



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 014 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 28 avril 2009

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

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

Le mardi 28 avril 2009

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Je vous remercie et vous souhaite à tous un bon après-midi. Bienvenue à la 14^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, nous examinons le Budget principal des dépenses 2009-2010: crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70 et 75 sous la rubrique Transports renvoyés au comité le jeudi 26 février 2009.

Comparaissent aujourd'hui l'honorable John Baird, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ainsi que l'honorable Rob Merrifield, ministre d'État (Transports). Nous arrivent également du ministère des Transports, M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté; M. André Morency, sous-ministre adjoint, Groupe des services généraux; et M. Louis Ranger, sous-ministre. Nous avons également parmi nous, d'Infrastructure Canada, M. David Cluff, sous-ministre adjoint, Direction générale des services ministériels et agent principal des finances; et M. John Forster, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques et communication.

Comme je l'ai indiqué, nous sommes ici pour parler du budget. Je vous cède donc la parole.

Monsieur Volpe, vous invoquez le Règlement.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Vous savez que depuis longtemps, notre comité se fie à la tradition pour déterminer qui prend la parole en premier, mais laissez-moi d'abord souhaiter la bienvenue de nouveau au ministre. Je crois comprendre qu'il a éprouvé des problèmes de santé la semaine dernière. J'aimerais également souhaiter la bienvenue à l'autre ministre, M. Merrifield. Je les remercie tous les deux.

Comme nous sommes habitués de rencontrer les deux ministres et les connaissons très bien, je me demande s'ils accepteraient de tout simplement passer aux questions et réponses sur les points que nous devons examiner et de nous faire grâce de leur allocution initiale.

Le président: Monsieur Baird?

L'hon. John Baird (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Je serais heureux d'accepter si vous voulez faire passer la séance de 90 à 80 minutes.

L'hon. Joseph Volpe: Nous sommes déjà passés de deux heures à une heure et demie, alors allons-y.

L'hon. John Baird: Vous auriez droit à un excellent discours.

Le président: Nous laisserons donc la parole à M. John Baird pour son mot d'ouverture et passerons immédiatement aux questions.

L'hon. Joseph Volpe: Nous commençons maintenant.

Le président: Nous commençons maintenant.

L'hon. John Baird: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Chers membres du comité, je suis ravi d'être ici aujourd'hui avec mon collègue du cabinet, Rob Merrifield. Vous m'avez déjà fait le plaisir de présenter nos agents de Transports Canada et d'Infrastructure Canada.

Je veux également vous dire que nous examinons le projet de l'aéroport de Brandon, une initiative à laquelle, je le sais, vous avez beaucoup travaillé.

J'aimerais commencer en remerciant le comité du travail qu'il a accompli ces derniers mois. Un certain nombre d'importantes mesures législatives, comme le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, et le projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, ont été examinées par le comité depuis février de cette année. Je sais gré à chacun d'entre vous d'avoir accordé du temps et des efforts à ces dossiers.

Nous sommes ici pour faciliter la discussion et pour répondre aux questions que vous pourriez avoir concernant le Budget principal des dépenses de Transports Canada et d'Infrastructure Canada.

Les mesures prises par notre gouvernement par l'entremise des dépenses prévues dans le budget contribuent à rendre l'air et l'eau plus purs, les routes plus sécuritaires et les collectivités plus prospères et plus agréables. Nous concentrons nos efforts sur des mesures clés et des investissements essentiels en infrastructure qui permettront de stimuler l'économie, de créer des emplois et de soutenir les familles canadiennes.

Le Budget principal de 2009-2010 comprend des investissements substantiels qu'effectueront Transports Canada et d'Infrastructure Canada dans l'année qui vient, à un moment où notre économie en a le plus besoin. Nous travaillons en collaboration avec les administrations provinciales, territoriales et municipales pour que l'on injecte trois fois plus d'argent dans l'économie afin de lancer plus de projets et de créer plus d'emplois.

Nous avons beaucoup accompli depuis la réunion des premiers ministres, qui s'est tenue en janvier. Lors de cette rencontre, nous avons convenu d'un plan d'action en cinq points pour accélérer les investissements en infrastructure.

Conformément à ce plan, nous avons modifié la Loi sur la protection des eaux navigables, réduit les chevauchements entre les évaluations environnementales fédérales et provinciales et simplifié notre propre processus d'approbation fédéral.

Notre gouvernement, sous la houlette du premier ministre Stephen Harper, met également en oeuvre son plan d'action économique afin de stimuler la croissance économique, de créer des emplois et d'appuyer les familles canadiennes.

À peine quelques semaines après le dépôt du budget, nous avons approuvé plus de 500 projets de petites collectivités des quatre coins du Canada, lesquels sont évalués à 1,5 milliard de dollars. Nous avons annoncé d'importants projets qui font l'objet d'une contribution fédérale totale de près de 1 milliard de dollars — 980 millions de dollars, pour être exact. Parmi ces projets figurent l'Evergreen Transit Line de la grande ville de Vancouver, la route périphérique du Sud-Ouest d'Edmonton, les améliorations à GO Transit dans la province de l'Ontario et l'agrandissement d'une usine de traitement de l'eau potable de Lévis, au Québec. Nous avons également versé plus de 307 millions de dollars aux provinces et territoires dans le cadre de l'Initiative de financement de base pour les provinces et territoires.

Sachez également que lorsque le présent exercice financier a commencé, nous avons accéléré les premiers paiements du transfert des revenus fédéraux tirés de la taxe sur l'essence destinés aux villes. Le premier paiement a eu lieu quelques jours après le début de l'exercice. Nous verserons un autre milliard de dollars aux municipalités plus tard cette année parce que, je suis fier de le dire, ce fonds a maintenant doublé pour atteindre 2 milliards de dollars par année. Il restera à ce niveau après 2014, moment auquel il deviendra une mesure permanente. Les municipalités de toutes les régions du pays profiteront de ce financement supplémentaire maintenant et dans les années à venir.

La Fédération canadienne des municipalités a récemment indiqué que le gouvernement du Canada et tous les parlementaires méritent d'être félicités et remerciés pour leur soutien indéfectible et le partenariat fructueux qu'ils ont établi avec les municipalités du Canada.

Notre plan d'action économique comprend l'affectation de près de 12 milliards de dollars en fonds fédéraux afin de stimuler la construction de nouvelles infrastructures au cours des deux prochaines années. Sont mis à contribution les fonds d'infrastructure dont je suis responsable: le Fonds de stimulation de l'infrastructure de 4 milliards de dollars, le Fonds pour l'infrastructure verte de 1 milliard de dollars, ainsi que les paiements accélérés du financement de base pour les provinces et les territoires.

Je dois vous dire que nous travaillons extraordinairement bien avec nos partenaires provinciaux afin d'optimiser ces investissements; je ne peux trop insister sur ce point. Le premier ministre McGuinty, de l'Ontario, le premier ministre Gordon Campbell, de la Colombie-Britannique, le premier ministre Gary Doer, du Manitoba, et le premier ministre Charest figurent parmi ceux qui font preuve de leadership dans le cadre de la réaction collective du Canada face à la crise économique mondiale. Ils répondent à l'appel des gouvernements, mettant de côté leur partisanerie et leurs jeux politiques afin de faire front commun au profit des Canadiens et de la création d'emplois dans notre économie.

Il y a plusieurs exemples que j'aimerais donner. Récemment, mon homologue de l'Ontario, le ministre George Smitherman, et moi-même avons envoyé une lettre conjointe aux municipalités de l'Ontario, dans laquelle nous expliquions notre approche non partisane au développement des infrastructures et soulignions l'importance de ces investissements substantiels pour stimuler notre économie. Nous travaillons main dans la main pour affecter la totalité des fonds du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada.

Les solides partenariats noués avec les provinces nous permettent également de mettre en oeuvre le Fonds de stimulation de l'infrastructure. Nous versons plus de 100 millions de dollars de ce fonds aux projets d'infrastructure des collectivités de la Colombie-Britannique.

• (1540)

[Français]

Dans la province de Québec, on a lancé un programme de 700 millions de dollars pour la qualité de l'eau et la réfection des égouts.

