un aéroport. La collectivité demande que le réseau passe à l'électricité avant sa mise en service. Est-ce que la province de l'Ontario a demandé du financement au gouvernement fédéral? Si oui, est-ce que vous verriez cela comme une aide responsable à l'égard de l'environnement?

L'hon. Denis Lebel: Nous allons respecter la province et le choix qu'elle fera. Nous allons évidemment continuer de travailler avec elle. Nous savons qu'elle a de nombreux défis à relever. J'ai déjà discuté de différents sujets avec la nouvelle première ministre. Nous allons continuer de travailler avec le gouvernement provincial, mais nous n'allons rien décider pour lui. Vous devez continuer à faire votre travail en lui disant quel genre de transport public vous souhaitez voir à Toronto et dans la région du Grand Toronto. Nous allons continuer d'aider la province avec les sommes disponibles. Elle a déjà pris plusieurs décisions.

Et la première question était...?

M. Mike Sullivan: Je voulais savoir si vous... les programmes de stage.

L'hon. Denis Lebel: Oui, nous allons voir aux problèmes de transport, c'est certain. Pour les travailleurs, j'ai transmis l'information au ministre. Nous allons devoir décider comment les programmes de compétences seront appliqués et quels types de programmes seront offerts. Nous savons que nous avons besoin de bons travailleurs à l'échelle du Canada, et nous prenons la chose très au sérieux.

Le président: Merci.

Monsieur Coderre, sept minutes.

[Français]

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

Bonjour messieurs. C'est un plaisir de vous retrouver.

Je trouve drôle de vous voir ici deux jours avant le dépôt du budget. J'imagine qu'il n'y aura pas de mauvaises nouvelles dans le budget de jeudi. Si c'est le cas, vous ne vous ferez pas l'objet de critiques aujourd'hui. Je l'espère pour vous.

[Traduction]

Une voix: Ce ne sont jamais de mauvaises nouvelles.

L'hon. Denis Coderre: Jamais de mauvaises nouvelles; j'en sais quelque chose.

[Français]

Monsieur le ministre, nous sommes favorables au programme d'infrastructure puisque nous l'avons inventé. Dans le contexte d'un gouvernement minoritaire, nous avons même pressé le gouvernement conservateur de prendre davantage les devants à cet égard. Or, je remarque que pour le programme qui se termine en 2013-2014, le Budget principal des dépenses prévoit tout de même passer de 5,1 milliards de dollars à 3,9 milliards de dollars. Il y a donc une diminution de près de 23 %.

Compte tenu de l'importance de la situation — vous allez me parler du pont, et nous sommes bien heureux, même si nous aimerions que cela arrive plus vite —, il y a tout de même des enjeux de ce côté.

Dans un premier temps, j'aimerais que vous me disiez ce qui explique cette diminution.

De plus, je voudrais que vous me disiez si vous avez amorcé des discussions avec le ministre du Québec concernant l'entente relative au renouvellement.

•(1615)

L'hon. Denis Lebel: J'ai rencontré le président du Conseil du trésor du Québec quelques semaines après sa nomination. Je lui ai fait part de notre volonté, en tant que partenaire, de respecter les règles actuelles concernant chaque province et territoire. Nous devons respecter la façon dont le système fonctionne. Nous n'avons pas de système particulier pour les provinces, à part pour le Québec, par qui nous devons passer directement.

Il est clair, en ce qui concerne les programmes d'infrastructure — et nous verrons bien ce que nous amèneront les prochains jours avec le budget —, que nous voulons continuer à régler plusieurs problèmes au pays et à créer du développement économique.

Je vais laisser Mme Lemay ou M. Lévesque répondre à cette question. Quoi qu'il en soit, il est clair que c'est une question de gestion de budget et de caisse. Je vais les laisser répondre et je vais ensuite prendre le relais.

M. Louis Lévesque (sous-ministre, ministère des Transports): En ce qui a trait au programme d'infrastructure actuel, il faut comprendre que les montants pour lesquels nous demandons une autorisation du Parlement reflètent ce que nous croyons que nos partenaires — les provinces et les municipalités — seront en mesure de réclamer au fur et à mesure que leurs travaux avanceront. Les variations peuvent être importantes, mais nous avons besoin de l'autorisation du Parlement pour nous assurer, dans le cas où une province ferait une demande, que nous sommes habilités à effectuer le paiement en vertu des ententes de contribution.

Les fluctuations ne reflètent pas une volonté de réduire les dépenses ou d'annuler des projets. Elles reflètent strictement l'échéancier que les provinces, les territoires et les municipalités utilisent pour accéder à nos fonds. C'est ce que reflète la diminution.

L'hon. Denis Coderre: Cela veut peut-être dire également qu'au cours de l'année précédente, certains projets n'ont pas été réalisés et qu'il vous reste par conséquent des montants non utilisés. Est-ce bien cela?

M. Louis Lévesque: C'est exactement cela.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le ministre, je vois également qu'il reste des fonds pour la Société du Vieux-Port de Montréal. Dans une certaine mesure, cela relève de votre compétence. Il s'agit de paiements et de subventions.

Pour ce qui est de la nouvelle entité, le fait qu'elle soit placée sous le parapluie de la Société immobilière du Canada est selon moi outrageant.

Envisagez-vous, si cela s'avère nécessaire, un éventuel transfert de la Société du Vieux-Port de Montréal?

L'hon. Denis Lebel: C'est la ministre des Travaux publics qui est responsable du dossier et des stratégies à cet égard. Il est clair que nous appuyons ce qui se passe. C'est elle qui est la maîtresse d'oeuvre de tout cela. Pour nous, l'essentiel est de continuer d'accomplir le

travail qui doit être fait. Par contre, je ne peux pas vous dire aujourd'hui quel sera le choix final, monsieur le député.

L'hon. Denis Coderre: Mais vous faites des vérifications en ce sens, soit à l'égard des fonds alloués aux transports, n'est-ce pas?

L'hon. Denis Lebel: Exactement. C'est dans ce sens que nous travaillons pour préserver le tout.

Ce que M. Lévesque a dit est important. En effet, on nous reproche souvent de diminuer les budgets, mais pour ce qui est du programme d'infrastructure, le moment où les provinces nous soumettent les factures est ce qui compte. Nous payons sur présentation des factures. Si la province ne nous remet pas de facture, même si nous l'anticipons, nous ne pouvons pas dégager les fonds. C'est vraiment de cette façon que cela se passe.

Je vous remercie beaucoup de la question.

L'hon. Denis Coderre: Vous avez rencontré le ministre Gaudreault dernièrement au sujet du pont Champlain. Vous lui avez demandé ce qu'il voulait en lui disant que vous alliez le faire. Nous avons entendu davantage la version du ministre Gaudreault que la vôtre.

Si le gouvernement du Québec vous demandait des fonds supplémentaires pour les transports en commun, seriez-vous prêt à vous engager à cet égard où considérez-vous que cela dépend uniquement du Québec?

L'hon. Denis Lebel: Comme vous le savez, lorsque nous avons annoncé la construction du nouveau pont, soit le 5 octobre 2011, nous avons déjà demandé aux gens du Québec de nous dire quels types de transport en commun ils priorisaient. Pour pouvoir faire avancer notre plan d'affaires, il faut déterminer si nous faisons poser de l'asphalte pour le passage des autobus ou des rails pour celui des trains, ce qui ne représente évidemment pas les mêmes coûts. Notre plan d'affaires, qui nous sera livré avant la fin de l'année 2013, continue d'avancer. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin de leur réponse. Il est clair que le transport en commun est une compétence provinciale et que nous allons leur fournir l'infrastructure nécessaire pour qu'ils puissent réaliser leurs choix.

Cela dit, nous leur avons offert la même chose que partout ailleurs au Canada. On parle dans les médias au Québec de 600 millions de dollars d'Ottawa. Il s'agit entièrement de choix qui relèvent de l'enveloppe provinciale en matière d'infrastructure. Les choix du Québec avaient été une somme de 700 millions de dollars pour l'autoroute 30 et une autre de 375 millions de dollars pour l'autoroute 175.

Nous allons attendre de voir le prochain budget. Toutefois, s'il y a un programme d'infrastructure, que des enveloppes sont allouées aux provinces et que le Québec nous demande de prioriser le transport en commun dans le cas du nouveau pont qui va enjambrer le fleuve Saint-Laurent, ce sera son choix, monsieur le député, et nous allons l'accueillir.

•(1620)

L'hon. Denis Coderre: Donc, il n'aura pas de fonds supplémentaires. Ce sera à partir des enveloppes existantes. C'est ce que vous dites?

L'hon. Denis Lebel: C'est à partir des futures enveloppes. On verra dans le prochain budget. C'est dans les enveloppes existantes qu'on a traité les 600 millions de dollars pour le train léger sur rail à Ottawa. C'est dans l'enveloppe dédiée...

L'hon. Denis Coderre: Mais il y a des projets structurants qui existent, monsieur le ministre, et on peut toujours parler au Conseil du Trésor. On l'a déjà fait dans le passé.

