



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 047 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 10 mars 2015

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 10 mars 2015

•(1530)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte. Je tiens à remercier la ministre d'être avec nous aujourd'hui. Elle est accompagnée de Mme Kinney, de M. Lévesque et de M. Lapointe. Merci à tous d'être ici.

Comme vous le savez tous, nous entendrons le ministre Lebel durant la deuxième moitié de la séance et, si vous êtes d'accord, nous traiterons des motions portant sur le Budget supplémentaire et le Budget principal des dépenses à ce moment-là. Nous réserverons 10 minutes pour le faire à la fin de la séance.

Des voix: D'accord.

Le président: Sur ce, je vous cède la parole, madame la ministre.

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie sincèrement le comité de m'avoir invitée à comparaître aujourd'hui. Comme vous l'avez mentionné, je suis accompagnée de M. Louis Lévesque, sous-ministre, ainsi que de M. André Lapointe, sous-ministre adjoint des Services généraux et dirigeant principal des finances, et de Mme Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté.

Nous sommes très heureux d'être ici aujourd'hui pour discuter du Budget supplémentaire des dépenses (C) 2014-2015 et de notre Budget principal des dépenses 2015-2016. J'aimerais également profiter de cette occasion pour faire le point sur diverses questions relatives au transport et, bien sûr, pour parler du travail de Transports Canada.

Il va sans dire que ce que je considère comme la priorité du gouvernement, lorsqu'il est question de transport, c'est la sécurité. Nous déployons des efforts constants en vue d'améliorer la sécurité dans tous les modes de transport. L'accident tragique qui s'est produit à Lac-Mégantic a clairement démontré que la sécurité et la prévention des accidents doivent demeurer la priorité de notre gouvernement en matière de transport. Le 20 février dernier, j'ai présenté un projet de loi qui permettra, s'il est adopté, d'accroître la responsabilité de l'industrie ferroviaire et des transporteurs de pétrole brut à l'égard des Canadiens. Le projet de loi C-52, la nouvelle Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire, propose des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Nous devons notamment élaborer un nouveau régime de responsabilité et d'indemnisation pour les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, un régime comprenant des exigences minimales en matière d'assurance, un fonds d'indemnisation financé par des redevances imposées aux transporteurs de pétrole brut, des dispositions prévoyant un échange accru de l'information, et l'augmentation des pouvoirs de surveillance du ministre et du ministère des Transports.

J'ai aussi annoncé la mise en œuvre du nouveau Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, qui exigera que les compagnies de chemin de fer disposent d'un cadre officiel et qu'elles le suivent de façon à intégrer la sécurité à leurs activités quotidiennes.

Sur le plan du transport maritime, nous continuons à développer notre système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. En vertu de ce système, nous mettons en œuvre une série complète de mesures qui nous permettront de respecter notre engagement continu à transporter de façon responsable nos ressources naturelles et à protéger nos milieux marins. Pour y parvenir, nous améliorerons notre capacité de prévenir au départ les déversements provenant de navires, de procéder rapidement au nettoyage si un déversement se produit et de faire payer les pollueurs.

Pour vous donner un exemple, l'automne dernier, j'ai annoncé que nous fournirions jusqu'à 20 millions de dollars sur trois ans à l'organisme Ocean Networks Canada pour son initiative Smart Ocean, qui appuie le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Ce financement permettra à ONC de transformer les données océanographiques qu'il recueille en renseignements sur la sécurité de la navigation, afin d'aider les exploitants de navires et les autres usagers à éviter les dangers de navigation et les accidents maritimes.

La sécurité est également notre priorité dans le transport aérien. Voilà pourquoi l'an dernier, Transports Canada a participé au groupe de travail de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI, sur les risques encourus par l'aviation civile dans les zones de conflit. Les travaux réalisés par ce groupe en 2014 nous aident à mieux comprendre les risques auxquels sont exposés les avions civils dans le monde et à en tenir compte. Nous avons aussi participé récemment à la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité de l'OACI, à Montréal, où Transports Canada a présenté des documents de travail sur la réglementation des véhicules aériens sans pilote, les UAV, ou drones, comme on les appelle souvent. Ces documents viennent s'ajouter aux nouvelles lignes directrices en matière de sécurité pour les UAV, que j'ai annoncées l'automne dernier, ainsi qu'à une campagne de sensibilisation sur la sécurité conçue pour aider les utilisateurs d'UAV à des fins récréatives et commerciales à comprendre les règles à suivre dans l'espace aérien et à toujours penser à la sécurité d'abord.

Puisque nous parlons de sécurité, j'aimerais faire le point sur les mesures que nous avons prises à la suite du déraillement de wagons-citernes qui s'est produit récemment dans le nord de l'Ontario. Transports Canada a envoyé des inspecteurs et des ressources sur place. Les premiers intervenants locaux sont appuyés par le CANUTEC, notre centre d'intervention d'urgence, dont les scientifiques fournissent des renseignements en temps réel au sujet du transport des marchandises dangereuses. Nous avons également fait appel à notre équipe nationale de surveillance aérienne, qui a survolé le site pour surveiller les mesures d'intervention à la suite du déraillement, et nous continuons à collaborer avec le Bureau de la sécurité des transports, qui mène l'enquête sur cet incident.

Par ailleurs, notre gouvernement a déjà pris un certain nombre de mesures en vue d'améliorer la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses. Nous continuons à embaucher et à former des inspecteurs. Ils effectuent des vérifications plus fréquentes. Nous avons mis hors service les wagons-citernes DOT-111 les moins résistants aux collisions. Nous exigeons que les wagons-citernes DOT-111 qui ne respectent pas les nouvelles normes que nous avons publiées cette année soient éliminés progressivement sur trois ans.

● (1535)

De plus, nous exigeons la mise en place de plans d'intervention d'urgence pour les trains qui transportent du pétrole brut, de l'essence, du diesel, du carburant aviation et de l'éthanol. Nous avons également élaboré un règlement prévoyant l'adoption d'un nouveau modèle qui nécessite l'utilisation d'acier plus épais, la pose de demi-boucliers protecteurs et la protection des raccords supérieurs pour les wagons-citernes. Enfin, nous travaillons avec les États-Unis à l'élaboration d'une nouvelle norme pour les wagons-citernes servant au transport des liquides inflammables, et nous accélérons le travail afin d'harmoniser les normes relatives aux wagons-citernes partout en Amérique du Nord.

Cela étant dit, nous sommes préoccupés par le nombre de déraillements qui se sont produits dans ce secteur. Nous n'en connaissons pas encore les causes, mais nous nous attendons à ce que la compagnie collabore pleinement à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports.

Monsieur le président, je voudrais maintenant adresser une demande au comité, si vous le permettez. J'aimerais que le comité envisage d'inviter le CN à venir témoigner au sujet des déraillements qui se sont produits récemment à Gogama, en Ontario.

Monsieur le président, nous poursuivons nos efforts en vue de soutenir l'économie canadienne. En mars de l'an dernier, pour remédier à un retard dans les expéditions de grains dans les Prairies et accélérer le transport du grain à court terme, nous avons exigé que le CN et le CP augmentent leur capacité et transportent des quantités minimales de grain. En novembre dernier, notre gouvernement a prolongé cette exigence jusqu'au 28 mars de cette année; le CN et le CP doivent donc transporter des quantités minimales de grain, en fonction de la demande et de la capacité des corridors.

Nous avons pris ces mesures pour faciliter le transport du grain et pour que les clients internationaux continuent à considérer le Canada comme une source fiable d'approvisionnement en grain. Transports Canada examine les rapports hebdomadaires sur les quantités de grains transportés que lui soumettent le CN et le CP afin de s'assurer que les compagnies ferroviaires respectent les exigences.

Le gouvernement croit que ces mesures sont nécessaires pour aider les expéditeurs de grains à acheminer leurs produits vers les marchés et préserver la réputation du Canada en tant que fournisseur

de produits agricoles de calibre mondial. Cette réputation est importante, étant donné que nous sommes le cinquième exportateur mondial de grain.

Dans le but de maintenir les rapports commerciaux solides et efficaces que nous entretenons avec les États-Unis, nous continuons de faire avancer le projet du passage international de la rivière Detroit. Le mois dernier, j'ai eu le plaisir de confirmer qu'à la suite de discussions approfondies avec les gouvernements des États-Unis et du Michigan, le Canada a conclu un accord au sujet du point d'entrée américain pour s'assurer que le projet se concrétise sans tarder.

Selon les termes de cet accord, un partenariat public-privé permettra la conception, le financement, la construction, l'exploitation et le maintien de tous les éléments du passage, y compris l'esplanade d'inspection américaine. Les coûts du point d'entrée américain seront recouverts grâce aux futurs droits de péages, et non aux contribuables canadiens. Cet accord est avantageux pour le Canada, car il nous permet de faire avancer le projet des deux côtés de la frontière canado-américaine.

Le Passage international de la rivière Detroit est un excellent exemple du genre d'initiatives que prend le gouvernement dans le cadre de son programme Portes d'entrée et corridors, qui a été mis en place afin de renforcer notre système de transport et notre infrastructure en vue de soutenir le commerce, non seulement ici, sur notre continent, mais aussi dans les marchés mondiaux. Nous avons investi environ 1,4 milliard de dollars dans l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. En reliant les travailleurs à leur emploi et les produits aux marchés, de tels investissements permettent à notre économie de demeurer vigoureuse et compétitive.

Je terminerai, monsieur le président, en rappelant aux membres du comité qu'en juin dernier, nous avons entrepris un examen approfondi de la Loi sur les transports au Canada, sous la direction de David Emerson, et qu'il s'agit pour nous d'une occasion de revoir la politique des transports au Canada en vue de mieux soutenir la croissance et d'augmenter notre compétitivité à l'échelle nationale et internationale.

Il y a maintenant 14 ans que nous avons examiné la politique des transports dans ce pays, et nous devons avoir la certitude d'avoir mis en place des mesures modernes adaptées aux temps modernes. Je suis certaine que cet examen, qui est indépendant, permettra la formulation de solides recommandations visant à tracer les grandes lignes de nos plans de transport de demain, et j'espère que les membres du comité voudront exprimer leur point de vue dans le cadre de cet examen à l'avenir. Ces initiatives reflètent les mesures que nous prenons pour nous assurer qu'au Canada, le transport demeure sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Je terminerai sur une note très personnelle, en vous remerciant sincèrement de votre travail acharné et de votre engagement dans ces dossiers relatifs aux transports. Je compte sur votre participation continue d'ici la fin de la législature. C'est en juillet 2013 que nous avons entrepris de mettre en place des mesures visant à ce que les transports soient plus sécuritaires dans ce pays. Je pense qu'ensemble, nous avons accompli beaucoup de choses, et je sais que nous en accomplirons encore davantage.

● (1540)

Voilà qui conclut ma déclaration préliminaire, monsieur le président. Je répondrai avec plaisir aux questions; si je n'ai pas la réponse, je demanderai aux fonctionnaires de mon ministère de m'aider afin de vous fournir les renseignements exacts.

Le président: Merci beaucoup, madame la ministre.

Nous allons passer directement aux questions.

Monsieur Mai.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui, madame la ministre. C'est un grand plaisir de vous avoir ici, et j'espère que vous pourrez répondre à quelques-unes de nos questions. Par exemple, comme vous le savez et comme le Bureau de la sécurité des transports et le vérificateur général l'ont mentionné, il y a un manque de surveillance de Transports Canada relativement à la sécurité ferroviaire.

Pouvez-vous nous dire combien il y a d'inspecteurs à Transports Canada, actuellement, pour ce qui est des marchandises dangereuses et de la sécurité ferroviaire?

L'hon. Lisa Raitt: Oui, monsieur Mai.

Allez-y, monsieur Lévesque, donnez-leur les chiffres. Vous disposez des renseignements les plus à jour.

Nous sommes en mesure de répondre à cette question aujourd'hui.

M. Louis Lévesque (sous-ministre, Transports, Infrastructure et Collectivités, Infrastructure Canada): À la fin décembre, nous avons 117 employés affectés à la surveillance de la sécurité ferroviaire et 94 employés pour le transport des marchandises dangereuses, ce qui représente une augmentation par rapport au début de l'année.

Comme les membres du comité le savent sans doute et comme on l'a souligné dans les médias, le ministère recrute à plein régime. D'ailleurs, nous avons augmenté l'effectif net de l'ensemble du ministère d'environ 240 employés. Beaucoup de ces employés sont affectés à la surveillance de la sécurité.

M. Hoang Mai: Il y a donc 117 inspecteurs pour la sécurité ferroviaire. C'est un de plus qu'en 2013, alors qu'il y en avait 116. En ce qui concerne les marchandises dangereuses, vous dites qu'il y a 94 employés. S'agit-il d'inspecteurs, de vérificateurs...?

M. Louis Lévesque: Ce sont des gens affectés à la surveillance.

M. Hoang Mai: Combien y a-t-il d'inspecteurs?

M. Louis Lévesque: Il y en a 94.

M. Hoang Mai: Vous avez des inspecteurs; vous avez des vérificateurs. Est-ce que ce sont les mêmes?

M. Louis Lévesque: Les inspecteurs exercent les deux fonctions, soit les vérifications et les inspections. Lorsqu'il s'agit du transport des marchandises dangereuses, ils font des inspections. Actuellement, nous affichons un avis afin qu'en plus de nos inspecteurs réguliers, nos vérificateurs spécialisés mènent les vérifications des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire, conformément aux engagements pris dans le cadre du plan d'action de gestion, à la suite du rapport du vérificateur général.

M. Hoang Mai: Pouvez-vous nous dire quel est le budget de la Direction générale de la sécurité ferroviaire pour 2015-2016?

M. André Lapointe (sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances, Services généraux, ministère des Transports): Cette année, le budget prévu pour la sécurité ferroviaire est de 35 707 000 \$.

M. Hoang Mai: C'est donc 35 millions de dollars. Merci beaucoup.

Il y a une réduction du budget prévu pour la sécurité des véhicules automobiles. Quand nous examinons les chiffres de 2009, nous constatons que le budget était alors de 34 millions de dollars. Il est maintenant de 22,7 millions de dollars. Pourquoi a-t-on réduit de près de 35 % le financement du programme de la sécurité des véhicules automobiles?

L'hon. Lisa Raitt: Je comprends que votre analyse soit fondée sur des chiffres qui remontent à de nombreuses années, mais je pense qu'il serait bon d'établir la comparaison avec les chiffres du Budget principal des dépenses 2014-2015 pour ce poste, qui étaient, bien sûr, beaucoup moins élevés que cette année. En 2014-2015, le budget était de 20 900 000 \$, alors que cette année, il est de 22 700 000 \$.