[Traduction]

Les maires de l'Ontario préparent rapidement les demandes qu'ils doivent présenter au Fonds de stimulation d'ici la fin de la présente semaine.

Le financement de base pour les provinces et territoires, qui s'inscrit dans notre plan Chantiers Canada, vise à assurer un financement prévisible de 25 millions de dollars sur une période de sept ans, pour un total de 175 millions de dollars par administration d'ici 2014. Nous accélérerons le versement des fonds lorsque les provinces et territoires pourront fournir un financement de contrepartie afin de verser 175 millions de dollars au cours des deux prochaines années. La participation est excellente à l'échelle du pays. Je suis également ravi de dire que plusieurs se prévalent de cette mesure et investissent plus d'argent dans l'ensemble de l'économie.

Une autre grande priorité de notre portefeuille consiste à assurer la sécurité de notre réseau de transport. Je suis heureux d'indiquer au comité qu'à la suite du dépôt du plus récent rapport de la vérificatrice générale, qui comprend un chapitre sur la sécurité nationale, Transports Canada et la GRC ont signé une entente qui élargira la portée des vérifications relatives aux antécédents criminels concernant les transports et les autorisations de sécurité pour que l'on puisse consulter un plus grand nombre de données de sources plus diverses. Nous pourrions ainsi mieux combattre les criminels qui tentent d'infiltrer nos aéroports et assurer ainsi la sécurité des voyageurs canadiens.

Le Canada étant un pays commercial, on ne saurait trop insister sur l'importance de l'efficacité économique du réseau de transport au Canada. Nous nous employons à garantir cette efficacité et à assurer la mise en oeuvre rapide des projets de stimulation pour que l'on commence les travaux et crée des emplois. Ces investissements stratégiques et ciblés donneront un coup de fouet bien nécessaire à l'économie canadienne.

Le Budget principal des dépenses que nous avons sous les yeux vise directement à relever les défis économiques auxquels notre pays et le reste du monde sont confrontés.

C'est avec plaisir que je discuterai avec vous aujourd'hui. Je cède maintenant la parole au ministre Merrifield.

L'hon. Rob Merrifield (ministre d'État (Transports)): Mon intervention sera très brève, car je sais que vous avez hâte de passer aux questions. J'ai passé énormément de temps au sein de comités; je connais donc fort bien le travail que vous accomplissez et toute l'importance qu'il revêt pour les Canadiens et le Parlement.

Je veux simplement vous exposer de nouveau la part de responsabilité que j'assume dans le portefeuille des transports. Nous sommes responsables de 15 sociétés d'État, notamment Postes Canada, VIA Rail et Marine Atlantique, pour ne nommer que celles-là. Je n'énumérerai pas les 15 sociétés d'État, je crois que vous les connaissez bien.

Au sein du portefeuille, j'aide plus directement le ministre Baird dans le dossier des infrastructures en ce qui concerne l'Alberta et la Saskatchewan et je travaille en très étroite collaboration avec les provinces pour assurer le versement des fonds, permettre aux Canadiens de travailler et veiller à ce que nous ayons des projets prêts à être mis en oeuvre qui vont contribuer réellement à l'établissement d'infrastructures à long terme au pays.

Nous sommes ici aujourd'hui pour examiner le budget. J'aimerais également parler de notre plan d'action et de certains des montants substantiels qui figureront dans les budgets de l'automne. Il importe que vous en teniez compte lorsque nous discuterons de certaines questions cet après-midi.

Notre plan d'action prévoit une affectation de 282 millions de dollars pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien sur une période de deux ans afin d'améliorer le trafic et la sécurité dans les airs. Nous comptons mettre cette initiative gouvernementale en oeuvre extrêmement rapidement pour assurer la sécurité des voyages au Canada.

VIA Rail se voit accorder 407 millions de dollars. Je crois que nous avons effleuré la question lors de notre dernière comparaison, disant qu'il fallait assurer la sécurité de nos trains, mais également contribuer à l'utilisation rapide et efficace du réseau de VIA à l'échelle du pays. Je voudrais aussi souligner la sécurité ferroviaire. Il faut noter qu'un montant de 72 millions de dollars est affecté à la sécurité ferroviaire et à l'amélioration des passages à niveau, ainsi qu'au renforcement de la supervision et de l'application des règlements. Nous sommes impatients de mettre en oeuvre cette affectation également.

En ce qui concerne Marine Atlantique, j'ai pu assister au lancement officiel d'un nouveau navire, l'*Atlantic Vision*, lequel, vous le verrez, améliorera le service dans la région à long terme.

Nous nous efforçons donc d'assurer la sécurité des Canadiens, que ce soit dans les déplacements aériens et ferroviaires ou sur les ponts, de stimuler notre économie et de travailler au nom des Canadiens. Je répondrai avec plaisir à toutes les questions que vous pourriez avoir.

• (1545)

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Volpe, vous disposez de sept minutes.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président. Je partagerai mon temps avec M. Kennedy.

Monsieur le ministre Baird, je me demande si nous pourrions porter notre attention sur le budget. Je remarque que le montant affecté au cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires est passé de 49 à 36 millions de dollars. Dans une période où nous nous efforçons de créer des emplois, comme vous l'avez souligné dans votre exposé, comment justifieriez-vous l'élimination d'environ 256 emplois par suite de cette réduction?

Monsieur Baird.

L'hon. John Baird: Je vous ferai remarquer que nous accordons 4 milliards de dollars dans le cadre du Fonds de stimulation économique et que les aéroports figurent parmi les catégories admissibles du programme Chantiers Canada. Je suis heureux de demander à mon sous-ministre de répondre à la nature précise de votre question concernant le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

L'hon. Joseph Volpe: Mais ce n'est pas à lui de répondre aux questions à la Chambre. Je me demande si nous pourrions simplement poursuivre avec vous, si vous n'y voyez pas d'objection?

L'hon. John Baird: Nous ne sommes pas à la Chambre.

L'hon. Joseph Volpe: Comment justifiez-vous la perte de 256 emplois par suite de cette réduction?

L'hon. John Baird: Allez-y, monsieur Ranger.

M. Louis Ranger (sous-ministre, ministère des Transports): Si je puis me permettre, je ferai remarquer que c'est un programme quinquennal, financé en totalité. Ce financement varie d'une année à l'autre en raison de la variation des demandes, mais le montant total est en moyenne de 38 millions de dollars par année. Il peut y avoir une légère fluctuation, mais nous dépensons certainement le plein montant, et, bien franchement, le programme est toujours submergé de demandes. Nous réussissons à étaler les travaux pour qu'ils finissent par être réalisés.

L'hon. Joseph Volpe: Laissez-moi poser une deuxième question sur le même thème. Votre exposé portait en partie sur la sécurité. Pourtant, je remarque, une fois de plus, que dans le budget, le Programme de contribution pour la sûreté maritime perd encore 16 millions de dollars cette année. Doit-on comprendre que la sécurité ne nous intéresse pas? Et qu'en est-il de ces autres 300 emplois qui disparaîtront en raison de cette mesure?

L'hon. John Baird: Il est évident que le gouvernement fédéral doit assumer des responsabilités importantes concernant la sécurité maritime. Le secteur privé a également un certain rôle à jouer pour faire en sorte que ses activités à but lucratif se déroulent dans un environnement sécuritaire. Nous avons offert un certain soutien, comme l'a fait le ministère, particulièrement au cours des six ou sept dernières années. Mais le secteur privé a également certaines responsabilités.

Je peux demander à Marc Grégoire, mon sous-ministre adjoint, Sécurité et Sûreté, de répondre en détail à la question que vous avez concernant l'affectation accordée à la sûreté maritime.

L'hon. Joseph Volpe: Je me demande s'il pourrait attendre un moment, parce que le troisième thème que vous avez abordé est celui du programme Air pur. Je remarque que dans le budget de l'an dernier, on accordait 205 millions de dollars à ce programme, alors que ce montant est maintenant de 34 millions de dollars.

Vous étiez ministre de l'Environnement lorsque l'affectation était de 205 millions de dollars. Vous êtes maintenant ministre des Transports, et l'affectation a été maintenant réduite à 34 millions de dollars, puis à 25 millions de dollars pour l'année suivante. Est-ce que ce programme est moins important à vos yeux maintenant que vous êtes devenu ministre des Transports?