L'hon. Denis Lebel: Oui.

L'hon. Denis Coderre: Si vous avez des projets structurants, on peut le faire aussi.

L'hon. Denis Lebel: Oui. C'est cela.

Présentement, on nous attaque en disant qu'on l'a fait pour d'autres provinces. On ne peut pas demander tout l'argent pour des infrastructures d'autoroute et, la semaine suivante, nous dire qu'on aimerait que nous payions pour une autre infrastructure. Il y avait une enveloppe de quelques milliards de dollars.

L'hon. Denis Coderre: Mais vous êtes sensible à cela.

L'hon. Denis Lebel: Oui. On est sensibles à cela, monsieur Coderre.

L'hon. Denis Coderre: C'est ma dernière question parce qu'il ne me reste que 30 secondes.

Quand vous réduisez des fonds, notamment au chapitre de la sécurité maritime ou de la sécurité aérienne, vous assurez-vous qu'il n'y aura pas de dommages collatéraux en ce qui a trait à la question linguistique?

L'hon. Denis Lebel: On travaille là-dessus. C'est bien clair qu'étant un francophone du Québec, je suis cela de très près. Vous voyez l'équipe qui m'accompagne ici. Ce sont des gens qui sont très sensibles à la question du fait français, monsieur le député. On fera cela comme on l'a toujours fait, soit avec beaucoup de rigueur et de suivi.

Par contre, on n'a pas réduit dans l'aspect de la sécurité. Quand vous parlez de la sécurité aérienne, c'est de la gestion en matière de coûts, d'opérations et d'administration. On n'a pas aboli de postes d'inspecteurs. Je veux le préciser.

L'hon. Denis Coderre: Je regrette, mais j'invoque le Règlement, monsieur le président.

On me dit que le gouvernement a coupé jusqu'à 15 millions de dollars au chapitre du budget de fonctionnement. Cela doit toucher un peu les inspecteurs.

L'hon. Denis Lebel: On parle de montants d'argent pour gérer le programme d'investissements dans les aéroports. C'est le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. C'est encore de la gestion de fonds selon les demandes qui nous sont faites. On parle de gestion et d'administration d'un montant de 4 milliards de dollars. On parle d'administration. Les emplois des inspecteurs n'ont pas été réduits. Au contraire, on travaille pour combler des postes qui sont disponibles. Il faut absolument qu'on continue d'aller en avant et on va le faire.

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre, vous avez sept minutes.

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

Il y a une vingtaine d'années, le gouvernement fédéral ne finançait pas du tout l'infrastructure municipale. Les municipalités finançaient principalement leur infrastructure par leurs propres moyens, bénéficiant d'une aide modeste de la part des provinces. Le gouvernement fédéral n'intervenait pas à ce niveau à l'époque.

Depuis 1992, les municipalités profitent d'une véritable manne. C'est particulièrement vrai pour la dernière décennie.

J'ai les données de Statistique Canada. En 2001, les municipalités ont enregistré des revenus d'environ 87,4 milliards de dollars. En 2011, leurs revenus s'élevaient à 149,2 milliards de dollars. Ce sont les données fournies par Statistique Canada sur les municipalités. C'est une hausse de 70 % en 10 ans. Au cours de la même période, nous avons connu une augmentation de 30 % seulement pour la croissance démographique et l'inflation combinées. Autrement dit, les revenus ont grimpé deux fois plus rapidement que les coûts et le nombre d'habitants.

Êtes-vous d'accord pour dire que les municipalités sont actuellement financées mieux que jamais?

L'hon. Denis Lebel: Oui, c'est vrai qu'elles sont mieux financées que jamais. Je vais parler au nom du gouvernement fédéral. Je vais laisser le soin aux gouvernements provinciaux de formuler leur propre réponse.

Comme vous le savez, les besoins ont changé et les responsabilités aussi. Je ne suis pas ici pour défendre les municipalités, mais je sais qu'elles ont beaucoup de pain sur la planche.

Au bout du compte, les contribuables restent les mêmes. Qu'on parle des municipalités, des provinces ou du gouvernement fédéral, les contribuables sont les mêmes. C'est pourquoi il faut gérer cet argent avec la plus grande des prudenances.

M. Pierre Poilievre: Je note également, d'après les données de Statistique Canada, que la rémunération des employés municipaux est passée de 46,4 milliards à 74,9 milliards de dollars entre 2001 et 2011. Autrement dit, en dix ans, la rémunération des employés municipaux a connu une hausse de 63 %.

Encore là, c'est plus du double de l'inflation et de la croissance démographique. Ne croyez-vous pas que l'objectif devrait être d'obtenir de meilleurs résultats avec l'argent qu'on investit, plutôt que de penser à investir davantage?

• (1625)

L'hon. Denis Lebel: Je suis ici à titre de ministre des Transports... et du reste du titre. Je note que le gouvernement fédéral a certes des défis à relever, mais les politiciens municipaux connaissent aussi leur lot de difficultés. Ils doivent corriger le régime de pension, comme nous devons le faire dans bien des organisations. C'est un enjeu extrêmement important. Nous voulons créer de meilleures conditions pour le pays. Nous voulons traiter les eaux usées pour avoir de l'eau potable. Nous allons continuer à travailler avec les municipalités, mais il est évident qu'elles ont bien des choses à régler.

Nous n'allons pas nous mêler de la gestion des municipalités, mais elles ont des choix à faire. Elles savent maintenant à quel point les salaires comptent dans les dépenses municipales. Je vais les laisser gérer cela, mais je comprends maintenant que c'est tout un défi pour elles, cela et avoir de bons travailleurs. Nous avons déjà parlé des travailleurs au niveau municipal. C'est difficile. Les municipalités pourront vous dire pourquoi les salaires ont grimpé de 63 %. Dans ma petite municipalité, c'est différent.

M. Pierre Poilievre: Oui...

L'hon. Denis Lebel: Je crois que la taille de la ville y est pour quelque chose.

M. Pierre Poilievre: Depuis votre nomination au poste de ministre, vous avez mis en oeuvre une loi sur les services de transport ferroviaire. Vous avez mis de l'avant des plans pour construire un pont entre Détroit et Windsor. Vous avez fait de même pour remplacer le pont Champlain au Québec. De quelle réalisation êtes-vous le plus fier depuis que vous êtes en poste?

L'hon. Denis Lebel: Je crois que c'est d'avoir continué à mettre l'accent sur les principales préoccupations de la population canadienne et d'avoir offert les outils nécessaires pour aider l'économie du pays. Nous avons revu l'orientation du ministère, et j'en remercie tous ceux qui travaillent avec nous, Steven et moi. Nous tâchons d'obtenir des résultats pour la population. Tous les projets dont vous avez parlé sont là pour soutenir l'économie du pays et créer des emplois à l'échelle du Canada, dans l'ensemble des provinces et des territoires. Et j'en suis très fier. C'est une chose de prendre un projet à la fois, mais de voir les résultats de tous ces projets combinés... Au Canada, 915 000 nouveaux emplois ont été créés au cours de la dernière année. Cela démontre qu'en prenant des décisions éclairées à l'égard de notre infrastructure, on aide l'économie du pays.

M. Pierre Poilievre: Tous les ministères s'efforcent de trouver des moyens d'économiser dans l'administration du gouvernement. Votre ministère est parmi ceux qui ont le mieux réussi à réduire le fardeau financier imposé aux contribuables. Vous êtes probablement le ministre qui a été le plus efficace à cet égard, ou presque, et les statistiques sur la sécurité dénotent même une amélioration de ce côté.

Pensez-vous que votre ministère pourrait servir de modèle à l'échelle du gouvernement, et pour d'autres gouvernements, en ce qui a trait à la façon d'offrir de meilleurs services à moindre coût pour les contribuables?

L'hon. Denis Lebel: Je ne suis qu'un des membres de cette fantastique équipe du ministère des Transports. Nous avons fait du bon travail parce que nous l'avons fait en équipe. M. Lévesque est là depuis quelques mois, mais avant mon arrivée, les gens travaillaient ensemble pour trouver des solutions. J'ai vraiment toute l'équipe à remercier pour cela. Nous avons travaillé en collaboration. Ce n'est pas facile pour les ministères de trouver des économies à faire. Ce ne l'est pas non plus pour les sociétés de la Couronne. Je ne peux pas dire que nous devons servir d'exemple. Nous n'avons fait que ce qui devait être fait au ministère. Nous avons trouvé des façons d'économiser dans l'administration de l'organisation, et nous l'avons fait ensemble.

Une voix: Nous avons un très bon secrétaire parlementaire.

L'hon. Denis Lebel: Oui, nous avons un très bon secrétaire parlementaire. C'est le secret.

M. Pierre Poilievre: Oh, je vous en prie.

Le président: Et votre temps est écoulé, monsieur Poilievre.

On commence à entendre les violons, alors je vais céder la parole à M. Watson pour sept minutes.

• (1630)

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

Je ne sais pas trop quoi penser du dernier tour de questions.