Je suis sûre que le sous-ministre ou André pourrait vous donner des détails sur les augmentations.

M. André Lapointe: Ces dernières années, nous avons fait d'importants investissements en immobilisations à notre centre d'essais de Blainville. Ils sont maintenant terminés; par conséquent, les budgets qui y étaient associés ne sont plus nécessaires.

M. Hoang Mai: Pouvez-vous aussi nous dire combien il y a d'inspecteurs pour le programme de la sécurité des véhicules automobiles?

M. Louis Lévesque: Nos agents ne sont pas vraiment des inspecteurs; ils ne font pas d'inspections, mais des analyses d'événements. Ils recueillent des renseignements, mais nous n'avons pas les mêmes pouvoirs en vertu de la Loi sur la sécurité automobile qu'en vertu d'autres lois.

Je tiens également à préciser, en plus de ce que j'ai dit au sujet des inspecteurs de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses, que j'ai donné des directives très précises, au sein du ministère, afin que dans le contexte de tout événement comme celui de Gogama, les ressources financières requises en plus du budget prévu proviennent du ministère et n'aient pas d'incidence sur les autres inspections ou activités du ministère.

● (1545)

M. Hoang Mai: En ce qui concerne la sécurité des véhicules automobiles, comme vous le savez, le rappel lancé par GM est un gros problème. La ministre a indiqué que Transports Canada n'était pas au courant du problème de commutateur d'allumage défectueux, mais nous avons vu dans le rapport que le ministère était au courant de la situation. Il y a un problème sur ce plan.

Nous sommes préoccupés par le fait qu'on a réduit le budget par rapport à 2009. Au Canada, deux décès sont attribuables au problème de commutateur défectueux, et nous n'avons pas obtenu toutes les réponses que nous voulions à ce sujet.

Je vais poursuivre. Pouvez-vous nous dire quelles sommes ont été payées par les compagnies ferroviaires à titre de pénalités et d'amendes l'an dernier, par exemple?

L'hon. Lisa Raitt: Vous parlez des violations? Vous voulez savoir s'il y a eu des amendes...?

M. Hoang Mai: Oui, pour la violation des règlements en matière de sécurité...

Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, ministère des Transports): On vient tout juste de mettre la touche finale au nouveau régime de sanctions administratives pécuniaires qui prévoit des amendes en cas de non-respect de la sécurité ferroviaire; il a été publié dans la partie 2 de la *Gazette*. Il entrera en vigueur le 1^{er} avril 2015, et le ministère est prêt à prendre les mesures nécessaires à ce moment-là. Mais ce programme vient d'être instauré et il ne sera en vigueur que le 1^{er} avril.

L'hon. Lisa Raitt: La raison pour laquelle nous voulions nous assurer d'instaurer ce programme, c'est qu'auparavant, le processus pénal visant à convaincre le Service des poursuites pénales d'aller de l'avant était très complexe.

Le président: Merci.

M. Hoang Mai: Je vais laisser le reste de mon temps de parole à...

Le président: Il vous reste 50 secondes pour la question et la réponse.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NDP): Merci, monsieur le président. Mon intervention sera brève.

Il y a eu des réductions de 11 millions de dollars du côté de la sûreté aérienne et de 19 millions de dollars du côté de la sécurité aérienne, ce qui fait en tout 30 millions de dollars. Or beaucoup d'inspecteurs s'inquiètent du fait que de telles réductions font en sorte que de moins en moins d'inspections réelles sont effectuées. On fait dans ce cas ce qu'on appelle des « inspections papier ».

De 2012 à 2013, on avait déjà réduit de 15 le nombre d'inspecteurs au Canada. Je voudrais savoir combien de postes d'inspecteurs vont être abolis, que vont représenter ces réductions et si vous pouvez nous assurer que le nombre d'inspecteurs ne sera pas réduit.

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Dans le Budget principal des dépenses, le montant prévu pour la sûreté aérienne passe de 170 à 173 millions de dollars parce que nous consacrons davantage de fonds à nos budgets de fonctionnement. En ce qui concerne le nombre d'inspecteurs et les inspections effectuées actuellement, au début de l'année, nous en avions 656 dans l'ensemble du pays, et à la fin du troisième trimestre, nous avons mené 686 activités de surveillance. Bien sûr, nous continuons à mener ces inspections en respectant les délais et le rythme prévus.

[Français]

M. Louis Lévesque: J'aimerais clarifier certains points.

Les postes d'inspecteurs n'ont jamais fait l'objet d'une réduction. Toutefois, en vertu de la nature des choses, nous avons un taux de roulement de 6 à 7 % par année. Ce qui est arrivé, c'est qu'un certain nombre de gestionnaires n'ont pas pris les mesures nécessaires assez rapidement pour remplacer les gens qui devaient prendre naturellement leur retraite.

Depuis un an et demi, nous avons mis en oeuvre un plan extrêmement précis et suivi dans le cadre duquel on indique aux gestionnaires qu'ils doivent s'organiser pour remplacer les postes. Il en est résulté que nous avons réussi à augmenter le nombre d'inspecteurs malgré les départs à la retraite. Nous allons poursuivre en ce sens. Le nombre de postes d'inspecteurs n'a pas été réduit.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour madame la ministre, mesdames et messieurs.

On lit clairement dans le budget qu'entre 2014-2015 et 2015-2016, vous avez réduit le budget de Transports Canada de 202 millions de dollars. Cela représente des compressions de 11 %. Le week-end dernier, les Ontariens ont vu un train brûler pendant deux jours consécutifs et nos premiers répondants ont lutté pendant de nombreuses heures contre cet incendie dangereux.

J'aimerais croire que le gouvernement fédéral a l'obligation particulière de s'atteler aux grands dossiers, madame la ministre, et la sécurité ferroviaire en est un. Votre sous-ministre vient juste d'affirmer que, toutes choses étant égales, le nombre d'inspecteurs n'a pas été réduit. Dans son dernier rapport, le vérificateur général vous a indiqué, ainsi qu'à votre ministère, qu'il n'arrivait pas à comprendre à quoi correspondait le nombre d'inspecteurs que vous avez en faisant valoir que vous n'aviez procédé qu'à 26 % des vérifications. Autrement dit, presque les trois quarts d'entre elles n'ont pas été faites. VIA Rail, qui transporte 4 millions de passagers par an, n'a pas eu une seule vérification en trois ou quatre ans.

Vos collaborateurs pourront peut-être m'aider à comprendre un point dont je ne suis pas sûr qu'il soit lié à votre budget et au nombre d'inspecteurs et de vérificateurs qualifiés, etc. Quelle a été l'augmentation du transport ferroviaire du pétrole depuis l'entrée en fonction de votre gouvernement? Le savez-vous? Est-ce que quelqu'un le sait dans votre ministère?

● (1550)

L'hon. Lisa Raitt: Regardons tout d'abord les faits, monsieur McGuinty, si vous permettez.

Premièrement, la diminution d'une année à l'autre dans le Budget principal des dépenses n'est pas de 202 millions de dollars, comme vous le dites. En 2014, le Budget principal des dépenses était de 1,665 milliard de dollars. Cette année, il est de 1,615 milliard.

L'accroissement du montant du budget à ce jour concerne de nouveaux projets, des prévisions législatives, etc. dont il était question dans le budget supplémentaire des dépenses de l'année écoulée. Je suis heureuse d'être accompagnée par mes collaborateurs, mais je n'ai pas besoin de leurs explications. Je comprends tout à fait les chiffres et je suis capable de les lire.

M. David McGuinty: Parfait, quelle a donc été l'augmentation du transport ferroviaire du pétrole au cours des huit ou neuf dernières années?

L'hon. Lisa Raitt: Si vous me laissez finir, je peux vous dire que nous sommes très au courant de la situation concernant ce produit.

M. David McGuinty: Quelle a été cette augmentation?

L'hon. Lisa Raitt: En 2009, il n'y avait pas un seul baril transporté par train. Depuis, il y a environ 180 000 barils qui sont transportés... Ou des wagons citernes.

M. David McGuinty: Excusez-moi, c'était 180 000 barils sur quelle période de temps?

L'hon. Lisa Raitt: Sur l'année.

M. David McGuinty: D'accord, combien y avait-il d'inspecteurs il y a neuf ans, lorsque votre gouvernement est entré en fonction et quelle était la quantité de pétrole transporté? Combien d'inspecteurs avez-vous aujourd'hui, et quelle est la quantité de pétrole transporté?

L'hon. Lisa Raitt: Votre analogie ne tient pas et je vais vous dire pourquoi.

Le système ferroviaire est organisé de la façon suivante: la réglementation est en place pour faire en sorte qu'on la respecte. Nous nous attendons à ce que les entreprises la respectent. Nos inspecteurs sont là pour s'assurer que les compagnies ferroviaires font leur devoir. Les compagnies sont par ailleurs assujetties à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et nous avons également des inspecteurs qui travaillent dans ce dossier. Finalement, nous avons en place un système de gestion de la sécurité selon lequel les entreprises doivent intégrer dans leur culture la gestion de la sécurité. Les inspecteurs s'occupent de cela également. Nous vérifions également cela.

M. David McGuinty: Vous l'avez déjà dit, madame la ministre, je l'ai entendu.

Ce que vous dites c'est qu'en dépit du fait que le transport ferroviaire du pétrole a augmenté de 1 600 % au cours des trois dernières années seulement, il n'y a pas lieu d'augmenter le nombre d'inspecteurs. Est-ce bien ce que vous dites?

L'hon. Lisa Raitt: Ce que je dis, c'est que nous avons augmenté le nombre d'inspecteurs...

M. David McGuinty: De combien? De combien?

L'hon. Lisa Raitt: ...et nous avons augmenté le nombre d'inspections, ce qui est une bien meilleure façon de mesurer...

M. David McGuinty: Combien d'inspecteurs? Disons, au cours des trois dernières années, il y en a 100 et...

Hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, ou bien c'est moi qui parle, ou bien c'est lui. Vous devez intervenir.

M. David McGuinty: Tout ce que je veux, ce sont des réponses.

L'hon. Lisa Raitt: Eh bien, je vous les donne. Ce n'est pas parce que vous ne les aimez pas, monsieur McGuinty, qu'elles sont fausses.

M. David McGuinty: Non, vous avez dit qu'il y a 117 inspecteurs. Bien, cela en fait un de plus depuis l'an dernier. J'ai hâte de voir ce que le vérificateur général dira de cela. Vous dites qu'il y a 117 inspecteurs.

Selon M. Lévesque, il n'y a pas eu de compression. Les chiffres n'ont pas changé. Il l'a répété deux fois en français.

Je veux comprendre, tout comme les Canadiens qui nous regardent. Ils viennent juste de voir un autre train exploser dans le nord de l'Ontario, n'est-ce pas? Cela aurait pu arriver à Toronto. Cela aurait pu arriver à Calgary. Cela aurait pu arriver dans le stationnement ferroviaire de ma circonscription.

Voilà la question: vous dites aux Canadiens, au Bureau de la sécurité des transports, au vérificateur général et aux parlementaires qu'avec une augmentation du transport ferroviaire du pétrole de 1 600 %, il n'y a pas plus de risques avec 117 inspecteurs, n'est-ce pas?

L'hon. Lisa Raitt: J'ai confiance que les nombres fournis par les fonctionnaires de Transports Canada leur permettent d'accomplir le travail auquel on s'attend d'eux et qui fait l'objet d'inspections. L'augmentation du volume de matériel transporté a donné lieu à des inspections, à des règlements et à des ordres supplémentaires, ainsi qu'à d'autres mesures prises par l'industrie.

M. David McGuinty: Permettez-moi de vous poser une question précise.

Avez-vous, madame la ministre, un groupe consultatif sur la sécurité ferroviaire?

L'hon. Lisa Raitt: La sécurité ferroviaire... Bien sûr que oui.

M. David McGuinty: Vous avez mentionné que vous vouliez que l'on convoque le CN. Je crois savoir que vous rencontrez régulièrement les représentants du CN, du CP et d'autres.

Les avez-vous rencontrés récemment?

L'hon. Lisa Raitt: Comme je l'ai dit à la presse, j'ai eu une conversation avec les représentants du CN après le déraillement. Je leur ai demandé quelles mesures ils prenaient et je me suis assurée de leur collaboration avec le Bureau de la sécurité des transports et Transports Canada.

M. David McGuinty: Je reconnais que c'est très bien. C'est un effort louable, mais je veux vous poser une question précise.

Pour appuyer le travail accompli par le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire, votre groupe consultatif, votre ministère est censé procéder à des analyses détaillées sur le transport ferroviaire annuel du pétrole, n'est-ce pas?

• (1555)

L'hon. Lisa Raitt: On suit certainement les volumes transportés. On a des prévisions sur les tendances futures et c'est pourquoi nous avons présenté la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire.

M. David McGuinty: Parfait.

Nous avons des estimations pour 2015-2016. Nous avons 117 inspecteurs et rien n'a été dit sur l'augmentation de leur nombre.

Vous avez 117 inspecteurs. Est-ce que le transport ferroviaire du pétrole va augmenter, rester constant ou diminuer selon les projections pour les cinq prochaines années?

L'hon. Lisa Raitt: Nous prévoyons qu'il augmentera, mais en même temps, les fonctionnaires de Transports Canada en sont conscients et ont fixé ce qu'ils aimeraient avoir en termes d'estimations et de dédommagements pour faire fonctionner le ministère, et c'est ce qu'ils ont élaboré.

M. David McGuinty: Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 30 secondes.

M. David McGuinty: Merveilleux.

J'ai une dernière question à vous poser, madame la ministre. Pouvez-vous vous engager à présenter au comité — étant donné que le vérificateur général vous l'a demandé et qu'il n'a rien trouvé à ce sujet — l'analyse complète qu'effectuent vos collaborateurs à propos du volume de pétrole transporté par train, et l'analyse complète justifiant que le nombre de 117 inspecteurs est suffisant? Pouvez-vous nous donner l'argumentaire et les paramètres qui ont été utilisés pour en arriver à la conclusion à laquelle vous vous fiez? Pouvez-vous nous présenter tout cela?

L'hon. Lisa Raitt: Je vais prendre votre demande en délibéré et j'en discuterai avec mes collaborateurs.