L'hon. John Baird: Je crois profondément au principe du « pollueur-payeur ». Les contribuables ne devraient pas subventionner l'industrie pour nettoyer ses dégâts. Je crois que les pollueurs, ceux qui font du profit tout en polluant notre environnement, devraient accepter d'assumer la responsabilité de leurs actes et que c'est eux, plutôt que les familles de classe moyenne, qui devraient payer pour assainir l'air. Nous avons donc prévu...

L'hon. Joseph Volpe: Vous disposez donc d'une liste de pollueurs que vous connaissez, parce que vous avez pu sabrer dans le budget pour le faire passer de 205 à 34 millions de dollars, en sachant qui sont les pollueurs. Allez-vous nous remettre cette liste?

L'hon. John Baird: Chaque véhicule marin ou aéronautique enregistré...

L'hon. Joseph Volpe: Ce sont tous des pollueurs, alors.

L'hon. John Baird: Tout ce qui émet du carbone pollue, oui.

L'hon. Joseph Volpe: A-t-on établi la réglementation nécessaire pour commencer à utiliser cet argent?

L'hon. John Baird: Le gouvernement n'a pas besoin de puiser dans le Trésor. Il peut, par divers moyens — que ce soit un règlement, un protocole d'entente, un accord —, faciliter la prise d'initiatives. Je ne crois tout simplement pas que chaque mesure exige de retirer des sommes du Trésor.

J'ai confiance dans le principe du pollueur-payeur. Quand j'étais ministre de l'Environnement, c'est l'une des mesures que nous avons tenté de mettre en oeuvre. Par exemple, nous avons notamment éliminé les subventions à caractère fiscal que le gouvernement libéral avait accordées aux exploitants des sables bitumineux. Plutôt que d'encourager ces gros pollueurs, nous leur demandons d'assainir leurs pratiques.

• (1550)

L'hon. Joseph Volpe: Si nous revenons au budget, monsieur Baird, je constate que vous vous intéressez vivement aux stratégies en matière de transport en commun. D'ailleurs, je remarque une contribution à la municipalité régionale de Durham pour l'établissement d'une stratégie de transport en commun à long terme, qui se chiffre à 1,881 million de dollars. Est-ce que cela signifie que certains députés ont plus de poids que d'autres devant le Cabinet?

L'hon. John Baird: Certainement...

L'hon. Joseph Volpe: C'est probablement le ministre des Finances qui l'a proposé.

L'hon. John Baird: Cela aurait pu être la ministre de la Coopération internationale.

Je peux vous assurer que nous offrons du soutien aux sociétés de transport municipal. En général, nous ne couvrons pas les dépenses de fonctionnement; nous finançons plutôt les immobilisations. Nous travaillons...

L'hon. Joseph Volpe: Tout ce qu'on voit en ce moment, ce n'est qu'une période de consultations qui s'étalera sur les 50 prochaines années. On accorde 2 millions de dollars à la circonscription du ministre des Finances.

Le président: Monsieur, vous avez invoqué le Règlement.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Respectueusement, sachez que c'est la troisième fois que M. Volpe interrompt le ministre pendant qu'il parle. S'il lui pose une question, qu'il daigne au moins attendre la fin de sa réponse.

Le président: Merci pour cette observation.

L'hon. Joseph Volpe: Je suis désolé, habituellement...

Le président: Je ne vais pas écourter votre temps de parole, mais je pense que vous devez au ministre...

L'hon. Joseph Volpe: Je suis habituellement très courtois, alors je tiens à lui présenter mes excuses pour avoir été impoli.

Permettez-moi d'enchaîner immédiatement avec ma prochaine question, monsieur Baird, puisque nous parlons de lancer des travaux et de prendre les mesures qui s'imposent. Vous avez demandé l'autorisation à la Chambre d'engager des dépenses. La Chambre vous a conféré ce pouvoir, prévu précisément au crédit 35, qui vous permet de contourner le processus habituel. À combien de reprises avez-vous eu recours au crédit 35 pour affecter les fonds nécessaires aux programmes que vous avez présentés, et de quels programmes s'agissait-il?

L'hon. John Baird: Vous devriez adresser cette question au président du Conseil du Trésor. Comme vous le savez, c'est lui qui est responsable du crédit 35.

L'hon. Joseph Volpe: Vous n'avez donc pas de liste? Et vous ne l'avez jamais utilisée?

L'hon. John Baird: Je vous conseillerais d'en discuter avec le président du Conseil du Trésor. Il est beaucoup mieux placé que moi pour vous répondre.

À la demande du Parlement, nous rendons des comptes, comme nous l'avons fait en mars. Nous le ferons de nouveau en juin et en décembre, et nous comptons respecter l'engagement que nous avons pris envers le Parlement à cet effet.

L'hon. Joseph Volpe: Vous dites donc que nous pourrions avoir cette liste, n'est-ce pas?

L'hon. John Baird: C'est exact.

L'hon. Joseph Volpe: D'accord.

Merci.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, vous avez toujours fait preuve d'assiduité, quand on vous a demandé de comparaître. C'est pourquoi nous avons compris que vous étiez malade, la semaine dernière. Je vous souhaite donc de bien vous rétablir et je vous remercie d'être parmi nous.

Ma première question s'adresse à M. Merrifield.

Vous avez dit plus tôt être gestionnaire et vous occuper de Postes Canada. Dans le cadre des opérations budgétaires et des sommes allouées par le gouvernement du Canada, ça bouge à peine du côté de Postes Canada. Vous avez commandé un examen stratégique de la Société canadienne des postes et avez dit devant la Chambre des communes que vous alliez rendre cet examen ou ce rapport disponible.

Avez-vous choisi la date ou pouvez-vous vous engager à déposer ce document ici, devant le comité?

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield: Merci pour cette question.

On a demandé à trois Canadiens très distingués d'entreprendre l'examen stratégique. Je préfère dire que c'est un examen ministériel, car cela définit plus exactement ce que c'est. Nous avons examiné attentivement le rapport et sommes sur le point de le publier. Aussitôt qu'il sera rendu public, je suis déterminé à consulter tous les usagers, y compris les syndicats, afin que nous soyons en mesure d'y donner suite.

Le rapport n'est pas aussi important que les mesures que nous prendrons à la suite de sa publication. Nous espérons pouvoir donner plus de détails très bientôt afin que les Canadiens savent exactement la voie que nous emprunterons.

Je suis très reconnaissant envers ceux qui ont mené cet examen ministériel ou stratégique à Postes Canada.

[Français]

M. Mario Laframboise: Est-il trop tôt pour dire s'il y aura des incidences budgétaires, si le gouvernement devra prévoir des sommes pour soutenir Postes Canada? Si je comprends bien, rien n'est prévu pour le moment, et tant que ça ne sera pas rendu public, vous ne ferez rien.

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield: C'est un peu tôt pour le dire. Attendons d'abord la publication du rapport, les réactions et les consultations avec les Canadiens et les personnes concernées. Nous accomplirons ensuite le travail nécessaire, une étape à la fois, pour nous assurer que Postes Canada est viable à long terme et peut concurrencer à l'échelle nationale et internationale dans l'avenir du XXI^e siècle.

• (1555)

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Baird, rien n'est prévu pour NAV CANADA. Je sais que cette organisation est indépendante et qu'elle doit s'autofinancer, mais vous savez sans doute, monsieur le ministre, que NAV CANADA est en train de réaliser des études d'impact dans plusieurs aéroports. Au Québec, ceux de Rouyn-Noranda, de Val-d'Or et de la Basse-Côte-Nord ont été avisés qu'une analyse des services pourrait être faite par NAV CANADA. Ça pourrait entraîner des pertes économiques importantes dans les communautés. Les avions-ambulances ont besoin des services de NAV CANADA. Certaines régions se sont fait dire que si jamais les services étaient modifiés, l'avion-ambulance qui les dessert risquait de ne plus le faire.

Avez-vous prévu des sommes pour le cas où NAV CANADA manquerait d'argent ou intervenez-vous dans la démarche qu'effectue présentement cette société auprès des diverses communautés qui ont recours à ses services?