Je vous regarde, monsieur Coderre, et je dois vous dire que nous vous aimons beaucoup.

Monsieur le ministre, et ministre d'État, je vous remercie d'être venu parler au comité du Budget principal des dépenses. Vous allez peut-être vouloir parler brièvement du passage frontalier internatio-

nal de la rivière Detroit. Vous y avez fait allusion dans vos commentaires. Quand on jette un oeil à l'échéancier du projet — je le suis depuis un bon moment —, on constate qu'il revêt une grande importance pour les collectivités locales. Comme le premier ministre l'a dit à Windsor il y a quelques années, c'est la priorité numéro un du gouvernement en matière d'infrastructure.

En 2006, nous avons établi le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. En 2007, le budget prévoyait 400 millions de dollars en mise de fonds pour les coûts d'immobilisation admissibles de la promenade Windsor-Essex, maintenant appelée la promenade Rt. Honourable Herb Gray. En 2009, nous avons acquis des terres dans la région de Brighton Beach pour aménager l'aire d'inspection canadienne. C'était une dépense de 34,1 millions de dollars. On a entrepris la construction de la promenade en 2011. L'année 2012 a été un véritable point tournant. En juin de cette même année, il y a eu la conclusion d'un accord interrégional entre notre gouvernement et l'État du Michigan. Il y a eu le rejet de la proposition 6 aux États-Unis, un point saillant. Et, dans le projet de loi C-45 l'an dernier, il y a eu la loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce. C'est donc dire que les choses ont beaucoup bougé.

J'ai vu que le Budget principal des dépenses prévoyait une hausse pour l'acquisition de terres et le passage frontalier international de la rivière Detroit. Pouvez-vous nous en parler? J'aurai des questions plus détaillées à poser aux représentants de votre ministère tout à l'heure à propos de montants précis — sur le nombre d'acres, par exemple —, mais pouvez-vous nous indiquer de façon générale s'il est question d'acquisitions prévues du côté canadien ou américain, ou encore les deux?

L'hon. Denis Lebel: Monsieur Lévesque.

M. Louis Lévesque: Ce sont des achats prévus des deux côtés de la frontière afin de faire avancer les projets.

M. Jeff Watson: D'accord, et puis...

L'hon. Denis Lebel: Je tiens à préciser aujourd'hui que c'est un projet qui demeure très important pour nous. Nous sommes toujours en contact avec nos partenaires américains. J'ai parlé au secrétaire LaHood. Nous allons voir ce qui va se passer, mais j'en ai discuté avec lui il y a deux semaines pour m'assurer que tout allait bien et qu'on réglait les choses une à une; l'équipe y travaille tous les jours. La question de la dispense a déjà été réglée, et les permis présidentiels sont en route. Pour le moment, le projet suit son cours normalement.

M. Jeff Watson: Est-ce qu'il reste des approbations à obtenir du côté des États-Unis?

L'hon. Denis Lebel: Bien sûr, nous avons des défis à relever, et c'est la même chose pour les États-Unis. L'aménagement de l'aire d'inspection s'avérera difficile. Nous le savons depuis le début. La semaine dernière, nous en avons discuté avec la secrétaire Napolitano. Elle est en contact avec notre gouvernement par l'entremise de différents ministères, et nous continuons de travailler avec elle. Nous devrions avoir des réponses bientôt à propos de plusieurs éléments de ce grand projet.

M. Jeff Watson: Je remarque dans le budget principal des dépenses qu'il y a un écart par rapport à l'année précédente pour le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. C'est une assez grande différence. Certains diraient qu'il s'agit d'une réduction. Je ne suis pas certain qu'on doive l'interpréter ainsi. Je pense que c'est environ 524 millions de dollars nets. Une note dans le budget explique qu'il y a eu une variation des mouvements de trésorerie. Vous pourriez me dire si j'ai bien compris de quoi il s'agit. Dans le budget de l'an dernier, on expliquait qu'un report de fonds était en attente. Je crois qu'un bon montant était là à des fins de planification.

Est-ce une réduction ou est-ce qu'on doit s'attendre à une réaffectation des fonds, en partie ou en totalité, à l'année en cours et aux années subséquentes afin de mieux tenir compte des mouvements de trésorerie ou des dépenses de ce fonds? Autrement dit, s'agit-il d'une réduction absolue d'un montant moindre ou équivalent à la somme totale, ou s'agit-il plutôt d'un montant qu'on voudrait garantir l'an dernier mais qui sera mieux distribué pour les années à venir?

• (1635)

M. Louis Lévesque: Je répète ce que j'ai dit tout à l'heure, qui revient exactement à votre deuxième option: c'est simplement une réaffectation de fonds afin de tenir compte des mouvements de trésorerie de nos partenaires...

M. Jeff Watson: Alors le gouvernement n'a pas retranché 500 millions de dollars du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers?

M. Louis Lévesque: Non.

M. Jeff Watson: Pour ceux qui ne connaissent pas les détails du budget des dépenses — les gens à la maison —, je précise que c'est un fonds évidemment important pour la porte continentale et le corridor de commerce. Les personnes qui ne savent pas comment fonctionne le processus budgétaire pourraient se demander s'il s'agit d'une réduction, étant donné la transaction qui figurait au budget de l'an dernier.

L'hon. Denis Lebel: Jeff, pour la gestion de la trésorerie, l'écart est de 669 millions de dollars.

M. Jeff Watson: Oui, je parlais du montant net.

L'hon. Denis Lebel: C'est seulement pour la gestion de la trésorerie. Uniquement pour cela.

M. Jeff Watson: Très bien. Au poste budgétaire « Analyse et innovation dans le secteur des transports », je remarque qu'il y a une augmentation d'un peu plus de 10 %. Le comité a suivi le dossier de très près, et je pense que nous avons mené une étude tout à fait productive sur les technologies innovatrices dans le secteur des transports. Nous avons récemment produit un rapport qui contenait d'importantes recommandations. Pouvez-vous nous dire un peu vers quoi ira cette augmentation pour les technologies innovatrices?

Ce serait également intéressant pour le comité de savoir si les personnes concernées ont examiné le rapport que nous avons préparé. Est-ce que certaines recommandations seront mises en oeuvre au ministère?

Je vous laisse répondre à ces deux questions.

L'hon. Denis Lebel: Nous savons tous qu'il faut être plus avisés en matière de transports. Nous devons utiliser les nouveaux outils à notre disposition et comparer notre savoir à celui du reste du monde. C'est ce que nous faisons.

Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Lévesque?

M. Louis Lévesque: Lorsqu'on examine un poste budgétaire particulier, on se demande toujours si un changement fondamental a été apporté au financement ou si les activités ont été transférées sous une autre rubrique. Dans ce cas-ci, c'est la deuxième option; le financement n'a pas été augmenté.

M. Jeff Watson: Si j'ai bien compris, les dépenses prévues à un moment donné n'ont pas été engagées, ce qui justifie l'augmentation actuelle; quelque chose a été...

M. Louis Lévesque: Ce que nous appelons l'architecture des activités de programmes a été réorganisée dans ce secteur...

M. Jeff Watson: Quelles sont les innovations en matière de transport que le ministère finance actuellement?

M. Louis Lévesque: Un certain nombre de projets sont financés, ayant trait notamment à l'efficacité des véhicules automobiles et au rendement énergétique, de même que les activités ministérielles liées à l'analyse et à la recherche.

Le président: Merci, monsieur Watson. Votre temps est écoulé.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Aubin, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps de parole avec Mme Morin.

Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue et je vous remercie d'être parmi nous. Compte tenu du peu de temps dont nous disposons et afin de laisser un peu de temps à Mme Morin, le défi consistera à répondre à mes deux questions en trois minutes.

Ma première question porte sur le financement des programmes d'infrastructure. Évidemment, d'excellents projets n'ont pas obtenu de financement parce que les enveloppes étaient épuisées, soit à cause que les sommes étaient dépensées ou qu'elles étaient déjà engagées, comme vous l'avez expliqué de nombreuses fois.

Est-ce que, d'une façon ou d'une autre, vous pourriez faire en sorte que les sommes engagées mais non dépensées — par exemple lorsqu'un projet n'est pas mené à terme — soient réinvesties dans l'infrastructure plutôt que d'être versées au Trésor public? C'est ma première question.

Pour ce qui est de ma deuxième question, je vous ai entendu à maintes reprises parler de votre souci de respecter la capacité des contribuables en tant que payeurs. La question qui me vient à l'esprit, concernant le pont Champlain mais aussi d'autres projets, est la suivante. À mon avis, le gouvernement du Canada a probablement le meilleur levier d'emprunt qui soit sur les marchés. Or comment expliquez-vous que le contribuable serait mieux servi ou que sa capacité de payer serait davantage respectée dans le cadre d'un PPP que dans celui d'un financement public?

L'hon. Denis Lebel: Comme vous, j'écoute actuellement beaucoup la télévision au Québec. Des sujets d'intérêt nous amènent à beaucoup réfléchir sur la façon de gérer les projets.