M. David McGuinty: La réponse est-elle oui ou non?

L'hon. Lisa Raitt: J'ai dit que j'en discuterai avec mes collaborateurs.

M. David McGuinty: Merci, madame la ministre.

Le président: Merci, monsieur McGuinty. Votre temps est écoulé. Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

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

Et merci à la ministre et aux fonctionnaires d'être venus.

Selon l'Association canadienne des producteurs pétroliers, Le nombre de wagons transportant du pétrole était de 173 000 en 2013 et de 140 000 en 2014, soit une diminution par rapport à l'année précédente. M. McGuinty devra donc peut-être revoir ses chiffres.

S'agissant, madame la ministre, du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, nous avions originellement mis sur pied un groupe d'experts pour faire des recommandations. De quelle façon le budget de 2015-2016 tient compte de ce système, maintenant que les recommandations sont devenues opérationnelles?

L'hon. Lisa Raitt: Merci, monsieur le président.

Et merci, monsieur le secrétaire parlementaire.

Je me félicite du travail que nous avons accompli à propos du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Un groupe d'éminentes personnalités a d'abord tenu dans l'ensemble du pays des consultations très fructueuses à ce sujet. Et il a tout d'abord constaté que nous avions un bon système. Il a toutefois déterminé des secteurs dans lesquels on pourrait apporter des améliorations. Nous avons donc intégré ses recommandations dans un système pour faire en sorte de répondre aux attentes en regard du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes.

L'une des choses qui a été signalée et qui était très importante pour nous était d'oeuvrer de concert avec d'autres intervenants du pays, dont les groupes autochtones et l'industrie. Les partenariats avec d'autres administrations étaient également très importants. Il s'agit essentiellement de prévenir les déversements. Le travail d'Ocean Networks Canada est évidemment très important à cet égard, ainsi que les détecteurs et la capacité de disposer des données et de l'information. Nous devons aussi nous assurer qu'on est prêt à répondre très rapidement en cas de déversement. L'un des aspects essentiels est le travail que Transports Canada mène actuellement en examinant les différents plans d'interventions locaux des quatre coins du pays pour s'assurer qu'ils tiennent compte non seulement des capacités quotidiennes d'intervention des partenaires de l'industrie en cas de déversement mais aussi, par exemple dans le cas de la Colombie-Britannique, de l'information ou du savoir des groupes autochtones locaux.

C'est ce genre de choses qui importe pour en arriver au système de sécurité de classe mondiale des navires-citernes que nous voulons. Cela suppose évidemment d'y consacrer davantage de ressources et c'est ce que nous avons fait. Ainsi, Transports Canada demande un montant supplémentaire de 3,5 millions de dollars pour faire fonctionner le nouveau système de sécurité de classe mondiale des navires-citernes. À Transports Canada, nous voulons nous assurer d'être prêts à poursuivre le travail accompli. Nous devons collaborer étroitement avec la Garde côtière, le MPO et Ressources naturelles Canada pour nous assurer de mettre en œuvre ces mesures, parce que nous voulons livrer nos marchandises sur le marché dans les meilleures conditions possibles et de façon sécuritaire et raisonnable. Voilà les changements qui figurent dans l'analyse du Budget supplémentaire (C). Ce sont les crédits que nous demandons pour avoir un système de sécurité de classe mondiale des navires-citernes, en même temps que nos autres...

M. Jeff Watson: Il s'agit d'une augmentation du budget de fonctionnement et elle fera partie, je suppose, du processus de consultation dont vous avez parlé à propos des Autochtones. C'est à cela que servira le budget de fonctionnement.

• (1600)

L'hon. Lisa Raitt: Oui.

M. Jeff Watson: Je note dans le budget des augmentations liées à la sécurité aérienne, à la sécurité maritime, à la sécurité ferroviaire et à la sécurité routière. Dans ce dernier cas, s'agit-il d'un investissement dans le Centre d'essais pour véhicules automobiles?

L'hon. Lisa Raitt: Oui.

M. Jeff Watson: Je note également une augmentation des dépenses pour la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je présume qu'il s'agit d'un investissement dans la modernisation du projet. Quelqu'un peut-il m'expliquer en quoi consiste cette modernisation?

L'hon. Lisa Raitt: L'un des aspects essentiels de la voie maritime du Saint-Laurent est qu'il faut continuellement s'assurer de maintenir ce bien, qui est vraiment précieux.

La voie maritime du Saint-Laurent est unique au monde. Elle relie les lacs intérieurs à l'océan Atlantique. Elle a été aménagée pendant plus de 50 ans et nous devons en prendre soin. Voilà pourquoi je me félicite qu'on ait renforcé les pouvoirs conférés par la loi en proposant une augmentation de 35,5 millions de dollars pour qu'on puisse continuer d'y faire le nécessaire afin que les voyageurs et les marchandises y circulent dans les meilleures conditions possibles.

M. Jeff Watson: Très bien.

Au sujet de Transports Canada, je remarque qu'il y a une diminution des crédits par rapport au projet du PIRD. Si j'ai bien compris, elle est due à un transfert de fonds à l'autorité frontalière pour la gestion sur place et au fait que Transports Canada ne s'occupe pas de la surveillance quotidienne du projet. Est-ce bien cela?

L'hon. Lisa Raitt: C'est bien cela.

Maintenant que nous avons mis sur pied la société d'État, Transports Canada quitte les locaux qui seront occupés par l'APWD, ce dont on tient compte ici. Vous noterez par ailleurs dans le Budget supplémentaire des dépenses une demande de budget pour l'APWD.

M. Jeff Watson: Cela correspondra, je présume, au choix du site qu'occupera l'autorité, à l'embauche de personnel et à d'autres éléments connexes. Est-ce exact?

L'hon. Lisa Raitt: Je me félicite que l'on continue d'embaucher et que le projet suscite un tel enthousiasme de la part du public. Les gens veulent travailler pour le projet. Cette semaine, l'APWD a annoncé la mise sur pied d'un comité financier composé d'éminents Canadiens qui veut aider le gouvernement à optimiser son investissement et à faire en sorte que la construction du pont et le partenariat privé-public soient le plus rentable possible pour le contribuable.

M. Jeff Watson: Je vois qu'un article du budget porte sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA. Tout récemment, la Chambre a été saisie d'une question relative aux aéroports non-désignés. Il s'agissait de savoir s'il y aurait ou non un mécanisme qui leur permettrait, sur une base de recouvrement des coûts, d'avoir accès aux services de l'ACSTA. Y a-t-il du nouveau que le comité devrait savoir à propos de cette question?

L'hon. Lisa Raitt: Oui. L'un des grands sujets sur lesquels nous travaillons, en fait depuis juillet 2013, concerne une demande provenant de petits aéroports qui n'ont pas de services de sécurité et qui souhaitent les obtenir du gouvernement canadien. Malheureusement, le dossier comporte beaucoup de lourdeurs administratives.

Nous travaillons continuellement sur ces dossiers. Nous avons envoyé des lettres aux aéroports qui ont manifesté un intérêt. Certains nous ont répondu qu'ils y étaient toujours intéressés, mais nous devons faire le nécessaire pour que Transports Canada puisse élaborer la politique qui convient dans ce dossier.

Le président: Je suis désolé, mais votre temps est écoulé.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

The Chair: Nous passons maintenant à M. Komarnicki, qui a sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci, monsieur le président.

J'ai quelques questions à poser sur d'autres sujets. Le premier concerne le transport des céréales dans les Prairies. Vous avez, de toute évidence, eu une récolte si exceptionnelle que vous n'en verrez peut-être pas de semblable de votre vivant, mais il existe d'autres marchandises à part les céréales. Je sais que nous avons pris des mesures pour assurer le transport d'une quantité minimale de céréales, et vous avez fait du bon travail à cet égard.

On a suffisamment cherché les coupables dans les divers secteurs du système de transport, mais les expéditeurs nous ont proposé de peut-être voir au-delà des quantités minimales. Vous avez fait remarquer dans vos nombreux points qu'à une époque moderne, nous avons besoin de mesures modernes. Quand on examine la question de la capacité, il faut toujours se demander ce que sera la demande dans l'avenir et si on investit suffisamment dans les immobilisations et les actifs physiques pour satisfaire cette demande, non seulement dans l'industrie céréalière, qui est évidemment importante dans les Prairies, mais dans d'autres industries également.

Vous avez souligné que M. Emerson faisait partie du comité qui s'est penché sur certaines questions. Il a notamment envisagé la possibilité d'instaurer des niveaux de service de base que les parties pouvaient objectivement comprendre et de peut-être imposer des conséquences en cas de non-respect. Mais toute l'affaire est plutôt difficile quand on a seulement affaire à un marché qui n'est pas nécessairement concurrentiel.

Le ministère et le comité ont-ils examiné toutes ces questions? Peut-être pourriez-vous traiter de la question.

•(1605)

L'hon. Lisa Raitt: Je le ferais avec plaisir.

M. Emerson a évidemment entrepris cette étude de manière indépendante, comme il se doit. Il dispose d'un secrétariat et d'un groupe d'experts, qui reçoit des mémoires des quatre coins du pays. Je crois comprendre qu'il en a reçu un bon nombre, ce qui est une bonne nouvelle. En fait, quand je prends la parole lors d'événements, j'encourage toujours les gens présents dans la salle à faire part de leurs opinions. Cela nous donne l'occasion d'examiner la situation actuelle afin de voir comment nous pourrions l'améliorer dans l'avenir.

Je sais que le groupe d'experts est saisi de la question de la livraison de céréales et qu'il y a des préoccupations au sujet non seulement des coûts de transport, mais aussi des niveaux de services. Nous avons effectué un certain nombre d'examen des niveaux de services dans le domaine ferroviaire ces dernières années, et nous

avons adopté la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain l'an dernier, ce qui était important également. Cette loi s'est ajoutée aux outils dont disposent les expéditeurs pour s'assurer de recevoir un service ferroviaire bon et équitable là où ils travaillent.

Cela dit, nous devons encore étudier le portrait d'ensemble afin de voir quelles autres marchandises sont concernées. Si on impose un volume minimal pour une marchandise, les autres secteurs doivent-ils s'inquiéter de ne pas recevoir le même genre de service? Nous assurons l'équilibre du mieux que nous pouvons.

Par suite de l'examen, de l'analyse et des recommandations du groupe d'experts, je suis impatiente de voir ce dont le système aura vraiment l'air dans un monde où nous négocions et signons plus d'accords commerciaux et où nous cherchons à élargir et à percer des marchés. Nous voulons accroître la quantité de biens que nous expédions à l'extérieur et à l'intérieur du pays. Ces biens sont tous transportés par voie ferroviaire. Ce ruban d'acier est incroyablement important, et nous voulons nous assurer que les mesures que nous mettons en place renforceront positivement notre capacité à exploiter une bonne chaîne d'approvisionnement.

Le ministère tient lui aussi de bonnes tables rondes au sujet des chaînes d'approvisionnement en marchandises, au cours desquelles nous réunissons toutes les parties pour traiter de la question. J'ai rencontré l'Association minière du Canada. Mes collègues ont rencontré ceux qui s'occupent des aspects agricoles du domaine du transport ferroviaire. Nous devons continuer d'examiner le tableau d'ensemble pour résoudre la question. Il ne faut pas seulement essayer de voir où on s'en va, mais comprendre pleinement où on veut aller et y aller. Je suis convaincue que M. Emerson et son comité nous aideront à y arriver.

M. Ed Komarnicki: Je le comprends, madame la ministre, et je suis conscient qu'il ne suffit pas de déplacer des actifs pour combler les besoins actuels alors que la demande augmente. Nous devons réagir à cela si nous voulons que notre économie continue de prospérer comme par le passé.

L'autre domaine est celui que vous avez évoqué au sujet des véhicules aériens sans pilote. Je sais que les médias ont fait état d'un certain nombre de préoccupations dernièrement, car il est facile de se procurer ces appareils à faible coût chez RadioShack, La Source ou d'autres détaillants.

Bien entendu, il y a des préoccupations concernant la sécurité, mais aussi la protection de la vie privée, et la population s'intéresse évidemment de près à la question. D'un autre côté, certains de mes électeurs utilisent des drones à des fins légitimes. Je pense au milieu agricole, où ces appareils pourraient être utilisés pour inspecter les cultures. Les agriculteurs pourraient embaucher quelqu'un pour le faire pour eux. Certains courtiers immobiliers et développeurs pourraient vouloir prendre des photos des terrains qu'ils souhaitent mettre en valeur. On peut utiliser les drones à des fins commerciales qui sont avantageuses, et c'est évidemment un service légitime.

Il y en a beaucoup d'autres. Je sais qu'aux États-Unis, les autorités ont demandé l'avis du public à ce sujet et sont en train de préparer un règlement. On envisage d'utiliser ces appareils dans les domaines de la recherche-développement, de l'inspection des lignes électriques et des pipelines, des opérations de sauvetage, de l'inspection des ponts et des photographies aériennes. On peut utiliser les drones très efficacement dans de nombreux créneaux. Le problème, c'est la sécurité, et aussi la protection de la vie privée, bien entendu. Mais dans tout cela, la technologie progresse et nous devons réagir en conséquence.

Je me demandais si vous pouviez nous exposer de nouveau les points de vue et la position du ministère concernant le présent et l'avenir.

• (1610)

L'hon. Lisa Raitt: Merci beaucoup.

Étant mère d'un enfant de 13 ans qui veut probablement recevoir un drone pour Noël l'an prochain, je dirais qu'il faut avant tout assurer la sécurité et veiller à ce que les gens qui utilisent les drones à des fins récréatives comprennent que ces appareils qui survolent la tête des gens et les maisons doivent être utilisés avec précaution, en dehors de l'espace aérien des aéroports et conformément à des règles et des règlements. L'an dernier, nous avons préparé et lancé une campagne de sensibilisation du public diffusée sur les médias sociaux et Internet. Nous avons certainement fait un certain nombre d'annonces. C'est un aspect de la question.

Mais vous parliez de l'aspect commercial. Nous avons constaté qu'un nombre croissant de gens demandaient des certificats d'opération spéciale. Cela a donné lieu à des plaintes sur la quantité de paperasserie et le temps qu'il fallait pour obtenir ce certificat. J'ai le plaisir de vous annoncer que le ministère a fait diligence dans ce dossier et a réduit ses délais d'attente.

Peut-être que Lauren pourrait parler un peu de la question.