L'hon. John Baird: Vous savez, j'en suis certain, que le gouvernement précédent a privatisé NAV CANADA. Ce n'est pas un organisme gouvernemental, mais une entreprise privée responsable de ses activités. Je dois cependant souligner que le gouvernement du Canada a alloué 25 millions de dollars à NAV CANADA dans le cadre des Jeux olympiques de Vancouver parce que c'est un événement extraordinaire, en termes de sécurité.

Quelquefois, ces propositions engendrent des inquiétudes. C'est le cas dans le nord du Nouveau-Brunswick et au Québec. Je suis toujours prêt à travailler avec les communautés et les députés concernés et à entendre leurs inquiétudes, même si au Nouveau-Brunswick, il s'agit d'un député libéral. Je suis prêt aussi à parler des politiques avec les gens de NAV CANADA. Bien sûr, il arrive quelquefois, dans le cas d'une entreprise privée, que des questions économiques et d'intérêt public soient en jeu. C'est ma responsabilité de travailler avec les communautés ou avec mes collègues, peu importe leur parti politique, en ce qui concerne les sujets d'inquiétude.

Je suis toujours prêt à travailler avec les gens et les communautés. Je l'ai fait dans le nord du Nouveau-Brunswick. Il va encore y avoir des préoccupations, que ce soit d'ordre économique ou de sécurité, comme dans le cas des avions-ambulances, notamment, où l'intérêt public est vraiment en jeu. Cependant, la responsabilité ne relève pas uniquement de NAV CANADA. De temps en temps, il s'agit de responsabilités gouvernementales, d'intérêt public. En fin de compte, nous sommes responsables de répondre à toutes ces préoccupations.

M. Mario Laframboise: Ma prochaine question porte sur le train rapide.

Vous n'êtes pas sans savoir, monsieur le ministre, que l'administration américaine a décidé de lancer une opération à ce sujet. Ces gens analysent la situation en vue d'en arriver à mieux desservir les États-Unis au moyen d'un train rapide. Dans les premiers énoncés de la proposition émise par le gouvernement, on a pu voir qu'un raccordement avec Montréal et d'autres villes du Canada était prévu.

On n'a pas senti, de la part de votre gouvernement, une volonté d'adhérer à ce projet de train rapide, qui va vraiment dans le sens de la lutte contre les gaz à effet de serre, notamment.

Comme vous le savez, MM. McGuinty et Charest, donc le Québec et l'Ontario, veulent réaliser une étude à ce sujet. Je sais que vous allez y participer, mais tout juste. Allez-vous véritablement affirmer la volonté du gouvernement du Canada de se joindre à ce grand projet nord-américain de train rapide, de façon à ce que le Québec, Montréal, l'Ontario et les autres provinces soient bien desservis? Il faudrait qu'on dise tout de suite au gouvernement américain qu'on est intéressés.

• (1600)

L'hon. John Baird: Je dois préciser qu'il n'y a pas eu de proposition précise de la part des États-Unis. L'administration Obama a fait quelques commentaires ou propositions concernant [Note de la rédaction: inaudible]. À ma connaissance, rien ne sera mis en marche au cours des deux ou trois prochaines années. Pour notre part, nous avons établi un bon partenariat avec les gouvernements de l'Ontario et du Québec. Nous assumons le tiers du coût d'une étude en vue d'analyser des propositions faites il y a 16 ans, je crois. Il s'agit d'étudier les chiffres et de voir ce qu'ils représentent actuellement. Je m'attends à ce que ce soit à peu près 20 milliards de dollars en dollars d'il y a 15 ans. Quoi qu'il en soit, nous travaillons de concert avec l'Ontario et le Québec. Nous attendons les résultats de l'étude. Nous voulons déterminer quelles sont les meilleures solutions. Il ne s'agit pas seulement de la réduction des gaz à effet de serre, de la qualité de l'air, une de nos plus hautes priorités, ou de l'adoption d'un autre mode de transport, mais il s'agit aussi de savoir quels sont les meilleurs investissements que nous puissions faire. Une somme de 20 milliards de dollars, c'est considérable. En fait, on parle peut-être maintenant de 30 milliards de dollars. Les meilleurs investissements sont-ils du côté du transport en commun dans les grandes villes? Est-ce que ce sont ceux faits par l'Ontario et le Québec? Y a-t-il une façon dont nous pourrions travailler avec les Américains? Les citoyens peuvent-ils payer les coûts d'un train rapide? Ceux-ci vont être beaucoup plus élevés que dans le cas de VIA Rail, comme on peut le constater en Europe et au Japon.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue au ministre Baird ainsi qu'au secrétaire d'État, M. Merrifield. Je suis heureux que ayez pu vous joindre à nous. Au fil des années, monsieur Baird, j'ai remarqué que vous avez été toujours disponible pour comparaître devant les comités, et j'estime que c'est là une qualité admirable.

En ce qui concerne le Fonds Chantiers Canada et le Fonds de stimulation de l'infrastructure, il y a encore de nombreuses questions en suspens quant à la façon de procéder. Les dirigeants municipaux de partout au pays sont également très préoccupés par les modalités qui s'y rattachent.

Dans votre lettre à l'intention du maire de Toronto, vous avez indiqué que « les promoteurs devront démontrer que leurs projets n'auraient pu être réalisés au cours des deux prochaines saisons de construction sans le financement fédéral et provincial ».

Leurs inquiétudes concernent les projets énoncés dans ces plans d'immobilisations qui ne sont pas admissibles à un financement. Les municipalités auront donc un fardeau supplémentaire à porter, d'autant plus que les projets doivent être achevés d'ici 2011, selon vos règles. Elles éprouveront des difficultés à présenter des plans et des projets qui soient acceptables et, comme votre ministre des Finances... l'argent ne sera pas récupéré au cours des années grâce au transfert de la taxe sur l'essence, si elles ne respectent pas les règles.

J'aimerais que vous nous expliquiez comment ces fonds de relance seront gérés relativement à ces nouveaux projets.

L'hon. John Baird: Absolument.

Je vais parler rapidement du remboursement de la taxe sur l'essence et de la TPS et du financement de base dans le cadre du plan Chantiers Canada. Le Fonds Chantiers Canada alloue une grande souplesse pour ce qui est des délais.

Lorsque nous avons créé ce fonds de relance de 12 milliards de dollars, nous avons surtout voulu stimuler la croissance économique et la création d'emplois à court terme. Nous avons trois principes fondamentaux qui ne sont pas compliqués. Je mentirais si je disais que tout le monde y est favorable.

Premièrement, nous voulons à tout prix que ce soit un nouveau projet. Nous n'acceptons pas d'investir dans un projet qu'une ville envisageait déjà d'entreprendre cette année ou l'année prochaine, car cela ne permettrait pas de créer de nouveaux emplois. Nous visons à accroître les possibilités d'emploi; nous voulons contribuer à un nouveau projet; autrement, cela ne servira à rien.

Deuxièmement, notre but est de créer des emplois au cours des 24 prochains mois grâce à ce programme. D'après ce que nous avons vu ces 25 dernières années, nous savons que cela peut être efficace... particulièrement dans le cadre de projets d'envergure. Même pour la construction d'un métro, cela peut prendre deux ans, à partir du moment où on fait approuver le financement jusqu'à ce que les travaux soient entrepris. Nous ne voulons pas dire aux chômeurs qu'ils doivent attendre deux ans; c'est pourquoi nous privilégions des projets qui pourront être mis en oeuvre cette année et achevés avant la fin du prochain exercice, soit en mars 2011, d'ici 23 ou 24 mois.

Troisièmement, autant que possible, nous essayons d'obtenir des fonds de contrepartie. Ce n'est pas toujours le cas, mais si nous pouvons doubler ou tripler un investissement de 12 millions de dollars lorsque les provinces et les municipalités fournissent chacune un tiers du financement, cela engendrera trois fois plus d'emplois et de retombées économiques.