Cela dit, pour nous, la capacité des contribuables doit toujours être respectée. Il en ira de même dans le cadre de notre plan d'affaires relatif au nouveau pont qui va passer au-dessus du Saint-Laurent. Nous verrons quel sera le résultat. Il est clair que nous devons offrir la plus grande valeur possible aux contribuables en retour des sommes investies. C'est dans cet esprit que nous avons annoncé la construction du pont. Il s'agit ici d'un investissement de près de 5 milliards de dollars. À Detroit, il s'agit d'un pont à péage, et ce sera également le cas à Montréal. Pour ce qui est de la gestion de la circulation dans le grand Montréal métropolitain, les gens qui gèrent la région de Montréal et le Québec vont éventuellement nous présenter des solutions.

Quant au programme d'infrastructure, je dois vous dire que les gens des provinces s'assurent que la totalité des enveloppes qui leur ont été allouées est investie. Vous pouvez être certain que si un projet n'est pas réalisé, ils nous en présentent un autre pour s'assurer que leur enveloppe est entièrement investie.

Au Québec — je prends cette province comme exemple étant donné que c'est celle où je demeure et où vous demeurez également —, il restait de l'argent dans deux enveloppes parmi les sept composantes de Chantiers Canada. On parle ici de grands projets, soit de plus de 15 millions de dollars, et de grandes villes, c'est-à-dire de plus de 100 000 habitants. Les projets déposés par les municipalités qui n'ont pas été acceptés et priorisés par le Québec — en effet, avant que nous puissions avoir notre mot à dire, il faut que le Québec les priorise — ont été déposés pour d'autres projets. On ne paie pas pour les dépassements de coûts. Je suis certain qu'à la fin de l'exercice financier, soit le 31 mars 2014, tous les montants qui devaient être dévolus au Québec et aux autres provinces auront été investis au complet. L'argent reste dans les programmes d'infrastructure.

•(1640)

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

Je vais revenir sur la question du pont Champlain, étant donné que c'est vraiment un problème à Montréal.

Je vous entends dire que les sommes accordées à Ottawa et à Vancouver faisaient partie des enveloppes des provinces. Toutefois, depuis 2011, vous appliquez toutes sortes de lois qui vous permettent d'imposer des coûts aux provinces, qui étouffent.

La province de Québec vous a demandé de l'aide pour le transport en commun sur le pont Champlain parce que, présentement, elle est incapable d'assumer ces coûts. Vous avez commencé votre allocution en disant que l'économie était une priorité pour vous. Or, on sait combien coûte la circulation automobile chaque jour à Montréal. Je ne comprends pas comment des gens intelligents peuvent nous dire que leur priorité est l'économie, mais qu'ils n'investiront pas pour régler un problème qui nous coûte cher. Selon moi, il s'agit là d'un manque de vision qui touche la ville de Montréal et le Canada. J'aimerais que vous me disiez comment vous pouvez penser que ce n'est pas un investissement.

Quant à ma deuxième question, je n'ai rien vu dans le budget qui va remédier au problème de circulation automobile pendant que les chantiers seront en cours. Cela ne concerne pas uniquement l'actuel tronçon entre Longueuil et Montréal. Cela déborde aussi bien dans l'ouest que dans l'est. Je sais qu'il y a eu des projets concernant le train de l'ouest. Mes commettants m'appellent tous les jours à ce sujet. Certains me disent qu'ils mettent parfois deux heures pour se rendre au centre-ville alors que c'est une distance de 12 kilomètres. C'est moins long à pied. Cela n'a aucun sens.

Pourriez-vous me dire ce qui est prévu concernant le problème de circulation automobile dans son ensemble? Présentement, le budget ne répond pas à cette préoccupation.

L'hon. Denis Lebel: D'abord, il faut se rappeler que, pour l'ensemble du réseau, cette compétence est strictement provinciale. Le gouvernement fédéral n'est propriétaire que de deux ponts et demi à Montréal. Nous sommes propriétaires du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain et de 50 % du pont Mercier. Voilà en quoi consiste notre responsabilité. Pendant la construction du nouveau pont qui enjambera le fleuve Saint-Laurent, le pont Champlain va continuer de fonctionner. Nous avons investi 380 millions de dollars dans son entretien et nous allons continuer à nous assurer qu'il est sécuritaire et qu'il va rester ouvert chaque jour où ce sera nécessaire. Par contre, je ne suis pas l'ingénieur qui gère cela. Nous avons tout fait ce qu'il fallait et nous allons continuer à le faire.

Cela dit, je suis arrivé au ministère en mai 2011 et, 140 jours plus tard, on annonçait un projet de 3 à 5 milliards de dollars. Pour ma part, je considère qu'il s'agit là d'une vision et d'une capacité d'établir des priorités. Certains ont parlé pendant des années et se sont plaint. Je fais allusion ici à un parti qui se plaignait, mais qui ne faisait rien avancer. De notre côté, nous avons évolué et passé à l'action. Parmi les accomplissements dont je suis fier depuis que je suis au ministère des Transports, il y a le fait d'avoir livré ce dossier en 140 jours.

Évidemment, il n'est pas construit. Cela va prendre 10 ans. Il reste que pour nous, il est important de nous rappeler quelle est notre compétence à cet égard et de respecter la capacité de payer de l'ensemble des contribuables. Le pont de la Confédération, par exemple, est payé conjointement par les secteurs public et privé. C'est un partenariat et il y a un système de péage sur le pont. Il en va de même entre Detroit et Windsor. C'est quand même particulier. Ce sont les seuls ponts dans une province. Quand vient le temps de considérer l'équilibre global à l'échelle du Canada, il faut toujours se le rappeler.

Quant aux transports en commun, le jour où nous avons annoncé la construction du nouveau pont, nous avons demandé qu'on nous dise quel type de transport en commun serait priorisé. Je vous le dis; c'est comme ça. Des enveloppes sont allouées à chaque province. Au Québec, le gouvernement précédent a choisi d'investir ces sommes dans des autoroutes. Le montant d'environ 700 millions qui a été consacré à l'autoroute 30 aurait bien pu être consacré au transport en commun, mais c'est la province qui en a décidé ainsi. Pour l'autoroute 85 — et à ce sujet, je voudrais saluer le ministre Claude Béchard, avec qui j'avais fait l'annonce, mais qui n'est plus avec nous —, il s'est agi là aussi d'un moment très important dans ma vie de politicien. Environ 280 millions de dollars ont été consacrés à l'autoroute qui relie la région du Bas-Saint-Laurent au Nouveau-Brunswick.

On ne peut pas choisir deux fois et vouloir le beurre et l'argent du beurre. Quand il y a un programme sur la table, la province doit faire un choix. On ne peut pas nous dire que c'est différent parce qu'il s'agit du Québec et qu'il nous faut payer pour le transport en commun, alors que les autres provinces font ce choix dans le cadre de l'enveloppe que nous leur allouons. Si le Québec décide de prioriser le transport en commun, que ce soit sur le nouveau pont qui va traverser le Saint-Laurent ou ailleurs dans la province pour répondre au problème de circulation dont vous m'avez parlé, nous serons là pour écouter. Nous allons nous fonder sur la qualité de la demande pour déterminer ce que nous en ferons. Toutefois, pour le moment, nous attendons toujours la réponse de ces gens, à savoir quel type de transport en commun ils priorisent. Nous l'attendons depuis environ 530 jours. Ils nous disent que nous ne sommes pas en mesure de préciser combien d'argent nous allons investir dans le pont, mais avant de déterminer cela, il faut que nous sachions combien cela va coûter. Nous analysons les systèmes de péage. Nous faisons du travail sérieux. Nous voulons faire un pont et non de la politique au sujet du pont.

•(1645)

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, je sais que vous devez partir. C'est l'heure.

MM. Adler, Holder et Toet devaient intervenir, mais je sais que vous avez un rendez-vous que vous ne pouvez pas manquer.

L'hon. Denis Lebel: Oui. Et je peux vous dire de quoi il s'agit.

[Français]

Je n'ai pas d'objection à en parler. Je suis attendu à la résidence du gouverneur général du Canada. Je m'en excuse. Il s'agit de l'assermentation pour le nouveau ministère qu'on vient de me confier et cela a lieu présentement.

[Traduction]

Le président: Toutes mes félicitations pour votre nouveau rôle.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Monsieur le président, pendant que le ministre est ici, ou plutôt les deux ministres, puis-je le féliciter au nom de nous tous pour son nouveau rôle supplémentaire à titre de ministre des Affaires intergouvernementales?

Nous vous souhaitons beaucoup de succès dans vos fonctions. Merci d'avoir accepté, monsieur.

Le président: Bien dit, monsieur Holder.

Sur ce, monsieur le ministre, je vous remercie infiniment d'être venu comparaître.

Je vais suspendre la séance une minute.

•(1645)

(Pause)

•(1650)

Le président: Reprenons.

J'aimerais que nous réglions une petite chose.