Mme Lauren Kinney: Comme la ministre l'a souligné, nous avons procédé à un examen intensif dans le cadre de notre processus, auquel nous avons fait participer notre personnel régional. Nous avons aussi parlé avec les utilisateurs pour savoir pourquoi ils voulaient utiliser ces appareils, comme la ministre l'a indiqué. Nous avons effectué un examen approfondi des questions de sécurité et des différences entre un drone et un aéronef. Dans le cadre de ce processus, nous avons établi un ensemble d'exemptions de base qui pourraient s'appliquer dans certains cas, ainsi que ces conditions fondamentales sur lesquelles s'appuierait le régime de sécurité qui s'appliquerait dans ce domaine.

Ces mesures ont été mises en place en novembre. Notre personnel a en outre reçu des directives supplémentaires afin d'assurer l'uniformité et la simplicité du processus administratif, et nous avons diffusé des renseignements sur le Web sur la manière de présenter des demandes. Cela a considérablement réduit le délai de réponse. Je n'ai pas de chiffre à ce sujet, mais le délai a certainement beaucoup diminué, et le processus est en cours.

Le président: Merci beaucoup.

Votre temps est écoulé.

J'accorderai maintenant la parole à M. Masse pour cinq minutes. Je crois comprendre que vous partagez votre temps avec M. Sullivan?

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Oui, merci beaucoup, monsieur le président.

Merci de témoigner, madame la ministre.

Vous avez judicieusement fait remarquer que nous payons 250 millions de dollars pour l'esplanade des douanes américaines du passage frontalier de Detroit-Windsor. Nous payons également 550 millions de dollars pour l'acquisition de terre et une voie d'accès au Michigan. Cet argent viendra-t-il des droits de péage également?

L'hon. Lisa Raitt: Toute l'opération, la planification et la facilitation de l'achat sont financées à même les crédits parlementaires, mais les coûts seront aussi recouverts grâce au processus de péage, comme le gouvernement en a toujours eu l'intention.

M. Brian Masse: D'accord, mais ce qui me préoccupe un peu, c'est le coût du passage et les droits de péage qui seront imposés. Nous travaillons dans le cadre d'un partenariat public-privé et il y aura une marge de profit. Ce processus a coûté près de 1 milliard de dollars jusqu'à présent, et la réalité, c'est que ce seront les entreprises et les citoyens canadiens qui paieront ces droits. Les Canadiens paieront une part disproportionnée parce que les droits viendront de leur poche. Ce sont les gens de ma communauté et les entreprises en activité au Canada qui paieront cette esplanade américaine.

A-t-on procédé à une analyse économique afin de déterminer l'incidence qu'auront les importants emprunts et les paiements que nous effectuons nous-mêmes sur les droits de péage ou le nombre d'années qu'il faudra pour recouvrer les coûts — 40 ou 50 ans?

L'hon. Lisa Raitt: À ce chapitre, sachez que des analyses exhaustives sont réalisées pour tous les projets financés par le Conseil du Trésor. Ces projets font l'objet de débats rigoureux avec les responsables.

Il a été décidé, pour d'excellentes raisons, qu'il fallait construire ce pont. Enfin, pensez-y: vous savez que le pont Ambassador a 84 ans. À l'époque, il avait été construit pour une durée de vie de 50 ans, laquelle a été largement dépassée. Ce pont ne compte que quatre voies. Vous savez que des bouchons de circulation se forment des deux côtés. Si nous n'avions pas agi et continué de nous assurer que le projet va de l'avant en temps opportun en prenant cette décision, rien n'aurait bougé.

M. Brian Masse: Mais le fait est que les Canadiens vont payer pour le côté américain en versant des droits de péage. Les Américains ont prévu un budget de 3,5 milliards de dollars et n'ont pas versé un cent. Comment cela a-t-il pu se produire?

• (1615)

L'hon. Lisa Raitt: Le membre suppléant soulève un bon point. Actuellement, on pourrait dire la même chose pour le pont Ambassador: ce sont les Canadiens qui permettent à M. Moroun d'empocher le profit qu'il fait.

Cela étant dit, vous conviendrez avec moi qu'il faut construire ce pont. Vous l'avez dit vous-même. Nous nous assurons simplement que le projet se concrétise. Nous pouvons parler de la méthode...

M. Brian Masse: Je travaille à ce dossier depuis 15 ans. Je sais à quel point il est important. Il importe aussi de voir comment on s'y prend, et c'est ce qui me préoccupe. Nous allons maintenant devoir nous demander aussi quelle sera la marge de profit dans le cadre de ce partenariat public-privé. Quel pourcentage de profit dégagera-t-on de ce projet?

L'hon. Lisa Raitt: Quand il a été décidé d'inclure l'esplanade du point d'entrée des douanes américaines dans le dossier de l'autorité du pont Windsor-Détroit, on a analysé le projet en fonction des droits de péage et du temps qu'il faudrait pour recouvrer les coûts. Il a tout de même été décidé qu'il s'agit d'un solide projet et que le marché suivrait. L'intérêt se manifesterait à l'étape des demandes de qualification et des demandes de propositions.

M. Brian Masse: Merci.

Je vais laisser le reste de mon temps à M. Sullivan.

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

Pour en revenir à vos observations initiales, je poserais une question sur la sécurité ferroviaire. Vous avez réduit la vitesse des wagons à 40 miles ou 64 kilomètres à l'heure en zone urbaine, et pourtant, les wagons qui ont déraillé dans le Nord de l'Ontario et aux États-Unis satisfaisaient tous à la nouvelle norme 1232, ce qui signifie qu'ils avaient tous été remplacés. À Gogama, ils se sont perforés et ont explosé en grand nombre alors qu'ils roulaient à 61 kilomètres à l'heure, soit moins rapidement que la vitesse que vous avez jugée acceptable en zone urbaine. Les gens regardent cet amas de rails et s'imaginent ce qu'il se passerait à Oakville ou à Toronto. Ils se demandent ce que le gouvernement va faire. Il est évident que ces nouveaux wagons ne sont pas sécuritaires à 60 kilomètres à l'heure s'ils se perforent et explosent.

Quels autres règlements êtes-vous susceptibles de proposer, puisque nous ne pouvons pas nous fier à ces wagons et encore moins... Des accidents surviendront, même si les systèmes de gestion de la sécurité maintiennent les rails et les trains en bon ordre. Mais quand ces trains traversent des zones urbaines, 40 miles à l'heure, c'est trop rapide.

L'hon. Lisa Raitt: Oui.

Vous savez, j'ai précisé qu'il faut observer les activités du CN de très près, et c'est pourquoi j'ai indiqué d'entrée de jeu que je pense que le comité devrait inviter le CN à parler de ses activités.

Cela étant dit, en ce qui concerne les wagons, nous avons interdit l'utilisation des wagons DOT-111 pour le transport de matière inflammable, car ils n'avaient pas de protection continue en dessous, et je suis heureuse que nous l'ayons fait. Nous travaillons maintenant à une nouvelle norme pour les wagons, et nous nous attendons à ce qu'elles permettent d'améliorer les wagons conformes à la norme CPC-1232. Ce sont de tels wagons qui ont été impliqués dans cet accident. À l'heure actuelle, nous savons que neuf d'entre eux se sont perforés. Nous n'en sommes pas certains, car le Bureau de la sécurité des transports doit faire son analyse, mais cela donne à réfléchir. C'est pourquoi nous continuons de travailler avec les États-Unis à cette nouvelle norme, qui est de loin supérieure à la norme 1232. Nous sommes très près d'avoir une idée de la teneur de cette nouvelle norme, car l'industrie souhaite certainement savoir à quoi s'en tenir à ce sujet. Les contenants ne sont toutefois qu'un aspect. Je pense qu'il faut également se pencher sur les activités.

Dans la foulée du drame de Lac-Mégantic, le Bureau de la sécurité des transports a immédiatement fait le point sur ce qui devait, selon lui, être fait à propos de cet incident et de l'enquête, et nous attendons de voir ce qu'il dira au sujet de ce déraillement. Je peux vous dire que les fonctionnaires ont déjà demandé au CN quel sera son plan d'atténuation dans l'avenir, et la société s'emploie actuellement à peaufiner les détails de ce plan pour qu'il englobe tous les aspects des activités.

Le mieux que je puisse dire à ce sujet, c'est qu'il faut veiller à prendre des mesures d'atténuation des activités et à rendre les contenants les plus sécuritaires possible. Nous nous employons à établir une échéance très ferme pour le retrait des vieux wagons. Un délai de trois ans pour que le CN les retire afin de se conformer aux normes, c'est très rapide. Nous devons également travailler à cette nouvelle norme pour les wagons-citernes, bien entendu.

Nous allons continuer de travailler à ce dossier. Entretemps, le CN doit veiller à mener ses activités de la manière la plus sécuritaire possible et chercher à comprendre ce qu'il s'est passé lors de cet incident afin d'en faire rapport à Transports Canada. Nous prendrons alors des mesures supplémentaires au besoin.

Le président: Merci. Votre temps est épuisé.

Monsieur Watson, vous avez les cinq dernières minutes.

M. Jeff Watson: Avant que le ministre s'en aille, j'espère que nous aurons l'occasion de sonder les membres du comité à savoir s'ils souhaitent ou non inviter le CN à comparaître devant le comité dès que possible.

Monsieur le président, vous pouvez utiliser mes deux dernières minutes à le faire, si vous le souhaitez.

J'aimerais revenir sur quelques éléments. Premièrement, pour passer en revue ce que nous avons entendu aujourd'hui, la dernière fois où le comité a demandé le nombre d'inspecteurs, il y en avait 100. Maintenant, il y en a 117. La Direction générale du TMD en avait 35, et nous entendons maintenant qu'elle en a 94. Donc, la capacité de supervision a grimpé en flèche. Nous savons aussi que le transport de pétrole par voie ferrée est passé de 173 000 wagons-citernes en 2013 à 140 000 l'année passée, alors le ratio de surveillance s'améliore nettement depuis le dernier rapport du vérificateur général sur ces activités.

En ce qui concerne les aspects obscurs du Budget supplémentaire des dépenses, nous avons entendu beaucoup de choses à propos de réductions. Quand on réduit, c'est qu'on ne consacre plus un montant donné à une fin particulière. Il s'agirait d'une réduction des fonds de fonctionnement. Ce qu'ils appellent une réduction des dépenses en capital — ce qui se produit quand un montant initialement consacré à un investissement de capitaux ne l'est plus —, ce n'est pas une réduction en fait, n'est-ce pas?

Dans les cas de subventions et de contributions, si les gens ne font pas de demandes dans le cadre d'un programme et que l'argent n'est pas dépensé, ce n'est pas une réduction, n'est-ce pas?

• (1620)

L'hon. Lisa Raitt: En effet.

M. Jeff Watson: Ce n'est pas une réduction. Nous devons donc faire attention et être plus minutieux quand nous regardons le budget des dépenses et que nous faisons le suivi des dépenses au fil du temps et la façon dont l'argent est affecté, de manière à ne pas décrire erronément quelque chose comme étant une réduction alors que ce pourrait être bien autre chose. En fait, comme je l'ai dit, nous constatons des augmentations dans bien des programmes.

Monsieur le ministre, j'ai une question. Je pense que le plan d'action en cinq points de Poste Canada présente un intérêt. Vous pourriez faire le point sur les progrès relatifs à cela et sur la nécessité d'y apporter des changements pour le comité.

L'hon. Lisa Raitt: J'en serais ravie. Merci beaucoup.

En fait, comme tout le monde le sait, la raison pour laquelle Poste Canada s'est adressée à nous pour changer certains aspects de son fonctionnement, c'est qu'en fait, elle livre 1,2 milliard de lettres de moins qu'en 2006. En réalité, selon notre information la plus à jour, on me dit qu'il y a eu une autre baisse du nombre de lettres livrées, de 6 %, l'année passée.

Par conséquent, Poste Canada a dû prendre des décisions au sujet de son fonctionnement. Entre autres, elle a décidé de renoncer à la livraison du courrier porte-à-porte et d'opter pour les boîtes postales communautaires. Elle consulte les collectivités à l'échelle du pays, d'après ce que je comprends, aussi bien sur l'emplacement des boîtes postales communautaires que sur la façon de réaliser cela et de veiller à ce que les collectivités soient au fait de ce qui se passe, de sorte que la transition se fasse aussi bien que possible.

À ce jour, Poste Canada est sur la bonne voie. Elle a augmenté le nombre de colis livrés l'année passée. Ceci étant dit, il y a toujours un manque à gagner énorme, parce que les gens n'envoient plus de lettres, mais simplement des courriels. Nous continuons de suivre cela. C'est un plan d'envergure que la société a mis de l'avant. Elle doit s'assurer de réaliser des économies, car elle a l'obligation de fonctionner de manière autonome selon sa propre loi. C'est ce qu'elle a dit qu'elle ferait pour y arriver. Nous appuyons son plan en cinq points et nous voulons nous assurer que son application se fera aussi en douceur que possible dans les collectivités.

Si vous me le permettez, j'ajouterais une dernière chose au sujet de ce que M. McGuinty m'a demandé précédemment, à savoir si je suis prête ou non à donner de l'information au comité.

J'ai eu l'occasion de consulter mes fonctionnaires, au cours des 15 dernières minutes, et nous nous ferons un plaisir de fournir l'information au comité, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Formidable.

Hon. Lisa Raitt: Il me fallait simplement un peu de temps pour le leur demander, car je ne fais pas de promesses au nom d'autres personnes, contrairement à vous.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Vous avez 10 secondes si vous les voulez, monsieur Watson.

M. David McGuinty: Puis-je répliquer, monsieur le président?

Le président: Désolé...

• (1625)

L'hon. Lisa Raitt: J'ai eu le dernier mot.

Le président: M. Watson a mentionné cela. Dans son exposé, la ministre a indiqué que le comité devrait inviter le CN. Pour ce faire, nous devons normalement avoir un avis de 48 heures, mais si nous avons le consentement unanime du comité, nous pouvons le faire ici aujourd'hui.

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: Pouvons-nous aussi inviter le BST en même temps que le CN? Je ne voudrais pas que nous n'ayons que le CN.

Le président: Vous aimeriez qu'ils viennent?

M. Hoang Mai: J'aimerais que le CN vienne, mais aussi le BST, le Bureau de la sécurité des transports, en même temps.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Concernant le CN, je proposais cela simplement pour voir si le comité souhaitait les inviter ou non.

Pour ce qui est du BST, j'imagine que c'est à cause de Gogama, et puisque les enquêtes ne seraient pas terminées... Je dirais que nous devrions envisager cela quand les enquêtes seront terminées, mais le CN pourrait certainement venir nous décrire comment il coopère ou non aux enquêtes.