Pour ce qui est municipalités qui sont préoccupées... permettez-moi de vous donner un exemple. À midi aujourd'hui, en Ontario, nous avons reçu 474 propositions de projets en provenance de 69 municipalités, totalisant près d'un demi milliard de dollars. Cela prouve que de nombreuses municipalités sont prêtes à aller de l'avant, à fournir un financement équivalent et à satisfaire les critères requis.

Dans le cas de Chantiers Canada, on se penche également sur des projets plus à long terme, qui dépasseront le délai de mars 2011.

• (1605)

M. Dennis Bevington: Selon ce que vous dites, cela pèsera lourd sur les municipalités lorsqu'elles ne pourront pas contribuer à part égale à des projets correspondant à cette description. Cela commence maintenant. Il est probable que de nombreux projets ne voient pas le jour cette année, compte tenu de tout ce que doit faire une municipalité pour mettre sur pied un programme d'immobilisations

qui n'existait pas il y a deux mois. Il y a toute une série d'événements à prendre en considération.

Vous devez trouver des moyens de rendre ce programme encore plus accessible.

L'hon. John Baird: Sauf le respect que je vous dois, je ne suis pas d'accord avec vous. Partout au pays, les municipalités sont prêtes à relever le défi. Elles ont des centaines de projets pour lesquels elles disposent des fonds nécessaires. Elles pourront les amorcer cette année et les achever l'an prochain. Chose certaine, nous devons refuser des projets. Les municipalités sont très entreprenantes.

Toutefois, il n'y a pas que les municipalités. Dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure, YMCA Canada et Centraide Canada peuvent également présenter un projet. Nous pouvons aussi consacrer une partie du financement aux initiatives fédérales.

M. Dennis Bevington: Monsieur le ministre, certains des projets que vous avez annoncés dans ma circonscription... La ministre de la Santé a annoncé le projet du pont de la rivière Kakisa, mais la construction de ce pont a commencé il y a deux ans.

L'hon. John Baird: C'est prévu dans le financement de base.

M. Dennis Bevington: Quand allez-vous faire l'annonce de ces nouveaux projets?

L'hon. John Baird: Cela est permis dans le cadre du financement de base.

M. Dennis Bevington: Oui.

Le président: Il vous reste une minute.

L'hon. John Baird: Je vais rencontrer le ministre des Territoires du Nord-Ouest plus tard cette semaine ou la semaine prochaine.

M. Dennis Bevington: Beaucoup de collectivités nordiques et rurales ont des problèmes de capacité, des limites de financement et des restrictions relatives aux saisons de construction. Envisagez-vous de leur accorder une plus grande marge de manoeuvre? Si ces collectivités réalisent qu'elles ne peuvent pas mener le projet à terme dans les délais impartis, allez-vous récupérer l'argent en réduisant leur financement de la taxe sur l'essence?

L'hon. John Baird: Non. Ce n'est pas leur argent, mais bien celui des contribuables. Nous approuvons des projets qui peuvent être menés au cours des 24 prochains mois. Je suis convaincu que nous recevrons amplement de propositions de partout au pays qui respectent ces critères. Je dois tout de même mentionner que le gouvernement finance également certains projets provinciaux, comme le réseau GO Transit ou des autoroutes provinciales. Le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial contribuent pour la moitié des coûts. S'il s'avère qu'un port ou un aéroport est admissible au financement, le gouvernement assumera entièrement les dépenses. Toutefois, dans la plupart des cas, le gouvernement fédéral versera le tiers des fonds.

Je vous donne un exemple. Centraide de Toronto a un excellent projet de plaques tournantes communautaires. Roy McMurtry et Frances Lankin ont fait activement pression à ce chapitre. L'organisme peut apporter un tiers du financement et demande une contribution financière fédérale et provinciale. Je pense que nous allons recevoir beaucoup de propositions.

D'ailleurs, un de vos collègues de Thunder Bay — Rainy River vient de nous faire part d'un important projet, actuellement à l'étude, au profit de Toronto et de sa circonscription.

Nous allons nous retrouver avec trop de demandes, ce qui démontre à quel point les municipalités sont dynamiques, flexibles et impatientes de contribuer à créer des emplois.

Le président: Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le ministre, d'être venu nous rencontrer aujourd'hui.

Avant de passer aux questions, je voudrais, à titre de député d'Okanagan—Shuswap, et je tiens cette information des employés de mon bureau, vous demander de remercier votre personnel pour l'excellente collaboration et communication qu'il a su entretenir avec ma circonscription. Les échanges ont été très fructueux et informatifs. Nous avons obtenu des réponses promptement, de même que des résultats fort intéressants. Donc, merci beaucoup pour le travail que vous effectuez.

Le versement des fonds destinés à l'infrastructure repose, bien entendu, sur le partenariat, la coopération non seulement des gouvernements locaux, mais aussi des gouvernements provinciaux et fédéral. Je ne sais pas si l'imminence des prochaines élections en est l'unique raison, mais je suis fier de dire que la Colombie-Britannique n'a pas perdu de temps pour annoncer le lancement de nouveaux projets.

Permettez-moi de vous dire quelques mots au sujet de ce qui se fait sur le terrain. L'autoroute 97 et un tronçon de 220 kilomètres de la Transcanadienne traversent ma circonscription. On voit partout des affiches annonçant des projets. Les gens sont à l'oeuvre. Dans ce que j'appelle le triangle de Kamloops, Revelstoke et Kelowna, environ 200 millions de dollars sont consacrés à la construction d'autoroutes. Ces travaux, attendus depuis longtemps, arrivent à point nommé. Ils vont procurer des retombées importantes à ma circonscription. Donc, merci beaucoup pour ces initiatives.

La province de la Colombie-Britannique a choisi de collaborer avec le ministère et les collectivités à l'échelle locale. Le gouvernement a cerné les villes de 100 000 habitants ou moins, ou de 15 000 habitants ou moins, et mis sur pied les programmes Towns for Tomorrow et Locomotion. Ce que les autorités essaient de faire, comme l'a mentionné mon collègue M. Bevington, c'est d'instaurer un système où les trois paliers de gouvernement assument chacun le tiers des coûts. Comme certaines petites collectivités ont de la difficulté à amasser les fonds nécessaires, la province de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral se sont engagés à financer 80 p. 100 des travaux dans les collectivités de moins de 100 000 habitants, et la totalité de ceux-ci dans les collectivités de moins de 15 000 habitants. Prenons l'exemple de la petite ville de Lumby, qui ne compte qu'environ 2 000 habitants. Si elle augmentait les impôts de 1 p. 100, elle ne recueillerait que 10 000 \$, ce qui ne lui permettrait pas de financer un grand nombre de travaux d'infrastructure. Or, ils sont maintenant en train de construire un pont de 800 000 \$ grâce aux efforts déployés par le gouvernement fédéral et la province de la Colombie-Britannique.

Voilà les succès remarquables que nous connaissons sur le terrain, dans ma circonscription. Cela démontre que le programme fonctionne.

Y a-t-il d'autres provinces qui ont des idées novatrices sur la façon de dépenser cet argent, de venir en aide aux gouvernements locaux, aux petites collectivités notamment, et non aux grandes?

• (1610)

L'hon. John Baird: Oui, il y en a. Certaines collectivités plus petites sont confrontées à de véritables défis. Elles peuvent utiliser l'argent de la taxe sur l'essence et les rabais de la TPS, entre autres, pour financer les projets.

Certaines provinces agissent avec une incroyable rapidité. Je dois dire que c'est un plaisir de travailler avec le gouvernement de

Gordon Campbell, en Colombie-Britannique. Il ne perd pas de temps, ce qui sert bien les intérêts des habitants de la province. Gary Doer et son ministre, Ron Lemieux, entretiennent d'excellents rapports avec le gouvernement fédéral. Nous avons aussi une belle collaboration avec le ministre Normandeau, au Québec. Nous progressons rapidement dans ce dossier.

Nous avons réussi à mettre de côté la partisanerie politique en Ontario, où j'agissais comme porte-parole chargé de l'infrastructure, il y a à peine trois ans et demi de cela. L'assemblée législative de l'Ontario ne ménage aucun effort. Il existe de nombreux exemples qui montrent que les gens réagissent, qu'ils interviennent rapidement.