Il s'agit de l'approbation du budget pour les témoins du comité. Est-ce que tout le monde a une copie du document? Le montant demandé totalise 8 900 \$. À moins qu'il y ait des questions, j'aimerais recevoir une motion pour l'approuver.

Allez-y, monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Je propose que le président paie la note de sa poche — non, non, je plaisante.

Le président: Est-ce que tout le monde est d'accord?

(La motion est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Merci.

Veillez m'excuser. Nous avons plusieurs nouveaux témoins. Je tiens à vous souhaiter la bienvenue et à vous remercier d'être avec nous.

Est-ce acceptable si nous passons directement aux questions?

Je ne sais pas vraiment par qui commencer, alors je vais laisser la parole à Mme Chow.

Mme Olivia Chow: Je peux ouvrir le bal.

J'ai remarqué dans le Budget principal des dépenses que le montant accordé aux enquêtes de pipeline a diminué de 14 %, c'est-à-dire de 81,6 millions de dollars, et celui versé à la sécurité maritime, de 7 %.

Le ministre vient de dire qu'il est essentiel de protéger les côtes, et qu'il accorde une grande priorité à la circulation des pétroliers et aux pipelines qui les approvisionnent. Dans ce cas, comment le ministère et le ministre peuvent-ils couper aussi radicalement dans les enquêtes de pipeline et dans la sécurité maritime? Quelles seront les conséquences de ces compressions?

M. Gerard McDonald (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Pour commencer, monsieur le président, je ne suis pas certain de ce qu'on entend par « enquêtes de pipeline ». Nous ne...

Mme Olivia Chow: C'est écrit dans votre Budget principal des dépenses.

Le montant a chuté de 81,6 millions de dollars. Le budget, qui était de plus de 500 millions de dollars, a régressé considérablement. Aussi, 4 millions de dollars ont été retranchés du budget de la sécurité maritime, ce qui représente une baisse de 7 %.

M. Gerard McDonald: Je peux vous parler de la sécurité maritime sans problème. Or, les « enquêtes de pipeline » me laissent toujours perplexe, car les pipelines ne font l'objet d'aucune enquête au sein du ministère des Transports, que je sache.

Mme Olivia Chow: Je l'ai vu dans votre budget.

M. André Morency (sous-ministre adjoint, Gestion ministérielle et gouvernance des Sociétés d'État, ministère des Transports): Non.

Mme Olivia Chow: Bien, je vais vous donner le numéro de page.

M. Gerard McDonald: En ce qui concerne la sécurité maritime, il est vrai que le Budget principal des dépenses affiche une baisse de 4,1 millions de dollars pour l'exercice à venir. En fait, celle-ci est largement attribuable au plan d'action pour la réduction du déficit et touche un certain nombre de domaines.

Lorsque nous avons pris des mesures pour abaisser le déficit, nous avons adopté un principe au sein du ministère. Tout d'abord, la réduction des dépenses ne devait pas avoir de répercussions sur les services de première ligne, y compris sur les inspections, naturellement.

Parmi les secteurs touchés par des compressions, deux ou trois s'appliquent de façon générale à l'ensemble de nos champs d'intervention. Par exemple, nous avons diminué les dépenses de déplacement de façon générale, ce qui compte pour environ 400 000 \$ de réduction en matière de sécurité maritime. Nous coupons certaines dépenses comme les voyages d'affaires au sein de l'organisation tout en diminuant les dépenses de déplacement de façon générale.

Nous avons également coupé les services professionnels et spéciaux, qui sont essentiellement des contrats accordés à des consultants, c'est-à-dire à des personnes que nous embauchons pour réaliser des études, entre autres. Cette dépense représentait environ 2 millions de dollars.

Par ailleurs, la majeure partie des réductions en matière de sécurité maritime sont attribuables à la réorganisation des activités. Avant l'année dernière, il y avait un organisme de sûreté maritime ainsi qu'un organisme de sécurité maritime. Nous avons décidé de fusionner les deux, ce qui nous a débarrassés de bien des paliers de cadres supérieurs et de personnel de gestion, tant au Bureau national que dans les régions. Voilà ce qui explique la baisse de 4,2 millions de dollars dont vous parlez.

•(1655)

Mme Olivia Chow: Du côté de l'infrastructure, j'ai remarqué que le financement de base provincial-territorial annoncé en 2007 s'élevait à 2,27 milliards de dollars. Une partie du montant a été alloué, et 1,35 milliard de dollars ont été dépensés. Il semble donc manquer environ 310 millions de dollars à l'équation.

Est-ce que l'un d'entre vous peut me garantir que l'ensemble les fonds annoncés pour les différents programmes d'infrastructure seront bel et bien versés et dépensés? Se pourrait-il qu'une partie de l'argent soit récupéré? Si l'on fait abstraction des transferts de Beaufort et du reste, est-ce que chaque dollar sera dépensé, ou est-ce qu'une partie de l'argent sera réaffecté, ou même éliminé?

Mme Marie Lemay (sous-ministre déléguée, Infrastructure Canada): Vous venez d'énumérer tous les transferts dont il a été question...

Mme Olivia Chow: Je ne parle pas des transferts.

Mme Marie Lemay: Comme il a été mentionné tout à l'heure, le but des programmes, c'est que si un projet ne se concrétise pas, la province en propose normalement un autre pour le remplacer. Nous nous consulterons alors pour veiller à ce que l'argent soit dépensé. L'objectif est d'utiliser le moindre dollar accordé.

Mme Olivia Chow: Monsieur McDonald, j'ai trouvé; c'est à la page 83. Le budget est passé de 525,1 à 443,5 millions de dollars. C'est dans la section réservée au Bureau de la sécurité des transports.

M. André Morency: Ce n'est pas notre portefeuille.

M. Gerard McDonald: C'est le budget du Bureau de la sécurité des transports du Canada, qui relève du Président du Conseil privé de la Reine. Ce poste budgétaire n'appartient pas au ministère des Transports.

Mme Olivia Chow: Je comprends, mais le budget vient quand même de...

M. Gerard McDonald: Non.

M. André Morency: Non.

Mme Olivia Chow: Mais il s'agit tout de même de compressions, au bout du compte.

M. Gerard McDonald: Je n'en connais pas les détails. Le bureau a visiblement moins d'argent.

Mme Olivia Chow: J'ai une autre question au sujet de VIA Rail. Sans tenir compte du capital, quelle somme a été retranchée du budget de l'organisation entre 2012 et 2013?

M. André Morency: Je vais vous donner la réponse dans un instant.

Mme Olivia Chow: À la page 392, on voit que les dépenses sont passées de 475 à 187,7 millions de dollars. C'est une baisse notable. Quel pourcentage de celle-ci touche les opérations?

M. André Morency: VIA Rail a subi deux compressions budgétaires. La première porte sur son programme d'immobilisations, qui va bientôt prendre fin; c'est donc terminé. Même si ce programme a fait l'objet de réductions substantielles dans le cadre du budget 2012, la société doit aussi diminuer ses dépenses dans le cadre du plan d'action de réduction de la dette. Elle baissera donc ses coûts d'exploitation d'environ 15 millions de dollars afin d'y arriver au cours de l'exercice 2013-2014.

Mme Olivia Chow: Avez-vous bien dit 15 millions de dollars?

M. André Morency: Oui, 15,1 millions de dollars.

Mme Olivia Chow: Merci.

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

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

J'aimerais revenir sur la future entente entre le Québec et le fédéral en matière d'infrastructure.

Pourriez-vous me parler brièvement du statut actuel des négociations entre les gouvernements? Bien souvent, des projets sont annoncés, mais ils mettent beaucoup de temps à être réalisés.

Quelle est la situation réelle, en termes de négociations, entre le gouvernement du Canada et les provinces, notamment avec le Québec?

Mme Marie Lemay: Comme vous le savez, monsieur Coderre, il y a plusieurs programmes. Le plus concret est le Programme de la taxe sur l'essence. En effet, on a annoncé qu'il serait permanent. Nous allons amorcer tranquillement les discussions avec les provinces. Je dis « tranquillement », mais en réalité, il va falloir aller très vite car les ententes doivent être en vigueur d'ici mars 2014.

Pour ce qui est de tout éventuel nouveau programme, il faudra attendre après l'annonce du programme pour pouvoir traiter de cette question.

L'hon. Denis Coderre: Avant qu'il y ait une négociation, il faut que le renouvellement soit annoncé. Est-ce bien cela?

Mme Marie Lemay: C'est bien cela.

L'hon. Denis Coderre: D'accord, ce sont des choses qui arrivent, deux jours avant l'annonce du budget.

En ce qui a trait à la situation de VIA Rail, on peut bien dire qu'il n'y a pas de problème, mais comme il s'agit d'une réduction de 60 %, il est certain que quelque chose se passe. On ne me fera pas croire que certains services ne seront pas touchés. L'achalandage entre Windsor et Québec augmente, mais est-ce qu'il y aurait moyen de voir à ce que les gens des régions ne se sentent pas comme des citoyens de deuxième classe? On parle tout de même de 60 %. On a déjà effectué des redditions de comptes et des examens de programme, mais ici, on a l'impression que le gouvernement délaisse de plus en plus VIA Rail.