Si nous n'avons pas le consensus, nous pourrions manifestement parler de cela en détail à une réunion où nous comptons parler de nos travaux, vers la fin de la semaine.

Le président: Oui, et jeudi, le comité a justement une séance prévue à cette fin.

Est-ce que l'invitation du CN fait l'unanimité?

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Monsieur le président. J'ai deux petites choses à dire.

La ministre rencontre le CN très régulièrement. Elle a un conseil consultatif — CN, CP et autres. Je suis absolument certain qu'elle est capable d'obtenir du CN l'information qu'elle veut.

Je dois aussi dire que je me méfie un peu, car la dernière fois où la ministre est venue nous entretenir d'un projet, ce qui remonte à...

Le président: Alors, êtes-vous d'accord pour que nous invitions le CN ou pas?

M. David McGuinty: Permettez-moi de terminer ce que je disais. En 2013, avant même que nous finissions le rapport et que vous le déposiez, monsieur, la ministre a pris un règlement sur la sécurité ferroviaire. Elle l'a fait en jugeant d'avance, dans une certaine mesure, l'issue du travail du comité, et ce, pour les Canadiens qui regardent, moyennant des centaines de milliers de dollars en coûts. Et aujourd'hui, la ministre vient nous dire que nous devrions rencontrer les gens du CN. Je suis tout...

Le président: Donc, vous n'êtes pas d'accord pour que nous invitions le CN?

M. David McGuinty: J'aimerais beaucoup que nous invitions le CN, monsieur...

Le président: D'accord...

M. David McGuinty: ... mais je veux que l'organisme de réglementation soit aussi représenté, et non seulement l'organisme qui est réglementé. Invitons les gens...

Le président: Monsieur McGuinty, pour cela, il faudra en discuter à la séance prévue pour discuter de nos travaux jeudi.

M. David McGuinty: Excellent. Faisons-le, dans ce cas.

Le président: Alors, aujourd'hui, vous n'êtes pas d'accord...

M. David McGuinty: Non, monsieur.

Le président: D'accord. Vous avez votre réponse.

Madame la ministre, merci d'être venue.

Monsieur Lapointe, monsieur Lévesque et madame Kinney, merci beaucoup.

L'hon. Lisa Raitt: Merci beaucoup à tous.

• (1630)

Le président: Nous allons nous arrêter cinq minutes.

• (1625)

(Pause)

• (1630)

Le président: Nous sommes prêts à reprendre la séance.

Premièrement, je souhaite la bienvenue au ministre Lebel. Merci beaucoup. Et nous avons aussi Mme Boileau, M. Lévesque et Mme Laroche. Merci à vous de votre présence.

Sans plus attendre, monsieur Lebel, nous vous écoutons.

[Français]

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

[Traduction]

Merci aux membres du comité. C'est un plaisir de vous rencontrer tous de nouveau, et je me réjouis à l'idée de continuer à travailler avec vous.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de présenter le Budget principal des dépenses 2015-2016 pour les infrastructures, les collectivités et les ponts fédéraux de Montréal, et pour l'Agence économique du Canada pour les régions du Québec.

Je suis accompagné aujourd'hui de hauts fonctionnaires d'Infrastructure Canada: le sous-ministre, Louis Lévesque, l'agente principale des finances, Darlene Boileau et la sous-ministre déléguée, Yazmine Laroche. M'accompagne également M. Marc Lemieux, de DECRQ. Je suis également accompagné de quelques autres employés du ministère que j'ai l'honneur de représenter.

Je suis accompagné de ces personnes parce que je veux vous montrer à quel point nous travaillons fort pour la population canadienne. Nous avons accompli beaucoup de choses depuis que nous nous sommes présentés devant le comité à la même époque l'an dernier, ce qui prouve que le soutien de notre gouvernement pour l'infrastructure est plus fort que jamais. On peut le constater dans les efforts consacrés à la mise en oeuvre du Nouveau Plan Chantiers Canada et dans notre engagement à veiller à ce que le nouveau pont pour le Saint-Laurent — l'un des plus importants projets d'infrastructure publique en Amérique du Nord — soit terminé d'ici 2018.

Ces deux initiatives représentent la majeure partie de nos dépenses prévues. Je suis heureux que nous soyons ici aujourd'hui pour demander du financement qui sera affecté à des projets soutenus dans le cadre de ces formidables initiatives.

Comme vous le savez, le gouvernement du Canada a effectué des investissements sans précédent dans les infrastructures. Depuis notre arrivée au pouvoir, le Canada s'est régulièrement classé en tête des pays du G7 pour ce qui est des investissements en infrastructure, exprimés en pourcentage du PIB, et c'est tout un contraste par rapport aux années libérales, durant lesquelles le Canada figurait en queue de peloton.

[Français]

Grâce à des investissements records, nous avons été en mesure de réduire l'âge moyen de nos infrastructures publiques à son niveau le plus bas depuis les années 1980. Avec ces 75 milliards de dollars d'investissements dédiés aux infrastructures publiques, nous allons bâtir sur ce momentum. Nous allons poursuivre nos investissements dans des projets clés et stratégiques afin de soutenir la croissance économique et la création d'emplois au Canada.

Évidemment, ces investissements comprennent le nouveau plan Chantiers Canada. Il s'agit d'un plan de 53 milliards de dollars établi sur 10 ans, soit le plus important et le plus long plan d'infrastructure fédéral de l'histoire du Canada.

• (1635)

[Traduction]

Grâce à ce plan historique et au Fonds de la taxe sur l'essence fédéral, nous mettrons près de 2 milliards de dollars à la disposition des municipalités en 2015 et nous soutiendrons des milliers de projets nouveaux ou en cours répondant aux priorités locales dans l'ensemble du pays.

Des promoteurs de partout au pays ont commencé à présenter des plans d'affaires aux fins d'examen et à proposer des projets en vue d'un financement dans le cadre des divers volets du plan.

[Français]

Par exemple, plus tôt cette année, nous avons annoncé des investissements fédéraux de près de 44 millions de dollars afin d'apporter des améliorations stratégiques au Port de Montréal. Cet argent provient du volet Infrastructures nationales du Fonds Chantiers Canada.

Nous avons aussi accompli beaucoup de travail avec nos partenaires dans le cadre de l'enveloppe provinciale-territoriale.

Enfin, des projets d'une valeur totale de plus de 5 milliards de dollars ont été identifiés.

[Traduction]

Peut-être vous appellerez-vous aussi que nous avons consacré 1 milliard de dollars au volet Infrastructures provinciales-territoriales du Fonds des petites collectivités à des projets dans des collectivités de moins de 100 000 habitants.

J'aimerais maintenant attirer votre attention sur l'un des plus importants projets d'infrastructure publique en cours en Amérique du Nord, le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, et vous présenter la façon dont nous prévoyons dépenser au cours du prochain exercice les fonds que nous demandons. Je souhaite profiter de l'occasion pour faire le point sur ce projet.

[Français]

Je suis heureux de vous informer que le projet continue de progresser à bon rythme et sans problèmes. L'année 2015 sera, en particulier, une année charnière, avec la construction de cette infrastructure qui devrait débiter plus tard au printemps ou au début de l'été.

Je vous rappelle que le projet est effectué en partenariat public-privé, afin de s'assurer que les contribuables obtiennent la meilleure valeur possible et que le projet soit livré à temps.

[Traduction]

Nous en sommes actuellement à l'étape de la demande de propositions. Trois consortiums admissibles ont présenté leurs propositions techniques à la mi-février, et ils ont jusqu'au début d'avril 2015 pour soumettre leurs propositions financières. Une fois que nous aurons évalué ces propositions, nous annoncerons le promoteur choisi.

[Français]

Notre gouvernement conservateur a respecté tous les échéanciers menant à la construction de cette infrastructure. Par exemple, en septembre dernier, nous avons complété la construction de la jetée temporaire de L'Île-des-Soeurs. Non seulement ces travaux ont duré trois mois de moins que prévu, mais le coût a été de 25 millions de dollars de moins que prévu, ce qui démontre encore la rigueur et l'excellence des équipes qui travaillent sur ce projet.

[Traduction]

En janvier 2015, nous avons également donné le coup d'envoi à d'importants travaux avec Hydro-Québec pour déplacer un segment d'une ligne de transmission à Brossard afin de permettre la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Nous nous sommes engagés à mettre en service le nouveau pont sur le Saint-Laurent d'ici 2018 et à terminer le reste du projet de corridor d'ici 2020. On s'attend à ce que le projet crée 30 000 emplois et ait une incidence positive sur les économies locale, régionale et nationale.

Monsieur le président, nous demandons également environ 1,5 milliard de dollars pour soutenir les projets nouveaux ou en cours financés dans le cadre de programmes et d'ententes de financement existants. Cela comprend des projets réalisés au titre du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada, comme le travail continu sur la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk.

[Français]

Bien sûr, j'ai aussi l'honneur d'être le ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. Les régions du Québec sont donc toutes desservies par notre ministère. Le mandat de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec consiste à appuyer la croissance économique de toutes les régions du Québec et tout est mis en oeuvre pour ce faire.

Permettez-moi de donner quelques exemples à cet égard. Quelques chiffres illustrent bien les actions de l'Agence de développement économique du Canada depuis 2006. On parle de 5 326 projets financés, de près de 2,5 milliards de dollars versés en contributions par le gouvernement fédéral et de plus de 9 milliards de dollars d'investissements totaux projetés avec les partenaires.

[Traduction]

Les priorités de notre gouvernement conservateur demeurent la création d'emplois, la croissance économique et la prospérité à long terme. Les mesures que DECRQ prend y correspondent. Le ministère favorise le démarrage et la croissance des entreprises en les aidant à devenir plus concurrentielles, productives, innovatrices et actives sur les marchés étrangers. DECRQ appuie aussi les efforts des régions du Québec qui cherchent à mobiliser et à attirer de nouveaux investissements de manière à mieux prospérer. DECRQ est présent dans chacune des régions du Québec avec ses 12 bureaux, mais il se concentre sur les régions dont la croissance économique est lente.

Les conseillers de DECRQ aident directement les PME, les acteurs du développement économique et les organismes en offrant de l'accompagnement et de l'aide financière. Dans le cadre de son Programme de développement économique du Québec, le DECRQ contribue aussi au renforcement de l'économie des collectivités et des régions aux prises avec des enjeux de développement économique en leur offrant une aide ponctuelle et ciblée.

DECRQ poursuit ses efforts de soutien aux collectivités avec l'Initiative canadienne de diversification économique des collectivités tributaires du chrysotile lancée en juin 2013 et dont le budget

est de 50 millions de dollars sur sept ans. Nous allons certainement voir cela dans le budget encore, car c'est sur sept ans. Cela sert à aider les collectivités et les entreprises des

[Français]

les Appalaches et la MRC des Sources.

[Traduction]

À ce jour, 17 projets ont obtenu des fonds, 6,5 millions de dollars ont été dépensés, 25 millions de plus seront dépensés et 19,5 millions seront réservés pour les besoins futurs de cette région. Notre équipe continue de travailler sur le terrain jour après jour.

• (1640)

[Français]

À la suite de la catastrophe de Lac-Mégantic, nous avons mis en oeuvre, en juillet 2013, l'Initiative d'aide à la relance économique et à la reconstruction de la ville.

Dotée d'une enveloppe de 35 millions de dollars pour sept ans, elle est composée des trois volets suivants, à savoir une aide à la reconstruction pouvant atteindre 20 millions de dollars, une aide directe aux entreprises et OBNL pouvant atteindre 10 millions de dollars et une aide sous forme de deux fonds d'investissement pouvant atteindre 5 millions de dollars gérés par la Société d'aide au développement des collectivités, la SADC, de la région de Mégantic.

Je le répète. Il s'agit de 35 millions de dollars sur une période de sept ans. Vous allez revoir cela l'année prochaine, parce que cet argent ne sera pas tout investi cette année. On parle de l'année prochaine, mais si on n'a pas utilisé l'argent qu'on aurait dû dépenser, on sait déjà que cela se fera sur une période de sept ans. Je vais donc sûrement le réentendre, mais, cela dit, on parle d'une période de sept ans.

Seize projets ont obtenu du financement. Plus de 15 millions de dollars ont été versés en contributions pour des investissements projetés de près de 35 millions de dollars. Bien sûr, les deux enveloppes des programmes seront toutes investies dans les régions pour lesquelles l'argent avait été réservé. Une équipe dédiée est présente sur le terrain et travaille de près avec les partenaires locaux pour s'assurer de bien comprendre leurs besoins, les accompagner dans leurs démarches de développement économique et identifier les options de financement possibles.

Compte tenu des fausses informations ayant circulé dernièrement, je tiens à préciser de nouveau que les fonds sont dépensés ou reportés aux années subséquentes en fonction des besoins. Les fonds reportés résultent principalement de projets dont l'ampleur ou le rythme a été moindre que prévu et qui s'étalent sur plusieurs années.

[Traduction]

Je suis particulièrement fier de nos progrès dans la construction de projets d'infrastructure qui se traduisent par des résultats concrets pour les Canadiens. Mes fonctionnaires et moi-même serions heureux de répondre à vos questions à propos de n'importe quel aspect de notre Budget principal des dépenses qui nous permettra de continuer dans cette voie.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur ministre.

Nous allons passer aux questions, et c'est M. Mai qui commence, pour sept minutes.

[Français]

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, de votre présence parmi nous aujourd'hui.

Vous avez abordé, comme on aime bien l'appeler, la question du pont Champlain. Vous avez parlé de trois consortiums. Il y avait au départ six consortiums et il n'en reste maintenant que trois. Pouvez-vous nous dire quels étaient les critères de sélection pour ces trois consortiums? Pourquoi les a-t-on choisis?

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le président, je vais céder la parole à M. Lévesque. Vous comprendrez que je ne connais pas tous les détails de l'appel d'offres des consortiums.

Une des raisons pour lesquelles je ne les connais pas est que, depuis le début, je me suis tenu très loin de tout processus qui amenait à faire une sélection. Pour passer de six consortiums à trois, il y avait évidemment des critères très précis à respecter.

Encore aujourd'hui, les équipes qui effectuent les analyses sont au travail. Je vais demander à M. Lévesque de vous informer de ce qu'il a à dire par rapport à ces critères.