Le gouvernement de Shawn Graham, au Nouveau-Brunswick, a mis sur pied un plan de relance de l'infrastructure en décembre et travaille en étroite collaboration avec nous.

Je pense que cette période économique difficile fait ressortir ce qu'il y a de mieux chez les gens.

Par ailleurs, nous avons établi, à l'intention des municipalités, un programme de prêts à faible taux d'intérêt, que la ministre Finley a annoncé.

Nous n'avons pas, au palier fédéral, beaucoup d'argent. Nous en empruntons, comme le font la plupart des provinces. Le gouvernement socialiste du Manitoba, lui, a enregistré un surplus, tandis que la majorité des provinces accusent des déficits. Nous avons un programme qui accorde des prêts à faible taux d'intérêt aux municipalités, ce qui constitue un autre mécanisme d'aide et aussi une bonne nouvelle.

L'hon. Rob Merrifield: Je pourrais faire le point sur la situation en Alberta et en Saskatchewan. Les municipalités de l'Alberta, notamment, sont très actives. En fait, ce que M. Bevington laisse entendre ne correspond pas du tout à ce qui se passe sur le terrain dans cette province. Lors de la première étape du volet Collectivités, nous avons reçu pour plus de 400 millions de dollars de demandes. C'est l'argent que réclament les municipalités et elles sont prêtes à investir des fonds dans les projets. Nous sommes sur le point de verser des sommes importantes aux collectivités de toute la province.

Nous constatons la même chose du côté de la Saskatchewan. Les demandes soumises vont certainement dépasser les fonds disponibles.

• (1615)

M. Colin Mayes: J'aimerais vous poser une question au sujet du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale. Chaque palier de gouvernement assume le tiers des dépenses. Or, une administration locale peut, au besoin, avoir accès aux sommes allouées dans le cadre du plan Chantiers Canada, n'est-ce pas? Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

L'hon. John Baird: Elle peut y avoir accès, en effet.

M. Colin Mayes: Très bien. On pense, à tort, que lorsque l'on participe au FIMR, au Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, on doit assumer le tiers des dépenses. Or, la municipalité qui n'a qu'un petit montant d'argent à investir pourra se servir des sommes allouées dans le cadre du plan Chantiers Canada pour lancer un projet d'envergure.

L'hon. John Baird: Certains gouvernements provinciaux — et les municipalités sont, bien sûr, des créatures des provinces — font plus. Par exemple, le gouvernement de l'Ontario a investi beaucoup dans le transport public à Toronto, beaucoup plus que le tiers prévu. Ce secteur relève de sa compétence, et il a tout à fait le droit de le faire.

Pour ce qui est du programme Towns for Tomorrow, que vous avez mentionné, la province y verse des sommes additionnelles. Nous assumons toujours le tiers des coûts, mais la province en fait plus, puisque c'est un domaine qui relève de sa compétence, et c'est fantastique. Nous allons investir 21 millions de dollars, et je pense qu'elle va en investir 42 millions. La formule est donc très souple. Nous sommes prêts à faire preuve de créativité, mais nous voulons que le programme conserve une certaine intégrité.

Le président: Merci.

Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire combien d'emplois le Fonds de stimulation de l'infrastructure a permis de créer jusqu'ici?

L'hon. John Baird: Nous comptons soumettre un rapport au Parlement à ce sujet, en juin.

M. Gerard Kennedy: Mais combien d'emplois ont été créés jusqu'ici? Vous êtes ici à titre de ministre. Le fonds existe depuis un mois. Pouvez-vous nous dire combien d'emplois, grosso modo, ont été créés, selon vous?

L'hon. John Baird: Des milliers. Nous allons soumettre un rapport au Parlement...

M. Gerard Kennedy: Des milliers, c'est plutôt vague comme réponse. Pouvez-vous être un peu plus précis? Les gens seraient bien contents de le savoir.

L'hon. John Baird: Le Parlement sera bien content de le savoir en juin, et nous allons certainement...

M. Gerard Kennedy: Nous sommes le Parlement, monsieur le ministre. Nous représentons le Parlement au sein du comité. Vous avez dit qu'il y a beaucoup d'argent qui va être versé. Le ministre des Finances a déclaré que l'argent devra être utilisé pendant la saison de construction. La question est pertinente. Vous pouvez déposer les documents si vous ne les avez pas avec vous.

Pouvez-vous nous dire combien d'emplois, grosso modo, ont été créés par l'entremise du Fonds de stimulation de l'infrastructure, le nouveau pouvoir de dépenser qu'a obtenu le gouvernement? Pouvez-vous aussi fournir une liste au comité?

L'hon. John Baird: Si vous voulez parler du crédit 35, comme je l'ai mentionné à votre collègue, M. Volpe...

M. Gerard Kennedy: Je ne parle pas du crédit 35, monsieur le ministre. Je m'excuse si je n'ai pas été très clair.

Vous avez mis sur pied un Fonds de stimulation de l'infrastructure, qui prévoit le versement de 2 milliards de dollars cette année, et de 2 milliards de dollars l'an prochain. Je veux savoir combien de dollars ont été alloués. Mais plus important encore, je veux savoir combien d'emplois ont été créés cette année grâce à ce fonds.

L'hon. John Baird: Je vois que vous n'êtes pas satisfait de ma réponse.

Nous allons soumettre un rapport au Parlement, en juin. Nous nous activons à faire approuver les projets, à envoyer des chèques...

M. Gerard Kennedy: Monsieur le ministre, est-ce que votre hésitation à répondre résulte du fait qu'aucun emploi n'a encore été créé par l'entremise de ce fonds?

L'hon. John Baird: Si j'hésite à répondre, c'est en raison du respect que je porte au Parlement. Il s'attend à recevoir un rapport en juin.

Si vous voulez des rapports hebdomadaires...

M. Gerard Kennedy: Il s'agit-là d'une date butoir, monsieur le ministre. Je pense que le Parlement serait heureux d'avoir l'information plus tôt.

À mon avis, si vous n'avez pas ces renseignements, c'est parce que vous n'avez pas encore créé d'emplois. Vous pourriez peut-être nous dire quand vous vous attendez à en créer.

L'hon. John Baird: Je n'accepte pas...

M. Gerard Kennedy: Eh bien, il n'y a qu'une seule façon de prouver le contraire, monsieur le ministre. Vous êtes le ministre. Cet argent se trouve entre vos mains. Or, vous laissez entendre que vous n'avez pas à nous dire, à l'avance, ce que vous avez fait avec celui-ci.

L'hon. John Baird: Nous nous activons à faire approuver les projets, à établir des partenariats avec les provinces. Nous allons soumettre un rapport...

M. Gerard Kennedy: D'accord. Est-ce que ces mesures ont permis de créer des emplois? C'est la seule chose que...

Le président: Monsieur Jean, sur un rappel au Règlement.

M. Brian Jean: Sauf votre respect, je trouve que M. Kennedy se montre agressif envers le ministre. Il ne lui donne pas l'occasion de répondre aux questions...

M. Gerard Kennedy: Sauf tout le respect parlementaire que je...

Le président: Je suis en train d'entendre le rappel au Règlement.

Allez-y, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Le ministre a rencontré le comité chaque fois qu'il a été invité à le faire. Il a répondu de manière directe aux questions chaque fois qu'il a eu la possibilité de le faire. Dans ce cas-ci, on ne lui permet pas de répondre de façon détaillée et définitive à la question de M. Kennedy. La politesse exige qu'on lui donne le temps de répondre.

M. Gerard Kennedy: Monsieur le président, je ne m'adresse pas au député d'en face, et ce n'est pas lui le président. C'est vous qui dirigez la réunion, pas le secrétaire parlementaire.

Je demande que l'on réponde à ma question, et je le fais respectueusement. Sauf votre respect, monsieur le président, si, par un quelconque pouvoir de compréhension, vous arrivez à discerner une réponse, alors tant mieux. Je n'ai pas reçu de réponse. Si je répète ma question, c'est dans le but d'obtenir une réponse.

Je pense que la question est pertinente. Je ne la pose pas de façon irrespectueuse. J'agis, en tant que parlementaire, au nom de mes électeurs. J'ai été chargé de remplir le rôle de porte-parole de l'opposition. Et c'est le seul endroit où je peux le faire.