Pour rassurer les milliers de téléspectateurs qui nous regardent, qu'avez-vous à dire aux gens des régions?

• (1700)

M. André Morency: Comme vous l'avez souligné, cela donne l'impression que le budget de VIA Rail a été réduit assez sérieusement cette année. Or, comme je l'ai mentionné plus tôt, cela est dû au fait que son programme relatif aux immobilisations arrive à sa fin pour ce qui est des projets qui devaient être réalisés. On peut sûrement s'attendre — parce que cela s'est toujours produit par le passé — à ce que les gens de VIA Rail veuillent toujours continuer à investir dans certains projets. Nous continuons à en discuter avec eux. Il est fort possible que nous abordions, dans le cadre des budgets supplémentaires, la possibilité qu'ils aient accès à des fonds gouvernementaux pour réaliser d'autres projets.

[Traduction]

L'hon. Denis Coderre: Merci.

J'aimerais parler de sécurité, monsieur McDonald. Par exemple, je sais que le ministère s'occupe d'évaluer la sécurité des lignes aériennes si jamais un transporteur veut s'établir au pays.

[Français]

Je mentionne cela si on veut voir une compagnie aérienne venir s'installer à un endroit.

[Traduction]

En pratique, compte tenu des réductions budgétaires, l'arrivée d'un plus grand nombre d'avions grâce à des lignes aériennes directes entraînera des retombées économiques importantes, même si nous devons bel et bien évaluer les lignes que nous aimerions un jour accueillir au pays.

Quelle est la situation actuelle, de façon générale? J'aimerais savoir comment le ministère procède actuellement à l'évaluation de ces

[Français]

futures lignes aériennes.

Est-ce que le fait d'imposer des coupes dans budget aura un impact direct sur la qualité des évaluations ou est-ce que cela retarde les choses davantage et peut avoir un impact économique quand on sait qu'il y a quand même des communautés qui demandent certaines lignes aériennes?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Deux éléments entrent en ligne de compte. Pour améliorer les services de transport aérien en direction du Canada, il faut tenir compte de nos relations bilatérales avec les autres pays et déterminer si elles influencent les services offerts. Je vais laisser mon collègue, monsieur Streiner, vous donner plus de détails là-dessus.

D'autre part, il faut évaluer si les entreprises qui veulent s'installer ici ont des pratiques sécuritaires; voilà où ma division entre en ligne de compte. Nous déterminons si le transporteur mérite de recevoir un certificat d'exploitant aérien étranger. C'est surtout nous qui en sommes responsables. Par ailleurs, nous vérifions le pays d'origine du transporteur, notre degré de confiance à l'égard du système et des règles qui prévalent là-bas, et le respect du transporteur à l'endroit des règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale afin d'avoir une idée de ce qu'il fera au Canada.

Dans l'ensemble, les réductions qui visent l'Organisation de l'aviation civile... Compte tenu de l'attention qu'elle retient, nous avons fait en sorte que les réductions budgétaires n'aient que des répercussions minimales sur cette organisation. Les compressions réalisées dans le cadre du plan d'action visant à réduire le déficit ne

compromettent pas du tout sa capacité d'évaluer les transporteurs aériens étrangers.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Streiner.

M. Scott Streiner (sous-ministre adjoint, Groupe des politiques, ministère des Transports): En ce qui concerne les ententes internationales en matière de transport aérien et les services des différents centres, et comme la plupart des membres du comité le savent probablement, monsieur le président, nous appliquons depuis six ou sept ans la politique Ciel Bleu, qui encourage la libéralisation des services de transport aérien à l'échelle mondiale ainsi que la conclusion d'ententes en matière de transport aérien avec des pays faisant l'objet d'une demande soutenue. Toutefois, il ne faut jamais oublier que les règles du jeu doivent être équitables à l'échelle mondiale pour que les transporteurs canadiens puissent soutenir la concurrence, qui doit également être saine.

L'hon. Denis Coderre: Permettez-moi de vous donner des exemples.

[Français]

Il y a toujours la question du Maghreb. Est-ce que cela a un impact direct? Je pense, par exemple, au fait d'avoir une liaison directe avec Montréal. Cela peut être d'Alger ou d'un autre endroit. Il y a également la réalité libanaise et ainsi de suite. Que dit-on aux gens? Je comprends et j'étais un de ceux qui a toujours protégé notre pays en invoquant les questions de sécurité. On ne doit pas jouer avec la sécurité, mais il y a quelquefois des réalités qui ressemblent à du protectionnisme. Aux États-Unis, où c'est parfois encore pire, il y a des liaisons directes. Alors, doit-on changer quelque chose? Est-ce une question de manque de ressources? Est-ce à cause de gestes politiques ou à cause de positions défendues par le ministère des Affaires étrangères? Qu'est-ce qui fait que c'est parfois trop long?

• (1705)

M. Scott Streiner: Je vous remercie de la question.

En ce qui a trait aux éléments de sécurité, c'est le domaine de M. McDonald.

[Traduction]

En ce qui concerne le Maghreb ou les ententes internationales de transport aérien avec d'autres pays, la question se résume véritablement à deux ou trois enjeux.

D'une part, il faut déterminer si un besoin a bel et bien été démontré. Est-ce que des Canadiens, des passagers ou d'éventuels voyageurs de l'autre pays se montrent intéressés par un tel service? Nous en tiendrons compte lorsque nous établirons nos priorités en matière de négociation.

Il faut aussi évaluer la capacité existante non utilisée. Nous avons des ententes de transport aérien qui ne sont pas exploitées de façon optimale par les transporteurs des deux pays. Le fait de conclure une entente avec un pays prévoyant un certain nombre de vols hebdomadaires ne signifie pas que les transporteurs en tireront parti.

Nous nous fixons donc des priorités chaque année en fonction d'un certain nombre de critères objectifs. Mais la conclusion de ces ententes dépend au bout du compte de la volonté des deux parties à progresser. Puisqu'il s'agit d'ententes internationales, nous devons protéger les intérêts canadiens, mais aussi tenir compte de la situation concurrentielle de l'industrie canadienne avant d'aller de l'avant avec nos homologues à l'étranger.

L'hon. Denis Coderre: Merci.

Le président: MM. Holder et Adler se partageront les 14 prochaines minutes.

Monsieur Toet, vous avez la parole pour les cinq premières minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier les témoins.

J'aimerais aller droit au coeur du processus dont nous sommes saisis. Certains de mes collègues semblent considérer le Budget principal des dépenses comme un simple budget. En fait, je constate qu'on tente souvent de comparer directement le Budget principal des dépenses de 2012 à celui que nous examinons aujourd'hui. Cette façon de faire pose véritablement problème. Si j'ai bien compris, et j'invite les représentants du ministère à me corriger si j'ai tort, les provinces dévoilent leur budget au même moment que le budget de dépenses et le budget de revenus. Il existe bel et bien une forte corrélation entre ces trois éléments, de même qu'entre une année et l'autre. Ainsi, les revenus d'une année peuvent être comparés à ceux de l'année suivante, et il en va de même pour les dépenses.

Mais aux termes de la loi, la situation du gouvernement fédéral est particulière. Conformément à la loi, Le Budget principal des dépenses doit être soumis avant le 1^{er} mars. Puisqu'il est présenté avant le dépôt du nouveau budget, il ne peut donc refléter que les dépenses législatives ou les crédits votés. Il ne peut pas tenir compte des dépenses à venir dans le nouveau budget. En vertu de la loi, il est donc impossible d'y retrouver toute dépense anticipée dans le budget à venir — si j'ai bien compris.

Le Budget principal des dépenses reflète aussi des programmes devenus caducs après avoir suivi leur cours et être parvenus à échéance. Les économies annoncées dans le Budget 2012 ne devaient pas figurer au Budget principal des dépenses du 1^{er} mars 2012, mais plutôt aux budgets des dépenses suivants. Ainsi, on ne peut pas comparer le contenu du Budget principal des dépenses de 2012 à celui de 2013 puisqu'ils sont distincts; le budget qui a été déposé entre les deux a changé la donne, surtout concernant le projet de programme.

Ce que je veux dire, c'est qu'affirmer qu'il s'agit là de dépenses gouvernementales pour la prochaine année laisse fondamentalement à désirer. Nous ignorons ce qui se passera jeudi. Il se pourrait qu'une bonne partie de ce que nous examinons aujourd'hui change assez radicalement. Personne n'essaie de manigancer sournoisement ou de changer les choses. En vertu de la loi, ce Budget principal des dépenses ne peut tout simplement pas refléter ce qui se trouvera dans le Budget 2013, qui sera déposé jeudi devant la Chambre des communes.

J'ai l'impression qu'on mêle les pommes avec les oranges en essayant de comparer un budget principal des dépenses à un autre, et encore plus en prétendant que le Budget principal des dépenses dont nous sommes saisis reflète le budget à venir.