• (1645)

M. Louis Lévesque: Essentiellement, il s'agissait de critères de compétence technique, de solidité financière, d'expertise en construction et ainsi de suite. Au départ, on a identifié six groupes. L'objectif de cet exercice était de réduire ce nombre à trois parce que, à l'étape suivante, soit l'appel de propositions qui est actuellement en cours, ces groupes devaient investir des sommes très importantes pour développer des propositions à un degré de sophistication nécessaire pour déposer ces propositions.

M. Hoang Mai: Votre analyse est-elle publique? En effet, il n'y a rien sur le site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada relativement aux critères et aux évaluations. Est-ce que cela est normal?

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le député, si je comprends ce que dites, vous pensez qu'on doit indiquer sur un site Internet les règles ou les éléments en vertu desquels vont être analysés des consortiums qui déposent une offre de services?

M. Hoang Mai: C'est exact.

L'hon. Denis Lebel: Une compagnie va donc savoir exactement sur quoi une autre s'est basée. Il y a un processus. Les entreprises qui soumettent des offres connaissent les critères, mais en ce qui a trait au processus, par exemple, pour ce qui est du nombre d'équipes, je vais poser la question à M. Lévesque.

Combien y a-t-il d'équipes? Comment se passe le processus à cet égard au sujet du nombre d'équipes?

M. Hoang Mai: Monsieur le ministre, c'est ce qu'on appelle de la transparence. On demande que ce soit transparent. Vous avez dit vous-même que votre appel d'offres était ouvert, public et transparent. Toutefois, lorsqu'on vous demande de connaître les critères, vous ne voulez pas les rendre publics.

M. Louis Lévesque: Il y a un équilibre à maintenir entre la transparence et les intérêts financiers des contribuables. L'objectif des processus de partenariat public-privé est d'inciter les gens qui soumissionnent à faire le maximum pour le moins possible.

M. Hoang Mai: Tout à fait, mais pour nous...

M. Louis Lévesque: On leur donne donc des caractéristiques techniques, mais on ne veut pas leur donner trop d'informations sur ce que les autres font parce qu'on veut qu'il y ait un minimum de collusion.

M. Hoang Mai: Ma question se limite aux critères de sélection.

La création d'emplois au Canada est-elle un critère de sélection? Le fait d'utiliser des matériaux fabriqués au Canada est-il, oui ou non, un critère de sélection?

M. Louis Lévesque: Les critères appliqués le sont en vertu des accords commerciaux que nous avons conclus. Ceux-ci ne contiennent pas de critères ou de règles spécifiques sur l'origine des matériaux, par exemple.

M. Hoang Mai: Autrement dit, l'impact économique pour le Canada n'est pas important dans vos critères de sélection. C'est pour cette raison que je demande que les critères soient publics.

Vous savez comme moi que nous n'allons pas à l'encontre de nos accords de libre-échange si, en matière d'infrastructures, Transports Canada se procure des matériaux fabriqués au Canada ou au Québec. Je ne comprends pas que cet aspect ne soit pas pris en considération.

L'hon. Denis Lebel: Vous comprenez tout de même que nous ne pouvons pas aller à l'encontre des accords et des ententes.

M. Hoang Mai: On ne va pas à l'encontre des accords.

L'hon. Denis Lebel: À cet égard, nous respectons les critères. Nous avons parlé de 30 000 emplois qui seront créés chez nous. D'ici 2018, nous allons suivre un processus et nous allons le faire dans les règles de l'art.

M. Hoang Mai: Vous parlez de 30 000 emplois?

L'hon. Denis Lebel: L'ensemble du projet va générer 30 000 emplois.

M. Hoang Mai: Savons-nous comment ces emplois seront créés? C'est vraiment troublant pour nous.

Premièrement, vous nous demandez d'adopter des budgets, mais vous ne nous dites pas quels critères vous utilisez dans le cadre d'un projet qui, comme vous l'avez mentionné, est d'une grande envergure. En fait, c'est l'un des plus grands projets au Canada et il s'avère qu'il va être réalisé dans la circonscription de Brossard—La Prairie. Le plus important, par contre — et je pense qu'on s'entend là-dessus —, c'est le manque de transparence. On peut penser ici aux problèmes relevées par la Commission Charbonneau.

L'hon. Denis Lebel: Non, vous voulez que je m'engage sur ce terrain. Je ne vous le permettrai pas. Les règles de l'art sont respectées depuis le début. En matière de sélection, il y a plusieurs étapes et niveaux. Tout est fait dans les règles de l'art et nous suivons partout les règles de l'OCDE. Nous faisons depuis le début un travail exceptionnel et nous allons continuer à le faire. Ce projet va être prêt trois ans plus tôt que prévu.

M. Hoang Mai: En tant que parlementaires, comment pouvons-nous savoir que votre travail est bien fait? En aucune façon nous ne pouvons savoir si vous suivez vraiment les règles. Vous dites que c'est le cas et nous devons croire votre parole.

L'hon. Denis Lebel: Nous n'allons pas livrer des informations pendant un processus d'appel d'offres impliquant un contrat d'une valeur aussi élevée et risquer d'avantager une ou des compagnies alors qu'on parle ici du bien-être des contribuables canadiens.

M. Hoang Mai: Votre critère de sélection est que la compagnie devra créer des emplois au Canada. C'est tant mieux si le consortium que vous avez choisi répond à ce critère. Ce sont justement les critères que nous devons comprendre. Malheureusement, je trouve qu'il y a un manque de transparence.

Comme vous le savez, à part le gouvernement conservateur, tout le monde s'oppose au péage. Les profits que fera la compagnie privée si l'option du péage est retenue peuvent être calculés. Or pouvez-vous nous assurer que, dans le cas où un autre gouvernement prendrait le pouvoir et déciderait d'abolir le péage, nous n'aurons pas une pénalité à payer à ce consortium?

•(1650)

L'hon. Denis Lebel: D'abord, je ne suis pas d'accord sur ce que vous venez de dire. Nous allons continuer à travailler sur ce dossier. Vous me demandez de parler du prix du péage sans savoir combien va coûter le pont.

Pensez-y bien et regardez la logique que vous utilisez. Nous allons attendre de connaître le montant de la soumission et nous allons étudier la question. Je veux rappeler à tout le monde que le fédéral va payer une partie importante du coût relatif à ce pont et qu'il va décider du coût du péage. Cela a été fait quelques mois avant l'ouverture des autoroutes 30 et 25 et on parle ici d'une ouverture en 2018. Les gens pourront savoir bien à l'avance quel sera le prix qu'ils auront à encourir.

Je vais maintenant céder la parole à M. Lévesque, qui avait une information importante à vous livrer à cet égard.

M. Louis Lévesque: Voici ce que nous demandons aux compagnies d'inclure dans leurs soumissions.

Les trois consortiums qualifiés vont soumettre un prix pour la construction, l'entretien et ainsi de suite, ainsi qu'un prix pour la gestion d'un système de péage. Par contre, le montant du péage sera déterminé par le gouvernement. L'entreprise en question ne fera aucun profit et ne subira aucune perte pour ce qui est du péage. Elle va recueillir les paiements établis par le propriétaire du pont, c'est-à-dire le gouvernement fédéral. Sa situation financière ne sera en aucune façon touchée par le niveau du péage.

M. Hoang Mai: Je ne pense pas qu'une entreprise privée sera intéressée si elle ne peut pas faire de profit.

M. Louis Lévesque: La structure financière fait en sorte que les revenus du péage vont revenir essentiellement à l'État et non à l'entreprise. L'entreprise fonde sa soumission sur le paiement du prix du pont et le paiement, par la suite, de versements annuels. Comme le disait le ministre, le gouvernement va déterminer ultérieurement, compte tenu de tout cela, le niveau des péages appliqué sur le pont. Celui-ci n'aura pas d'incidence sur ce qui sera versé aux promoteurs sauf, peut-être, de façon mineure, pour l'entretien.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Lévesque.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

[Français]

Monsieur le ministre, bienvenue au comité.

[Traduction]

Monsieur le ministre, j'aimerais commencer en rappelant un échange que nous avons eu il y a un an, le 25 mars 2014. Je vous ai demandé s'il y avait de nouveaux fonds pour le budget des dépenses. M. Lévesque a répondu que ce n'était pas dans le budget des

dépenses. J'ai alors demandé s'il n'y avait pas de nouveaux fonds le 1^{er} avril. Vous avez répondu, monsieur le ministre, que non, ce n'était pas dans le budget des dépenses.

Cette année, vous nous présentez un budget de 3,6 milliards de dollars — une baisse par rapport aux quelque 3,7 milliards de l'année passée —, alors que les besoins en infrastructure au Canada explosent, que les ponts d'étagement et les routes s'écroulent sur la tête des gens qui vivent, par exemple, dans

[Français]

la belle ville de Montréal.

[Traduction]

L'ancien Fonds Chantiers Canada avait grimpé à environ 1,6 milliard de dollars par année pour les projets d'infrastructure communautaire, mais le financement a chuté radicalement. C'est indéniable. Il diminue de près de 90 % pour arriver à seulement 210 millions de dollars par année, ce qui prive les municipalités de fonds qui sont vraiment nécessaires.

Cela ne reviendra pas avant cinq ans, et vous le savez. C'est remis à la semaine des quatre jeudis politique et nous savons pourquoi, monsieur le ministre. C'est une décision politique — les gouvernements prennent des décisions politiques. Ça se comprend. Mais votre gouvernement a cherché à équilibrer le budget tout en faisant des promesses irréflechies de dépenses, par exemple, la répartition des revenus.

Vous n'avez rien fait, ou avez fait très peu ou moins que nécessaire pour stimuler la croissance économique, pour créer des emplois et pour aider les familles de la classe moyenne.

Comment expliquez-vous cela?

L'hon. Denis Lebel: Premièrement, je ne suis pas du tout d'accord avec vous. J'ai un graphique qui provient du Budget de 2013 concernant l'âge moyen de l'infrastructure au Canada. Vous pouvez voir l'âge de l'infrastructure de 1973 à 1994 et 1997. L'âge de l'infrastructure atteignait un pic en 2000, 2003, 2006. Depuis, c'est en baisse, et la baisse va se poursuivre parce que nous investissons dans l'infrastructure.

Je suis, comme 25 de mes collègues, dont le président du comité, un ancien politicien municipal. Je sais exactement ce qui est en jeu en ce moment. Nous avons doublé, prolongé

•(1655)

[Français]

dans une loi du

[Traduction]

Fonds de la taxe sur l'essence. Mais c'est un programme échelonné sur 10 ans; il n'y a pas de course. L'argent n'a pas à être dépensé cette année, mais au cours des 10 prochaines années. On ne retirera pas d'argent de ce programme.

En ce qui concerne le volet relatif à l'infrastructure nationale, le volet relatif aux provinces et territoires, c'est un programme de 10 ans. Dans le budget, nous avons l'argent pour les projets, mais ce n'est pas une course et les provinces et municipalités vont avoir tout l'argent qu'elles veulent au cours des 10 prochaines années.

M. David McGuinty: C'est bien d'entendre cela. Je suis certain que les membres de la Fédération canadienne des municipalités seront ravis d'entendre qu'ils recevront tout l'argent dont ils ont besoin.

J'aimerais vous poser deux autres questions précises, monsieur le ministre.

L'hon. Denis Lebel: Il est certain qu'ils recevront l'argent prévu par ce programme.

M. David McGuinty: Deux questions.

La ministre des Transports était parmi nous il y a quelques minutes. Elle nous a confirmé que le gouvernement consacre 35 millions de dollars à la sécurité ferroviaire. Maintenant, je vous informe que vous consacrez 42 millions de dollars à des publicités sur le Plan d'action économique.

Dans le budget, le gouvernement prévoit un montant additionnel de 11 millions de dollars pour d'autres messages publicitaires odieux à la télévision et sur des panneaux d'affichage. Au cours des cinq dernières années, le ministère de l'Infrastructure a dépensé 29 millions de dollars pour des panneaux d'affichage. Oui, 29 millions de dollars, monsieur le ministre.

Quelle partie des 11 millions de dollars est-ce que votre ministère prévoit dépenser pour des panneaux d'affichage et des publicités additionnelles?

L'hon. Denis Lebel: La Fédération canadienne des municipalités a participé à toutes les étapes de l'élaboration du plan Chantiers Canada.

M. David McGuinty: Qui dépense les 29 millions de dollars?

L'hon. Denis Lebel: J'ai écouté votre question. Maintenant, vous allez écouter ma réponse.

Nous élaborons le programme avec la fédération depuis 10 ans, et environ 13 tables rondes ont été organisées d'un bout à l'autre du Canada. Depuis le début du processus, les municipalités sont au courant de ce que comprendra le programme, et elles savent qu'elles recevront les recettes du Fonds de la taxe sur l'essence pendant 10 ans. Nous continuerons de travailler avec elles.

Je n'ai pas entendu ce que la ministre des Transports vous a répondu.

M. David McGuinty: Qu'en est-il des publicités, monsieur le ministre? Combien d'argent sera dépensé en messages publicitaires cette année?

L'hon. Denis Lebel: Moins que ce que le gouvernement libéral précédent a dépensé.

M. David McGuinty: De quel montant s'agit-il? Vos adjoints sont ici. Quel est le montant?

L'hon. Denis Lebel: Nous n'avons pas la réponse, mais...

M. David McGuinty: Vous n'avez pas les chiffres. D'accord.

L'hon. Denis Lebel: Nous avons vu à quel point l'infrastructure ne vous tient pas à coeur. Je me souviens de l'époque où vous n'aviez pas d'argent pour l'infrastructure.

M. David McGuinty: Voici ma seconde question, monsieur le ministre.

Le 13 mai 2014, j'ai demandé à maintes reprises à vos collaborateurs s'ils avaient effectué une analyse ou une évaluation des effets d'un péage exigé sur un nouveau pont dans la région de Montréal, que j'ai appelés les « effets distributifs », et je leur ai demandé de me donner des renseignements, sur les embouteillages, par exemple. Quelles pressions seraient exercées sur les autres ponts

et le transport en commun? Quelles en seraient les répercussions financières et les incidences sur les recettes?

Il y a quelques instants, la ministre des Transports a dit à mon collègue qu'on a procédé à une analyse exhaustive des répercussions financières d'un système de péage sur le pont Windsor-Détroit, et que l'analyse doit être présentée au Conseil du Trésor avant qu'un sou puisse être dépensé pour ce projet.

J'ai posé à maintes reprises la même question à vos collaborateurs, mais ils ne m'ont rien dit.

Pouvez-vous maintenant me dire où est l'analyse?