Sauf le respect que je dois à M. Jean, je ne peux interroger le ministre que pendant quelques minutes et c'est la première fois que j'ai l'occasion de le faire depuis le lancement du programme. La question, selon moi, est appropriée et elle est posée de manière tout à fait correcte. Je m'attends à ce que le président respecte mon droit de poser des questions.

•(1620)

Le président: Le rappel au Règlement n'en est pas un. Toutefois, je pense qu'il faut donner au ministre le temps de répondre à la question.

La réponse que j'entends est la suivante: le ministre va soumettre un rapport au Parlement en juin, un rapport qui va contenir des chiffres. Il l'a dit très clairement.

Nous allons poursuivre la discussion.

M. Gerard Kennedy: D'accord, monsieur le président.

J'aimerais alors poser la question suivante: est-ce que des emplois ont été créés dans le cadre du Fonds d'infrastructure verte?

L'hon. John Baird: Il s'agit d'un programme quinquennal. Nous allons soumettre un rapport à ce sujet au Parlement, en juin.

Infrastructure Canada a émis, entre autres, un décret. Nous nous efforçons par tous les moyens, de concert avec les provinces et les municipalités, d'approuver les projets, de réduire les formalités administratives...

M. Gerard Kennedy: En tout respect...

L'hon. John Baird: ... et les formalités administratives. Je n'exigerai pas qu'on rende des comptes quotidiennement.

Le Parlement a adopté notre budget et exprimé sa confiance envers le gouvernement. Le Parlement nous a ensuite demandé de lui présenter un compte rendu de la situation en mars, ce que nous avons fait. Puis, il nous a demandé de faire rapport de nouveau en juin, et nous nous y sommes engagés.

M. Gerard Kennedy: Monsieur le ministre...

L'hon. John Baird: Le mois de juin arrive dans quelques semaines, et...

M. Gerard Kennedy: Avec tout le respect...

L'hon. John Baird: ... c'est ce que nous ferons.

M. Gerard Kennedy: Monsieur le président, ma question n'est pas compliquée, mais on dirait bien qu'il n'y a pas de réponse simple.

Je vais laisser tomber le volet Collectivités du fonds, car je pense que j'obtiendrai la même réponse.

Le Parlement a parfaitement le droit d'exiger qu'on fasse preuve de diligence raisonnable en matière de dépenses, et une partie de cette diligence, monsieur le président, consiste à recevoir le ministre au comité.

Monsieur le ministre, j'aimerais également savoir où vous en êtes avec le fonds Infrastructure de loisirs. D'après ce que nous avons compris, vous deviez en déterminer le profil avant de le présenter accompagné de lignes directrices, d'applications, etc., pour ensuite verser ce financement à vos organismes de développement régional.

Pourriez-vous nous présenter, aujourd'hui, les critères relatifs à ce fonds pour les infrastructures de loisirs, et tout document faisant état de son stade d'avancement? C'est par ailleurs un fonds assez imposant qu'on a créé là. D'après ce que j'ai compris, les représentants de votre ministère nous ont indiqué, lors d'une séance d'information, qu'ils allaient définir les grandes lignes du programme, et qu'une fois les règles fixées, on verserait le financement aux organismes de développement régional. Vous serait-il possible de nous soumettre, aujourd'hui, des documents qui nous montreraient où l'on en est à cet égard?

L'hon. John Baird: Nous serons heureux de répondre à cette requête par l'entremise de la présidence. Elle est très raisonnable.

M. Gerard Kennedy: Est-on prêt à recevoir des demandes au titre de ce fonds? Est-on rendu à ce stade actuellement?

L'hon. John Baird: Le fonds est actuellement administré, mais nous en avons établi les éléments essentiels et les paramètres d'orientation. Il est maintenant entre les mains des agences de développement économique régionales, qui vous feront parvenir avec plaisir toute l'information demandée.

M. Gerard Kennedy: Monsieur le ministre, vous avez affirmé que les employés de votre ministère travaillaient d'arrache-pied. D'après chacun des contacts que j'ai eus avec eux, il y a tout lieu de le croire.

J'aimerais cependant vous demander comment, d'après vous, votre personnel arrivera à faire preuve de diligence raisonnable en ce qui concerne ce dossier particulier, qui représente au moins le double des dépenses projetées, et peut-être même le triple des dépenses réelles que vous avez effectuées, avec à peu près la même quantité de personnel. Dans le Budget principal des dépenses, vous parlez d'avoir 19 employés supplémentaires. Ce n'est pas ce qu'on dit aujourd'hui dans un article du *Hill Times*, mais ici, vous voulez vous doter de 19 employés de plus par rapport à il y a deux ans, et je me demande comment vous pourrez veiller à ce que le travail se fasse, et quels coins ronds il faudra possiblement tourner en l'absence du personnel nécessaire.

Si vous pouviez nous informer d'un plan relatif au déploiement du programme, afin que nous puissions nous assurer qu'on agisse avec la diligence voulue relativement à l'octroi de tous ces fonds supplémentaires sans augmentation de l'effectif, ce serait très utile.

L'hon. John Baird: Nous obtenons des ressources en personnel additionnelles à Infrastructure Canada. Nous avons présenté notre plan d'action en cinq points pour ce qui est de la réduction des tracasseries administratives, qui peuvent prendre la forme d'un fardeau administratif terriblement lourd pour mon ministère.

Qu'il s'agisse de nos amis du Bloc québécois ou, par exemple, de la province dont je représente une circonscription à la Chambre des communes, l'une des approches que nous adoptons — et je ne présenterai pas d'excuses quant au fait que je puisse être, à certains égards, un provincialiste — consiste en ce que la tâche du gouvernement fédéral n'est pas de gérer dans le menu détail les affaires des provinces.

Le premier ministre McGuinty avait apporté, à la première conférence des premiers ministres, un dossier de cinq ou six pouces qu'il fallait soumettre à Infrastructure Canada en vertu des règles fédérales et des tracasseries administratives. L'Ontario ne travaille ni pour moi, ni pour Infrastructure Canada. Notre rôle est d'agir à titre de partenaire de financement.

Je pense que nous pouvons établir un juste équilibre entre la taxe sur l'essence — dont vous étiez, je le sais, un ardent partisan —, où l'on on accorde simplement l'argent sous forme de chèque en blanc, et le fait d'avoir de la paperasserie équivalant à deux années de travail administratif en tentant de faire de la microgestion d'aspects qui ne relèvent pas de notre compétence. Donc, je crois que nous établissons un équilibre raisonnable.

Ce que nous voulons faire, c'est définir des projets de concert avec les municipalités et les provinces. Nous voulons faire en sorte qu'elles soient admissibles en respectant les sphères de compétence.

Je n'ai pas l'intention d'essayer de microgérer George Smitherman et Infrastructure Ontario, car, à mon avis, ils sont fort capables de s'acquitter de leur tâche eux-mêmes, et ils sont responsables et redevables devant leur assemblée législative provinciale, leur vérificateur général provincial. Ils n'ont à rendre des comptes ni à ce Parlement, ni à moi, ni à la vérificatrice générale du Canada.

• (1625)

Le président: D'accord; monsieur Laframboise, c'est à vous.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, ma prochaine question porte sur les infrastructures. Je vous donne raison: il s'est passé un bon moment avant que le Québec négocie avec vous. L'entente est maintenant signée. Il serait donc normal que les emplois soient créés au cours des prochains mois. Il fallait signer l'entente avec le Québec, et c'est maintenant chose faite.

Par ailleurs, vous avez signé avec le président de la Fédération canadienne des municipalités une lettre adressée à toutes les villes, mais vous y avez mentionné qu'Ottawa disposait de programmes accessibles aux villes. Cette lettre s'adressait à l'ensemble du Canada. Or au Québec, le processus dans le cas de certains programmes se fait plutôt à partir des villes vers le ministère des Affaires municipales. Pouvons-nous savoir quels programmes seront dirigés vers Québec et lesquels pourraient être dirigés directement des municipalités du Québec vers Ottawa? Est-ce que c'est déparagé, monsieur Ranger?