Avez-vous des commentaires? Ai-je raison ou non?

M. André Morency: Je dirais, monsieur le président, que l'honorable membre du comité dit vrai, dans le contexte de la façon dont le Budget principal des dépenses est présenté. Cela précède le budget qui sortira jeudi. Ce sont les dépenses prévues de l'organisation. Oui, le budget qui sera rendu public jeudi pourrait avoir une incidence, mais en général, le Budget principal des dépenses reflète aussi toutes les décisions prises au cours de l'année passée. Le Conseil du Trésor y aurait donné son approbation, y compris les annonces de 2012 visant les économies recherchées. Cela se trouve dans le Budget principal des dépenses. L'an dernier, encore une fois, à cause du moment où le budget 2012 a été rendu public, les économies qui s'y trouvaient n'apparaissaient pas au début dans le Budget principal des dépenses. C'est juste. Je dirais donc que

cette description du point où nous en sommes aujourd'hui, dans le contexte du processus budgétaire, est juste.

● (1710)

M. Lawrence Toet: C'est essentiellement en raison du moment où arrive le Budget principal des dépenses, au cours de l'exercice, car nous devons faire des redressements. On reconnaît qu'il faut manifestement des redressements.

M. André Morency: C'est juste.

M. Lawrence Toet: Je suis sûr que, cette année, nous aurons un Budget supplémentaire des dépenses, car il y aura des redressements et des changements, une fois que le budget aura été rendu public et qu'on commencera à le mettre en oeuvre.

M. André Morency: En effet.

M. Lawrence Toet: Compte tenu de cela, c'est ce que nous risquons, et vous avez raison de chercher à établir des montants exacts: c'est un montant exact qui a changé depuis l'année passée. Même les pourcentages présentent un risque, parce que nous pourrions trouver qu'il semble y avoir une baisse. L'une des choses que j'ai remarquées, c'est qu'il semble y avoir une baisse dans les services internes, si je compare à l'année passée, selon la documentation que j'ai sous les yeux. Je ne vais pas vous donner un montant ou un pourcentage, à cause de mon entrée en matière, mais pourriez-vous m'expliquer si les services internes comprennent des services de première ligne, ou du personnel de première ligne?

M. André Morency: Non. En général, les services internes sont les services à l'appui du ministère, dans le contexte de son propre fonctionnement. En général, ce sont les fonctions comme la gestion des ressources humaines, les finances et l'administration, nos investissements dans la GI et la TI, les communications, les services juridiques. Alors, non, les réductions n'ont pas d'incidence sur les services internes, en ce qui concerne les services de première ligne. Je pense que le ministre et le sous-ministre l'ont déjà mentionné. Les économies réalisées sur les ressources que vous voyez, parmi les changements dans le Budget principal des dépenses, n'ont aucune incidence sur les services d'inspection de première ligne du ministère.

Le président: Monsieur Holder, vous avez cinq minutes.

M. Ed Holder: Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier nos invités de leur présence. Je ne crois pas avoir déjà vu autant de sous-ministres adjoints en même temps.

Des voix: Oh, oh!

Une voix: En ce moment, il n'y a personne qui s'occupe de gérer le ministère.

M. Ed Holder: C'est plutôt intéressant. J'écoutais les témoignages des deux ministres concernant leur programme manifestement très rempli et la question du soutien à l'infrastructure des municipalités, et j'y ai beaucoup pensé. Vous ne le savez peut-être pas, mais je suis de London, en Ontario — du point de vue de la taille, c'est la 10^e ville au Canada. Je vous le dis parce que, quand le gouvernement a décidé d'imposer une taxe sur l'essence pour ensuite la doubler et la rendre permanente, ma ville a reçu quelque 21 millions de dollars — un montant modeste par comparaison avec certaines des grandes villes, comme Toronto et Montréal, mais un montant important quand même pour nous.

Entre autres choses, je réalise chaque semaine un sondage auprès de mes électeurs et d'autres personnes. Je consulte environ 25 000 personnes, et c'est plutôt intéressant. L'une des questions que j'ai posées à propos de la taxe sur l'essence portait sur les priorités des municipalités, car elles ont pas mal de latitude, en ce qui concerne l'utilisation de cette taxe. J'ai demandé si l'argent devait être consacré à de grands projets, ou à de petites choses, comme les égouts, ce genre de projets, et ils ont massivement soutenu avec conviction qu'il fallait consacrer cet argent à de grands projets.

Je regarde les 21 millions que ma municipalité reçoit. S'ils avaient un projet de 100 millions, ce qui n'est pas négligeable... Je dirais que si vous avez cinq années de financement permanent, vous avez la possibilité de faire ce qu'il faut pour réaliser un projet, si vous vous concentrez sur les grands projets.

Est-ce qu'on a l'intention d'imposer davantage de restrictions aux municipalités, concernant la taxe sur l'essence? Est-ce bien établi, d'après vous, ou auront-ils la flexibilité qu'ils semblent avoir eue dans le passé? Quelqu'un peut me le dire? Je ne sais pas très bien à qui poser la question, parmi les membres de ce respectable groupe.

Mme Marie Lemay: Nous aurions dû nous présenter. Je suis étonnée de voir le nombre de personnes qu'il faut pour remplacer les deux ministres et le sous-ministre. Ils seront ravis de l'apprendre.

M. Ed Holder: Nous avons certainement toute la ligue.

Mme Marie Lemay: En réalité, nous représentons deux ministères distincts, soit Infrastructure Canada et le ministère des Transports, alors cela s'explique. Mais nous sommes ravis d'être ici.

Pour répondre à votre question, en ce moment, comme vous le savez sans doute, la flexibilité est toujours là. L'étape suivante, en ce qui concerne la taxe sur l'essence, c'est que le gouvernement doit décider des critères et des modalités. Il y a eu beaucoup de consultation, l'année passée; cependant, au cours de l'été, les deux ministres sont vraiment allés consulter les parties prenantes, les municipalités et les provinces. Donc, tout ce que nous avons entendu est tenu en compte. C'est le gouvernement qui décidera s'il y aura des redressements ou pas.

• (1715)

M. Ed Holder: J'ai une autre question, si vous me le permettez. M. Fletcher nous a longuement parlé de VIA Rail. Les Canadiens sont intéressants; nous aimons nos voies ferrées. Nous ne les utilisons pas, mais nous les aimons — ou nous en aimons l'idée. Il a entre autres dit que, compte tenu de certains engagements du gouvernement et des investissements de VIA, il peut imaginer que quelque 200 000 nouveaux passagers prendraient le train. D'où viennent ces gens?

Allez-y; quiconque s'estime qualifié pour répondre.

Mme Marie Lemay: Nous retournons du côté des transports.

M. Scott Streiner: Je ne voudrais pas me prononcer sur ces 200 000 nouveaux passagers et dire d'où ils vendraient. Cependant,

en ce qui concerne les commentaires et les espoirs du ministre à ce sujet, VIA a beaucoup investi dans ses biens d'équipement et, notamment, dans son matériel roulant, ces dernières années, en partie dans le but de faire grimper le nombre de passagers. Nous savons que l'achalandage est le plus intensif dans le corridor Québec-Windsor, particulièrement entre Montréal et Toronto, et que les nombres sont bons. Il y a aussi des améliorations sur certains tronçons du réseau de VIA.

Je pense qu'il y a de l'espoir — en réalité, c'est plus que de l'espoir. VIA a adopté des plans d'activité dans le but évident d'augmenter l'achalandage en améliorant le service, en offrant des fréquences correspondant aux attentes des clients et en améliorant la qualité des services dans les trains. Il est difficile de quantifier les résultats de cela, mais la stratégie commerciale générale vise l'augmentation de l'achalandage au fil du temps.

M. Ed Holder: J'aurais une brève question, si je puis, monsieur.

Le président: Très brève. Vous êtes en train d'utiliser le temps de M. Alder.

M. Ed Holder: Je m'en excuse, dans ce cas. Je cède la parole à M. Alder.

Merci.

Le président: Monsieur Alder, vous avez quatre minutes.

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

Merci, monsieur le président.

J'ai deux petites questions. Les gens d'Infrastructure, les SMA, vous intervenez tous?

Mme Marie Lemay: Oui.

M. Mark Adler: Vous êtes tous là. D'accord.

Le programme d'infrastructure qui a découlé du Plan d'action économique a été vu comme l'exemple même de la façon dont les trois paliers d'administration peuvent travailler ensemble. Pouvez-vous nous en donner les grandes lignes? Laissez de côté l'aspect politique et parlez-nous de l'exécution, de la façon dont les choses ont été conçues, de sorte que nous sachions à quel point les choses ont été bien exécutées. Il s'agissait de projets prêts à réaliser, des projets qui créaient des emplois, mais le plus important, c'était le degré de coopération entre les trois paliers.

Mme Marie Lemay: Combien de temps me donnez-vous?

Je vais commencer par vous dire que la bonne chose, au sujet du nombre de programmes d'infrastructure actuels, c'est que vous obtenez de l'information sur chacun.