L'hon. Denis Lebel: Je vais utiliser le même mot que vous: « rien ». C'est exactement ce que vous avez fait pour remplacer ce pont quand votre parti était au pouvoir.

M. David McGuinty: Est-ce une réponse, monsieur le ministre?

L'hon. Denis Lebel: Vous n'avez absolument rien fait pour réparer un pont qui menaçait de tomber...

M. David McGuinty: Avez-vous cette analyse, monsieur le ministre?

L'hon. Denis Lebel: ... et nous allons construire un pont d'ici 2018. Nous allons faire cela dans les délais prévus, et nous discutons de la circulation avec la province et les municipalités environnantes. Cependant, pour l'instant, nous attendons de savoir tout ce que le consortium...

M. David McGuinty: D'accord.

L'hon. Denis Lebel: ... jusqu'à présent...

M. David McGuinty: Monsieur le ministre, je crois qu'il est juste de dire que vous ne le savez pas.

L'hon. Denis Lebel: J'aimerais bien terminer ma réponse.

M. David McGuinty: Vous ne pouvez pas dire que vous allez créer 30 000 emplois si vous n'avez pas exécuté d'analyse.

L'hon. Denis Lebel: Nous saurons combien le pont va coûter après avoir analysé les trois propositions du consortium. À ce moment-là, nous pourrions déterminer quel sera le prix du péage.

M. David McGuinty: Il y a quelques instants, vous avez fait un beau discours concernant 30 000 emplois.

Le président: Silence, je vous prie.

Votre temps est écoulé.

Je vous invite à terminer votre réponse, monsieur le ministre.

• (1700)

M. David McGuinty: Monsieur le président, j'ai demandé au ministre d'où viennent les 30 000 emplois. Où est l'analyse?

Comment pouvez-vous dire au comité que 30 000 emplois seront créés si aucune analyse n'a été réalisée à ce sujet?

Le président: Monsieur McGuinty, votre temps est écoulé.

M. David McGuinty: Pouvez-vous obtenir une réponse, monsieur le président?

Le président: Compte tenu du nombre de fois que vous avez interrompu le ministre, il aurait probablement pu... D'accord?

Monsieur Braid, vous disposez de sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis ravi d'avoir l'occasion de poser des questions au ministre.

Merci beaucoup, monsieur le ministre, d'avoir fait le point sur les divers dossiers dont vous êtes responsable.

M. McGuinty doit être nouveau ici, parce qu'il ne comprend pas un aspect important du processus budgétaire. Quand nous comparons des budgets, nous comparons le Budget principal des dépenses d'une année à celui d'une autre année. Nous ne comparons pas le Budget principal des dépenses au Budget supplémentaire des dépenses (C).

Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser une question très simple. Quand je compare le Budget principal des dépenses d'Infrastructure Canada de 2014-2015 à celui de 2015-2016, je vois qu'il y a une augmentation. Pourriez-vous me confirmer cela, monsieur le ministre?

L'hon. Denis Lebel: Comme vous le savez, nous remboursons les provinces ou les municipalités quand nous recevons la facture. C'est toujours de cette manière que nous procédons dans les ministères des Transports et de l'Infrastructure, comme dans tous les ministères. Les chiffres changent en fonction des projets prévus, parce que les municipalités et les provinces nous informent de leurs projets pour l'année.

Maintenant, je vais demander au sous-ministre...

M. Louis Lévesque: C'est exact. Le Budget principal des dépenses de 2014-2015 était de 3,3 milliards de dollars, et cette année, il est de 3,633 milliards de dollars.

M. Peter Braid: Donc, est-ce que les dépenses seront plus élevées cette année?

M. Louis Lévesque: Oui, d'un montant de 300 millions de dollars.

M. Peter Braid: D'accord. Merci beaucoup.

Si je comprends bien le fonctionnement du nouveau plan Chantiers Canada, les projets sont présentés et dirigés par les municipalités et les provinces, avec lesquelles nous travaillons en partenariat. S'il y a augmentation du nombre de projets présentés, nous modifions les fonds alloués au moyen du Budget supplémentaire des dépenses. Est-ce exact?

L'hon. Denis Lebel: Oui, c'est bien cela.

Nous devons transférer aux provinces toutes les recettes générées pendant l'année par la taxe sur l'essence. Cette année, en tout, nous leur avons transféré près de 2 milliards de dollars en juillet et en novembre. Il est certain que les recettes générées par la taxe sur l'essence augmenteront au cours des prochaines années. Nous leur transférons l'argent deux fois par an.

Le plan s'échelonne sur 10 ans. Rappelons-nous qu'il ne s'agit pas d'une course. Les provinces et les territoires ne sont pas obligés de nous présenter tous leurs projets cette année, parce qu'ils ont établi un plan sur 10 ans, et nous gérons l'argent. En fonction de la manière dont ils présenteront leurs projets, il pourrait y avoir des chevauchements. C'est de cette manière que nous travaillons et que nous continuerons de travailler avec eux.

M. Peter Braid: Vous savez, je suis député depuis six ans, et je prends très au sérieux mon travail au sein du comité. Je fais rarement preuve de partisanerie politique au comité, mais compte tenu de l'orientation des questions de M. McGuinty, je ne peux m'empêcher d'aller dans ce sens.

Monsieur le ministre, pourriez-vous comparer le bilan du gouvernement conservateur en matière d'infrastructure depuis 2006 à celui du gouvernement libéral précédent?

[Français]

L'hon. Denis Lebel: Ce graphique se passe de commentaires. Ce n'est pas un graphique politique. Il a été établi par des équipes de fonctionnaires. J'ai plusieurs copies ici pour ceux qui veulent le consulter. Il indique le vieillissement des infrastructures au Canada. Il n'y a rien à ajouter, monsieur le député.

Nous nous référons présentement à l'âge des infrastructures au Canada en 1980 alors qu'elles étaient extrêmement vieillissantes, avec une pointe en 1994. Les infrastructures au Canada ont été les plus vieilles entre 2000 et 2006. C'est ce qu'illustre le graphique. Ce n'est pas moi qui le dis. Nous pouvons toutefois voir quelle sera la situation avec un investissement de 75 milliards de dollars. La courbe sera sûrement en bas de 1980.

Vous avez absolument raison. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Ce n'est pas partisan. Cela vient des équipes qui analysent les infrastructures. Elles sont constituées de fonctionnaires tout à fait indépendants. Une image vaut mille mots, monsieur le député.

● (1705)

[Traduction]

M. Peter Braid: C'est vrai, et nous voyons que l'âge moyen des infrastructures publiques au Canada a diminué parce que les investissements annuels moyens du gouvernement conservateur au chapitre de l'infrastructure sont trois fois plus élevés que ceux du gouvernement libéral précédent.

J'aimerais aussi vous poser une question au sujet du nouveau pont sur le Saint-Laurent. Monsieur le ministre, pourriez-vous nous expliquer pourquoi ce projet est si important pour les Montréalais et tous les Canadiens?

[Français]

L'hon. Denis Lebel: Bien sûr.

[Traduction]

Il s'agit d'un pont extrêmement important, parce qu'il reliera toute la partie est du pays aux États-Unis. Tous les jours, beaucoup de camions emprunteront ce pont.

[Français]

Il est très important de rappeler que c'est le seul endroit au Canada où le pays possède des ponts à l'intérieur d'une province. Nous remplaçons ce pont parce qu'il est la propriété du gouvernement du Canada. Le pont Jacques-Cartier et le pont Champlain sont à 100% la propriété du gouvernement canadien. Quant au pont Honoré-Mercier, il est à 50 % la propriété du gouvernement du Canada. Notre partie de ce pont est presque rénovée en totalité, l'autre partie appartenant au gouvernement du Québec. Nous faisons ces travaux parce que c'est un devoir, mais également parce que la circulation sur ces ponts génère de l'activité économique.

Nous avons pris ces travaux très au sérieux. Le 5 octobre 2011, nous avons annoncé un projet dont nous estimons que le coût se situerait entre 3 et 5 milliards de dollars. L'appel d'offres est en cours et nous avons reçu la partie technique à la mi-février. Nous allons recevoir la partie financière d'ici le 1^{er} avril.

Ce projet comprend l'entretien du pont sur une période de 30 ans. Nous avons fait ce qui n'avait pas été fait dans les années antérieures. Nous nous sommes occupés de ce corridor extrêmement important pour l'économie de tout l'Est du Canada, des Maritimes et de l'Ontario étant donné qu'il assure un lien direct avec les États-Unis.

[Traduction]

M. Peter Braid: Merci.

Pour terminer, je vais revenir à l'infrastructure. En 2007, le gouvernement a lancé le plan Chantiers Canada, puis, dans le budget de 2013, il a présenté le nouveau plan Chantiers Canada.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous expliquer brièvement en quoi le nouveau plan diffère du plan original?

L'hon. Denis Lebel: Merci.

Le nouveau plan est différent parce que la taxe sur l'essence est permanente maintenant. Cela permet aux maires d'un bout à l'autre du pays de savoir à quoi s'attendre. Ils peuvent élaborer des plans sur 10 ans.

Oui, nous avons ajouté plusieurs catégories à la taxe sur l'essence

[Français]

pour donner plus de souplesse et plus de flexibilité

[Traduction]

aux maires et aux conseillers municipaux pour qu'ils puissent décider quoi faire avec l'argent généré par la taxe sur l'essence.

[Français]

Nous avons ajouté une nouvelle partie à ce plan d'infrastructures qui est le plus long de l'histoire de pays. Il s'échelonne sur 10 ans. Il est beaucoup plus important, passant de 33 milliards de dollars à 53 milliards de dollars. Nous allons le mettre en oeuvre tout en équilibrant le budget et en ne haussant pas les taxes avec une taxe sur le carbone, comme celle que proposent les deux partis à ma droite.

[Traduction]

Nous avons créé le nouveau volet d'infrastructures nationales, qui favorise le développement économique au pays, en équilibrant le budget sans augmenter les impôts sur le revenu. Le plan précédent n'avait pas cela. Pour ce qui est des autres aspects du plan, nous travaillons maintenant en partenariat avec les provinces et les territoires, et nous respecterons leurs compétences — ce qui est extrêmement important, à notre avis.

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan, vous disposez de cinq minutes.

M. Mike Sullivan: Je les prendrais volontiers.

Le président: Toutes mes excuses, monsieur Sullivan. J'ai mal lu la liste.

Monsieur Yurdiga, vous disposez de sept minutes.

Je suis désolé.

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Ce n'est rien. Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, merci de prendre le temps de comparaître aujourd'hui. Il est très important d'aller de l'avant et de veiller à ce que les municipalités deviennent de plus en plus fortes.

Avant de devenir député en juillet 2014, j'étais le maire — nous disons « préfet » — du comté d'Athabasca. De 2006 à 2013, les investissements dans les infrastructures de nos collectivités ont considérablement augmenté. Nous en étions très reconnaissants, mais nous n'avons jamais eu la chance de remercier le gouvernement d'avoir compris qu'investir cet argent dans les municipalités est une bonne chose pour l'économie canadienne et pour tous les contribuables.

Nous entendons sans cesse nos collègues d'en face dire qu'ils investiraient plus d'argent dans l'infrastructure, mais, en fait, depuis 2006, nous avons fait des investissements record à ce chapitre. Vous étiez maire avant de devenir député et ministre: pouvez-vous comparer l'appui dont les municipalités canadiennes bénéficiaient

sous le gouvernement précédent à celui dont elles bénéficient aujourd'hui?

•(1710)

L'hon. Denis Lebel: Oui. Ce que vous dites est important. J'ai dressé la liste des anciens politiciens municipaux dans tous les caucus. Plus de 15 % des membres de notre caucus sont d'anciens politiciens municipaux, et nous sommes encore en relation avec nos anciens amis et collègues dans les municipalités et les provinces. Comme vous le savez, nous continuons de travailler avec eux.

Avant de lancer le nouveau plan, nous avons organisé 13 tables rondes dans l'ensemble du pays. Une seule organisation a été invitée à toutes les tables rondes, et c'était la FCM, la Fédération canadienne des municipalités. Les municipalités ont participé au processus. Elles savaient exactement à quoi s'attendre. Nous continuons de travailler dans leur intérêt.

Demandez aux maires s'ils veulent plus d'argent pour l'infrastructure, et il est certain qu'ils diront oui. Toutefois, nous devons équilibrer le budget, tout comme ils doivent le faire au niveau municipal. Il est facile de promettre quelque chose, mais s'il faut augmenter les impôts sur le revenu pour y arriver... La taxe sur le carbone seulement enlèverait 20 milliards de dollars des poches des Canadiens. Ce n'est pas ce que nous voulons faire. Nous voulons laisser l'argent dans les poches des Canadiens. Ils doivent aussi payer leurs taxes municipales.

Nous continuons de travailler en partenariat avec les municipalités et les provinces, et nous continuons de les appuyer. Nous nous entretenons souvent avec les maires d'un bout à l'autre du pays. Ils savent qu'il s'agit du plan le plus important qu'ils ont jamais vu et, à mon avis, l'élément le plus important de ce plan est la prévisibilité. Maintenant, cela fait partie du projet de loi. Nous avons doublé la taxe sur l'essence et, maintenant, nous l'indexons. Ils savent que c'est une très bonne chose pour eux. Ils savent qu'ils recevront l'argent et que nous ne modifierons pas le plan. Nous continuerons de travailler en partenariat avec eux.

M. David Yurdiga: Je vous remercie pour cette réponse.

Selon mes collègues des municipalités, on avait qualifié de grande noirceur la période durant laquelle le gouvernement libéral était au pouvoir, car les municipalités ont souffert considérablement à cette époque. D'après l'opposition, les municipalités n'ont reçu aucun fonds du gouvernement fédéral pour l'infrastructure cette année. Est-ce exact?

L'hon. Denis Lebel: Non, c'est tout à fait faux. Comme je l'ai dit, nous avons effectué deux transferts totalisant près de 1,98 milliard de dollars aux provinces, qui sont en contact avec les municipalités. Nous avons transféré cette somme cette année, mais les municipalités doivent être prêtes à la dépenser.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, l'argent est là, mais si une municipalité souhaite réaliser un projet à un moment donné au cours des 10 prochaines années, comme un important projet qui touche le système d'aqueduc, d'égout ou de transport en commun, elle peut le faire durant la sixième année du programme. Ce n'est pas une course. L'argent est là pendant 10 ans. Elles doivent planifier leurs projets. Les fonds sont à leur disposition. Nous avons déjà versé cette année aux provinces et aux territoires, en juillet et en novembre, les fonds disponibles pour des projets municipaux au titre du fonds de la taxe sur l'essence. Ces transferts représentent 2 milliards de dollars.