Le Plan d'action économique était très précis. Je dirais que la grande différence résidait dans l'échéancier très précis qui exigeait que ça bouge. Nous avons pu miser sur tout ce qui était déjà en place. Nous avons pu simplifier une bonne partie des processus et franchir la ligne d'arrivée, et nous allons pouvoir faire très prochainement rapport sur le succès du programme, en fait, parce qu'il a eu beaucoup de succès. Nous en sommes aux leçons apprises, car nous voulons appliquer une partie de cela à la génération suivante de programmes, si nous en avons. Ne pas le faire serait du gaspillage. Nous avons tant appris, et il y a tant de choses différentes que d'en faire état en détail... En général, c'était la simplification et l'attention portée à ce qui était dans la mire, je dirais, en plus de bien des détails.

Nous allons essayer de répéter tout le positif qui en a découlé. Il y a des choses que nous ferions différemment, mais nous allons essayer autant que possible de faire ce qui a réussi de la même façon.

M. Mark Adler: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste un peu plus d'une minute.

M. Mark Adler: D'accord.

Pour ce qui est de faire de la taxe sur l'essence une taxe permanente, est-ce qu'il y a eu des discussions sur des critères précis à appliquer en guise de condition?

Mme Marie Lemay: J'allais dire qu'il y avait eu quelques déclarations, et je ne veux pas vous induire en erreur, alors je vais vous les envoyer. Il y a eu quelques interventions. Si je ne me trompe pas, le ministre Flaherty a dit que les transactions et les emprunts devraient se poursuivre, mais il n'y a rien eu au sujet des critères. C'est là où nous en serons très prochainement. Nous allons nous pencher sur les modalités relatives à la taxe sur l'essence, mais c'est la continuité qui semble ressortir. Des municipalités de partout au pays nous ont dit aimer les programmes.

On essaie de s'en tenir le plus possible à ce qui fonctionne, mais c'est une décision que le gouvernement devra prendre très prochainement.

• (1720)

M. Mark Adler: Rien n'a été codifié pour définir tout ça?

Mme Marie Lemay: Vous voulez dire dans le plan actuel?

M. Mark Adler: Oui, dans le plan actuel.

Mme Marie Lemay: Oui, dans le plan actuel, nous avons des catégories. En ce moment, celle de la taxe sur l'essence se concentre sur des objectifs environnementaux: air pur, eau propre, réduction des GES. Il y a en fait six ou sept catégories, je pense. Ce sont des catégories ciblées.

M. Mark Adler: Et est-ce ouvert à la négociation, concernant les changements qui pourraient être apportés?

Mme Marie Lemay: Vous parlez de la prochaine génération?

M. Mark Adler: Oui, la prochaine génération.

Mme Marie Lemay: Encore là, c'est une décision que le gouvernement devra prendre dans un proche avenir.

M. Mark Adler: D'accord.

Merci.

Le président: Merci.

Sur ce, nous allons adopter quelques motions relatives au Budget principal des dépenses. Je suggère que nous fassions cela.

Cependant, avant que le comité s'occupe de ses affaires, je tiens à vous remercier tous d'être venus aujourd'hui.

M. Mike Sullivan: Reste-t-il du temps pour d'autres questions?

Le président: Non, il n'y en a plus, si nous voulons faire ce que nous avons à faire, monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: N'avons-nous pas jusqu'à 17 h 45?

Le président: Non. Les comités siègent normalement de 15 h 30 à 17 h 30, et à une séance antérieure, nous avons décidé, à cause des déplacements... Aujourd'hui, nous aurions pu commencer à 15 h 30, mais la plupart du temps, nous commençons vers 15 h 45. Je n'ai pas suggéré cela. Un certain nombre de membres du comité me l'ont suggéré. La séance termine toujours à 17 h 30. Je sais que je dois partir à 17 h 30, monsieur Sullivan.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Je me demande si nous pourrions commencer à 15 h 35, au lieu de 15 h 45, si des gens veulent plus de temps.

Le président: Je vous dirais de discuter de cela avec les autres membres du comité. Je suis à votre service.

Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin: J'étais malheureusement absente quand cela été discuté, mais si je lis ce que vous avez dit,

[Traduction]

S'il y a assez de gens ici qui veulent commencer plus tôt, nous le ferons.

[Français]

Si je comprends bien, cela veut dire que la réunion doit commencer à 15 h 30 et que, s'il y a assez de membres du comité, on commence à 15 h 30. Cela ne veut pas dire que la réunion doit commencer à 15 h 45. Je me fie au compte rendu de la dernière réunion du comité. Vous nous avez dit que vous aimeriez que l'on commence à 15 h 45 parce qu'on avait commencé avec quelques minutes de retard et que, par ailleurs, s'il y avait assez de personnes dans la salle, on pourrait commencer à 15 h 30.

[Traduction]

Le président: Madame Morin, je sais ce qu'il y a là-dedans et ce que j'ai dit, et vous avez raison, sauf pour une chose. L'ordre du jour est pour 15 h 45. J'ai dit que j'allais ouvrir la séance plus tôt si tout le monde était là et que nous étions prêts. Ce n'est pas un problème. Cependant, jusqu'à maintenant, cela ne s'est pas produit.

Si tous les membres veulent être ici à temps, je serai heureux d'ouvrir la séance, mais l'heure officielle est 15 h 45. Nous devons...

[Français]

Mme Isabelle Morin: J'aimerais que nous votions là-dessus parce que je ne crois pas que c'est au président de...

[Traduction]

Le président: Mme Chow, M. Coderre, Mme Morin et tous ceux qui étaient là ont convenu du changement.

L'hon. Denis Coderre: Bien sûr.

Le président: Je trouve que vous devez en décider entre vous. Nous avons du travail à faire.

Je vais vous présenter un certain nombre de motions. Parce que je sais que la question sera posée, sachez que les deux premières questions — les crédits 55 et 60 — relèvent du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. C'est en partie parce que l'ancien ministre Baird était ici, la Commission de la capitale nationale et tout ça. Si vous voulez des précisions, je peux demander au greffier de vous donner des explications, mais je savais que quelqu'un poserait des questions.

Donc, sur ce...

Mme Olivia Chow: Désolée, je n'avais pas compris, en raison de la CCN...

Le président: La Commission de la capitale nationale.

Mme Olivia Chow: Oui, mais la CCN, c'est M. Baird, alors nous devons approuver cela ici, et non aux Affaires étrangères?

• (1725)

Le président: Ça nous est arrivé comme ça. Le greffier et moi en avons discuté. C'est très étrange, mais nous l'avons devant nous. En gros, si notre comité ne s'en occupe pas tel quel, personne ne s'en occupera. Je ne crois pas que ça brosse un portrait global, mais si vous voulez que le greffier...

Mme Olivia Chow: Oui, parce qu'il y a toute une histoire autour de la fermeture hâtive du canal, et tout ça. J'ai eu plein de pétitions. C'est la CCN, et j'ai simplement envoyé cela là-bas. Je ne savais pas que ça aboutirait ici. Est-ce que c'est ce comité ou...

Le président: C'est la première motion, concernant les crédits 55 et 60.

FOREIGN AFFAIRS AND INTERNATIONAL TRADE

Commission de la capitale nationale

Crédit 55 —Dépenses de fonctionnement 78 510 834 \$

Crédit 60 — Dépenses en capital..... 37 947 000 \$

(Les crédits 55 et 60 sont adoptés.)

TRANSPORTS

Ministère

Crédit 1 —Dépenses de fonctionnement 514 256 466 \$

Crédit 5 — Dépenses en capital ... 222 077 647 \$

Crédit 10 — Subventions en contributions ... 543 950 649 \$

Société canadienne des postes

Crédit 15 — Fins spéciales ... 22 210 000 \$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Crédit 20 —Dépenses de fonctionnement et dépenses en capital 598 286 200 \$

Office des transports du Canada

Crédit 25 —Dépenses du programme ... 24 153 322 \$

Marine Atlantique

Crédit 30 —Paiements à Marine Atlantique154 430 000 \$

Infrastructure Canada

Crédit 35 —Dépenses de fonctionnement 42 160 434 \$

Crédit 40 —Contributions..... 3 877 559 295 \$

La Société des ponts fédéraux Limitée

Crédit 45 —Paiements à la Société des ponts fédéraux Limitée 13 000 000 \$

Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Crédit 50 —Paiements aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. 203 590 000 \$

Tribunal d'appel des transports du Canada

Crédit 55 —Dépenses du programme 1 293 021 \$

VIA Rail Canada Inc.

Crédit 60 —Paiements à VIA Rail Canada Inc..... 187 783 000 \$

(Les crédits 1, 5, 10,15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 et 60 sont approuvés.)

Le président: La présidence peut-elle faire rapport du Budget principal des dépenses 2013-2014 à la Chambre?

L'hon. Denis Coderre: Non, à la majorité.

Des voix: Oh, oh!

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est adoptée.

Merci beaucoup. La séance est levée.

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.

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.

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