Nous avons accepté aussi d'autres projets. Je peux parler entre autres du projet de transport en commun à Edmonton. Nous avons également prévu 666 millions de dollars pour le prolongement du métro à Toronto. Nous travaillons avec les provinces et les municipalités.

C'est donc faux. L'argent est là, mais les municipalités doivent de leur côté préparer leurs projets. Nous avons versé les fonds et nous allons respecter leur rythme. Elles nous communiqueront leurs projets quand elles seront prêtes à le faire.

M. David Yurdiga: Je vous remercie.

Toutes les villes du Canada reçoivent annuellement des sommes provenant du fonds de la taxe sur l'essence. Cet argent peut être utilisé pour quels types de projets?

L'hon. Denis Lebel: L'argent provenant du fonds de la taxe sur l'essence peut être utilisé pour des projets de transport en commun.

Les projets de transport en commun sont acceptés dans tous les volets du Nouveau Plan Chantiers Canada — tous les volets, selon la province et la municipalité.

On accepte également des projets visant les infrastructures de traitement des eaux usées, les systèmes d'eau potable, la gestion des déchets solides, les systèmes énergétiques communautaires, les routes et les ponts, le renforcement des capacités, les autoroutes, les aéroports locaux et régionaux, les lignes ferroviaires sur courtes distances, le transport maritime à courte distance, l'atténuation des catastrophes, les infrastructures de connectivité et à large bande, le réaménagement des friches industrielles, la culture, le tourisme, les sports et les loisirs.

Nous leur avons donné la souplesse qu'elles réclamaient.

M. David Yurdiga: Dans un autre ordre d'idées, j'ai rencontré différents maires, préfets et conseillers, qui se sont dits très heureux que le fonds de la taxe sur l'essence ait été doublé. Ils seront maintenant en mesure de financer des projets qu'ils n'auraient pas eu la possibilité de financer en vertu de l'ancien programme. Je tiens donc à vous remercier beaucoup pour cela. Je vous en suis reconnaissant. Grâce à cela, les municipalités sont aujourd'hui plus solides, alors je vous remercie beaucoup.

Je n'ai pas d'autres questions.

• (1715)

[Français]

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le président, je pourrais peut-être ajouter un commentaire sur la question de la taxe d'accise sur l'essence.

Nous travaillons en partenariat avec les provinces. Certaines provinces ont élaboré des critères particuliers qu'ils appliquent à leurs municipalités. Je prends l'exemple du Québec, qui a décidé d'allouer un maximum de 20 % de l'enveloppe disponible pour les secteurs de la culture, du tourisme et des sports et loisirs. C'est une décision de la province.

[Traduction]

C'est exactement la même chose dans toutes les provinces. Nous avons bien entendu conclu une entente avec toutes les provinces, mais elles ne traitent pas toutes avec leurs municipalités de la même façon.

[Français]

Je voulais seulement donner l'exemple du Québec, qui avait établi un maximum de 20 %. L'enveloppe est totalement disponible, mais le Québec voulait principalement avoir plus d'argent pour ce qui est

de l'eau potable, des eaux usées, des routes et ainsi de suite. On a donc laissé moins d'espace, mais c'est une décision de la province.

J'ai mentionné précédemment que l'argent a été transféré aux provinces en juillet et en novembre. La façon dont l'argent transite de la province vers les municipalités demeure un lien entre la province et les municipalités.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

La parole est maintenant à M. Sullivan pour cinq minutes.

M. Mike Sullivan: Vous avez déjà répondu à l'une de mes questions lorsque vous avez mentionné que 666 millions de dollars ont été prévus pour le projet de la ligne Sheppard.

Est-ce que la ville de Toronto a fait une demande au gouvernement fédéral pour le dépassement des coûts de 800 millions de dollars visant la ligne de métro Spadina, ou la province a-t-elle fait une demande au gouvernement fédéral pour l'électrification du lien ferroviaire de l'aéroport de Toronto? Est-ce que le gouvernement fédéral a reçu l'une ou l'autre de ces demandes?

L'hon. Denis Lebel: Comme vous le savez, l'argent est disponible depuis le 1^{er} avril 2014. À la fin décembre, nous avons reçu la première liste de projets de la part du gouvernement de l'Ontario. Nous sommes encore en train de tenir des discussions à ce sujet. Il s'est écoulé huit mois avant que nous recevions la liste de projets de la province.

L'argent est prévu pour le prolongement de la ligne de métro. La municipalité continue de discuter avec la province et avec nous en ce qui concerne les autres projets. Je n'ai pas la liste de tous ces autres projets. Pour l'instant, aucun n'a été accepté. Nous poursuivons les discussions avec la province.

Je peux vous dire qu'auparavant, la totalité des sommes versées au titre du fonds de la taxe sur l'essence a été consacrée par la ville de Toronto à des projets de transport en commun. C'était son choix, et nous respectons cette priorité. Nous poursuivons nos discussions avec la municipalité et la province.

M. Mike Sullivan: Vous n'avez pas dit non, alors c'est bon signe.

Ma prochaine question concerne une annonce budgétaire faite en 2013 par M. Flaherty, qu'il repose en paix. Il avait indiqué dans le document budgétaire qu'à mesure que le gouvernement allait verser des fonds pour l'infrastructure, il allait trouver des façons d'attirer des apprentis et de favoriser leur embauche dans le cadre de projets d'infrastructure, de façon à dépenser les fonds publics d'une manière qui permet de créer des emplois localement et pour les jeunes.

Jusqu'à maintenant, le gouvernement n'a rien fait pour mettre en oeuvre cette initiative annoncée par M. Flaherty. Pouvez-vous nous dire quand elle sera mise en oeuvre, le cas échéant? Allons-nous respecter la promesse de M. Flaherty?

L'hon. Denis Lebel: Je vais demander à la sous-ministre de fournir de l'information à ce sujet.

Comme vous le savez, nous avons toujours tendance à respecter les champs de compétence. Quand il s'agit de bourses d'études et d'éducation, nous consultons les provinces. Nous devons travailler avec elles.

Je vais demander à la sous-ministre de donner davantage de détails au sujet de cette partie du budget de 2013.

Madame Laroche, allez-y.

Mme Yazmine Laroche (sous-ministre déléguée, Infrastructure Canada): Cela fait partie des discussions que nous avons en ce moment avec les provinces et les territoires. Il s'agit d'un champ de compétence provinciale, alors nous discutons avec nos partenaires des paramètres des nouveaux programmes. Cela fait partie des discussions que nous avons continuellement avec eux au sujet des nouveaux programmes d'infrastructure.

M. Mike Sullivan: Je partage mon temps de parole. Je vous remercie.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci beaucoup.

Je veux aussi parler d'un pont, mais il s'agit ici du pont Honoré-Mercier.

Dans ma circonscription, des fonds sont prévus pour l'entretien et les travaux. Or récemment, des groupes de cyclistes sont venus me rencontrer et m'ont dit que dans la partie du pont relevant du fédéral, il y avait une piste cyclable, mais qu'il n'y en avait pas dans celle relevant du provincial.

J'aimerais que vous me disiez de quelle façon vous vous assurez auprès de la province que l'argent du fédéral n'a pas été investi inutilement dans cette piste cyclable et comment nous pourrions être reliés à l'autre rive.

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

Il est important de rappeler les faits suivants, et ce, sans aucune partisanerie.

En ce qui concerne la rénovation de la partie fédérale du pont Honoré-Mercier, nos interventions se sont déroulées dans les règles de l'art et ont bénéficié d'une bonne collaboration de la part des Mohawks de la région. Comme il s'agit de votre comté, vous êtes bien placée pour le savoir.

Pour la partie provinciale du pont, nous sommes partenaires. La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée réalise actuellement une partie du travail en collaboration avec la province.

• (1720)

Mme Isabelle Morin: Comme je n'ai pas beaucoup de temps à ma disposition, monsieur le ministre, j'aimerais savoir ce qu'il advient de la piste cyclable

L'hon. Denis Lebel: Malheureusement, madame, je ne peux pas répondre au nom de la province.

Mme Isabelle Morin: Pourriez-vous me dire quelles sont les discussions qui ont cours présentement à ce sujet?

L'hon. Denis Lebel: Dans le cadre de nos discussions avec la province, nous faisons surtout valoir qu'elle doit rénover sa partie du pont pour éviter que les voitures aient à s'arrêter au milieu de leur parcours. Nous allons d'abord voir à ce que la partie du pont relevant du Québec soit rénovée. Nous maintenons un bon partenariat. La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, nos ingénieurs et nos équipes techniques travaillent à la rénovation de cette partie du pont. Je n'ai pas discuté de la piste cyclable, madame, parce que je veux vraiment que les voitures puissent continuer à circuler.

Mme Isabelle Morin: D'accord.

Il va y avoir beaucoup de travaux sur l'île de Montréal. Je voudrais savoir combien d'argent est prévu pour l'ouest de l'île en matière d'infrastructures pour la circulation automobile.

L'hon. Denis Lebel: Pour cette question, il faut que vous vous adressiez à la province. Comme vous le savez, pour toute

infrastructure provinciale voire municipale au Québec, il faut passer par le gouvernement du Québec. Nous transférons l'argent des programmes à la province, et celle-ci...

Mme Isabelle Morin: Je vais passer à une autre question.

L'hon. Denis Lebel: Oui, mais vous ne me laissez pas terminer ma réponse.

Je veux vraiment que les gens sachent comment cela fonctionne.

Mme Isabelle Morin: Bref, cela relève de la province.

L'hon. Denis Lebel: De la province et des villes.

Mme Isabelle Morin: On a déjà parlé du Fonds Chantiers Canada, mais j'aimerais ajouter quelque chose à cet égard.

Vous vous targuez d'investir 14 milliards de dollars sur 10 ans, mais seulement 142,2 millions de dollars ont été dépensés, ce qui représente moins de 1 % de la somme totale. Je trouve qu'il est très facile...

L'hon. Denis Lebel: C'est un plan de 10 ans, madame.

Mme Isabelle Morin: Il est très facile de dire que vous investissez une telle somme et que c'est un plan de 10 ans. En réalité, après deux ans, soit au 1/5 de l'échéancier, vous avez dépensé moins de 1 % des fonds.

Quels sont vos plans à ce sujet?

L'hon. Denis Lebel: Cela représente les projets que nous avons reçus de la part de nos partenaires.

Mme Isabelle Morin: Aucun projet n'a été refusé?

L'hon. Denis Lebel: Nous avons transféré près de 2 milliards de dollars aux provinces pour ce qui est de la taxe d'accise sur l'essence. Ce n'est pas nous qui déposons les projets, ce sont nos partenaires. Lorsque nous recevons les projets de la part des villes et des provinces, ceux-ci sont traités et nous faisons des annonces.

C'est un plan étalé sur 10 ans. Vous verrez que, d'ici son échéance, les 75 milliards de dollars auront été investis. Ce n'est pas une course. Les provinces et les territoires savent combien d'argent est à leur disposition. Le plan de 2007 se terminait le 31 mars 2014 et nous avons reçu des demandes d'extension pour certains projets qui, en sept ans, n'avaient pas pu être terminés. Il est clair qu'en 10 ans, les projets seront tous réalisés.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre, madame Laroche, monsieur Lévesque et madame Boileau. Notre temps est écoulé, et le comité a convenu au début de la séance de réserver quelques minutes à la fin pour procéder aux votes au sujet des budgets des dépenses. Je vous remercie encore une fois, et je suis certain que nous vous reverrons ici à nouveau dans l'avenir.

Ceci étant dit, ai-je le consentement unanime des membres du comité pour mettre aux voix les crédits du Budget supplémentaire des dépenses (C) de façon regroupée?

Des voix: D'accord.

TRANSPORTS

Crédit 1c—Dépenses de fonctionnement.....5 327 913 \$

Crédit 10c—Subventions et contributions.....1 \$

(Les crédits 1c et 10c sont adoptés.)

AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DÉTROIT

Crédit 3c—Paiements à l'Autorité du Pont Windsor-Détroit.....2 403 354 \$

(Le crédit 3c est adopté.)

Le président: Dois-je faire rapport de l'adoption des crédits du Budget supplémentaire des dépenses (C) à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Ai-je le consentement unanime des membres du comité pour mettre aux voix les crédits du Budget principal des dépenses de façon regroupée?

Des voix: D'accord.

SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

Crédit 1—Paiements à la Société canadienne des postes à des fins spéciales.....22 210 000 \$

(Le crédit 1 est adopté.)

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Crédit 1—Paiements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital.....678 420 347 \$

(Le crédit 1 est adopté.)

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Crédit 1—Dépenses du programme.....24 313 366 \$

(Le crédit 1 est adopté.)

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Crédit 1—Paiements à Marine Atlantique S.C.C.....19 384 000 \$

(Le crédit 1 est adopté.)

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....59 796 691 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....24 652 150 \$

Crédit 10—Contributions.....1 569 894 628 \$

(Les crédits 1, 5 et 10 sont adoptés.)

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Crédit 1—Paiements à la Société des ponts fédéraux limitée.....35 281 996 \$

(Le crédit 1 est adopté.)

LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.

Crédit 1—Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.....368 737 000 \$

(Le crédit 1 est adopté.)

TRANSPORTS

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....551 124 773 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....106 911 344 \$

Crédit 10—Subventions et contributions.....683 312 718 \$

(Les crédits 1, 5 et 10 sont adoptés.)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1—Paiements à VIA Rail Canada Inc.....330 077 000 \$

(Le crédit 1 est adopté.)

L'AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DÉTROIT

Crédit 1—Paiements à l'Autorité du Pont Windsor-Détroit.....58 469 905 \$

(Le crédit 1 est adopté.)

Le président: J'ai le consentement unanime. Dois-je faire rapport de l'adoption des crédits du Budget principal des dépenses à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Avant de terminer, je veux souligner que nous consacrerons une heure aux travaux du comité jeudi. Durant la deuxième heure, nous devons accueillir une délégation du Ghana, comme vous le savez, qui avait demandé à comparaître devant le comité. Toutefois, elle ne pourra pas être présente ce jour-là, alors nous aurons une réunion d'une heure uniquement. Je crois qu'elle a annulé sa comparution aujourd'hui seulement. Nous n'y pouvons rien. La séance de jeudi sera une réunion en comité plénier.

Je vous remercie 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>