L'hon. John Baird: Je dois te dire que le président de la Fédération canadienne des municipalités est un Québécois de la circonscription du premier ministre du Québec. Nous étions conscients de la loi du Québec et du fait que les municipalités sont de compétence provinciale. J'ai déjà souligné cela lors de la période de questions et dans des commentaires que j'ai faits devant ce comité dans le passé.

Selon moi, c'est absolument essentiel de travailler avec le ministre des Affaires municipales, le ministre des Finances et le président du Conseil du Trésor, qui était responsable du dossier de l'infrastructure, et avec le Bureau du premier ministre. Nous travaillons bien avec eux, et nous respectons les compétences provinciales. Bien sûr, les municipalités du Québec avouent que le budget prévoyait de l'argent et des programmes pour elles. Je suis sûr qu'on était très conscient de la loi québécoise à cet égard.

Je ne suis pas une personne qui veut dépenser beaucoup d'énergie et de temps dans des accords administratifs. Nous avons travaillé très fort avec Québec, nous avons signé un accord et nous avons une entente que nous pouvions utiliser pour chacun des projets. Cette entente était presque exactement la même et nous permettait d'éliminer de la paperasse bureaucratique. Ces nouvelles initiatives nous permettent d'agir beaucoup plus vite, mais je dois souligner qu'en ce moment, je suis heureux de l'engagement du Québec et du Canada dans ce domaine. On a vu aussi qu'on peut dépenser de l'argent pour l'infrastructure relevant de la compétence du fédéral, sans l'appui de Québec, même dans un port, et il y a probablement des cas où on le fera.

Mon but, ma première priorité est de faire le plus possible avec Québec et avec les municipalités du Québec, parce qu'on pourra ainsi créer beaucoup plus d'emplois. Quelques députés bloquistes m'ont fait part de projets dans leur municipalité. Donc, de temps à autre, ils sont heureux de me faire part de leurs priorités, et c'est bien, c'est leur travail. Mais je suis conscient que je dois travailler avec le

gouvernement provincial parce qu'il doit être d'accord, sinon on ne peut pas agir.

M. Mario Laframboise: Tant que l'entente n'était pas signée, nous recommandions à nos députés de vous envoyer leurs projets. Donc, cela vous donnait un peu une vision du Québec et c'est correct. Sauf que maintenant qu'il y a une entente...

L'hon. John Baird: C'est bon. Je suis toujours ouvert à travailler avec tous les députés du Canada.

M. Mario Laframboise: Depuis que l'entente est signée à Québec, ça va bien, les municipalités sont contentes. Continuez comme cela.

L'hon. John Baird: J'ai trouvé que ça allait plus vite.

M. Mario Laframboise: Oui, c'est cela.

L'hon. John Baird: Partout.

M. Mario Laframboise: C'est parfait.

• (1630)

L'hon. John Baird: Ce n'est pas le cas seulement au Québec, mais aussi en Ontario, en Colombie-Britannique, partout.

M. Mario Laframboise: S'il me reste du temps, ma prochaine question portera sur la sécurité. Vous avez parlé de sécurité. Vous savez que la rumeur veut que les compagnies aériennes fassent des pressions sur votre ministère pour changer le ratio quant au nombre d'agents de bord par rapport au nombre de passagers, pour les avions de 50 passagers et plus. Vous savez que nous avons déjà traité de cette question au comité. Ce n'est pas la première fois qu'on en parle; c'est la troisième. La position de notre parti est toujours la même: pour des raisons de sécurité, il ne faut pas changer le nombre d'agents de bord par rapport au nombre de passagers.

Avez-vous l'intention de revoir cette loi, ou non?

L'hon. John Baird: Je n'ai pas décidé d'apporter un changement à cela. Je ne pourrais pas dire si dans l'avenir cela va changer, mais ce n'est pas un dossier qui se trouve sur mon bureau en ce moment. J'ai plusieurs autres priorités plus importantes. Si ça change, tu vas...

M. Mario Laframboise: Non, ça va. En ce qui nous concerne, il n'y a pas de problème. Comme je vous le disais plus tôt, monsieur le ministre, il y a le dossier de VIA Rail, qui est un dossier important. Dans la réponse que vous m'avez donnée, vous avez dit que vous attendiez le résultat de l'étude sur VIA Rail que le Québec et l'Ontario sont en train de faire, et que vous payez. Vous me dites que vous avez lu ce que l'administration Obama voulait faire. Ne voulez-vous pas entrer en contact avec l'administration Obama afin de voir ce que ces gens vont réaliser et de vous accrocher directement avec eux? N'avez-vous par le goût de leur parler, plutôt que d'attendre?

L'hon. John Baird: J'ai mentionné, dans le cadre de ma réponse à une question qu'on m'a posée plus tôt, qu'il y a des discours, qu'il y a des idées que l'administration Obama avait avancées au sujet du train à haute vitesse. Il n'y a pas de propositions précises. Je dois dire que j'ai déjà rencontré mon collègue à Washington au sujet de plusieurs projets d'infrastructure. Nous avons dit que nous étions prêts à travailler ensemble. Selon moi, c'est absolument essentiel de finir notre étude avec le Québec et l'Ontario. Nous avons déjà commencé un partenariat. Nous devons tenir compte de ce travail. Je suis absolument sûr qu'ils ont été obligés de faire les mêmes recherches de l'autre côté de la frontière, mais les relations étaient bonnes. C'est un ancien membre du congrès républicain qui était le secrétaire des Transports à Washington.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous remercier tous les deux de votre présence aujourd'hui. Comme vous le savez, c'est la Semaine nationale de la sécurité ferroviaire, alors je poserai plus tard une question au ministre d'État pour les Transports. J'ai eu l'occasion, cette semaine, d'assister à quelques réunions en compagnie de représentants de notre secteur ferroviaire et, en toute franchise, je pense que j'ignorais à quel point notre système ferroviaire est complet au Canada.

À titre de députée de la région du Grand Toronto, j'ai l'avantage de pouvoir utiliser régulièrement notre système ferroviaire pour mes allées et venues entre ici et Toronto, et je me considère très chanceuse de pouvoir en profiter. Nous disposons d'un service formidable.

Je suis tout à fait ravie de l'investissement consacré à la réhabilitation du pont de Go Transit dans la partie sud d'Aurora. Je vis dans une communauté où l'on dépend des services de transport jusqu'à Toronto, et Go Transit assure ce service entre Newmarket et Union Station pour mes concitoyens. Donc, la réhabilitation de ce pont améliorera réellement la capacité du réseau Go Transit de desservir ma circonscription et, en fait, les circonscriptions de toute la région de York. J'ai également eu l'occasion de parler avec notre président régional, Bill Fish, qui est très satisfait de cet investissement en particulier, ainsi que d'autres investissements dans les transports qui seront alloués à la région de York.

Cependant, je voudrais que vous nous parliez des autres investissements réalisés — et cette question s'adresse au ministre d'État — aux fins de l'amélioration de la sécurité du transport ferroviaire. Donc, comme pour cette réhabilitation du pont de Go Transit, il doit y avoir d'autres projets en cours d'un bout à l'autre du Canada pour améliorer la sécurité des chemins de fer; j'aimerais que vous nous en parliez.

L'hon. Rob Merrifield: Bien sûr. Je conviens avec vous que le montant consacré à l'infrastructure relativement à la portion Via Rail de notre réseau ferroviaire est très important, et qu'il servira non seulement à améliorer le service, mais permettra aussi la mise en place de nouvelles voies ferrées et de nouvelles locomotives, de même qu'un fonctionnement plus efficace. En fait, je crois que l'objectif est de réduire d'une demi-heure la durée du trajet entre Montréal et Toronto.

Mais votre question portait davantage sur l'aspect sécuritaire, et nous prenons des mesures très importantes sur ce plan. Au chapitre de la sécurité, 72 millions de dollars ont été alloués au budget de ce plan d'action pour veiller à la sécurité de notre réseau ferroviaire en nous assurant de nous doter d'un plan de cinq ans, d'avoir une surveillance réglementaire et une mise en application du Règlement. Il s'agit de garantir le transport sécuritaire des wagons, des passagers et des marchandises. Une partie de ces fonds ira dans l'amélioration des passages à niveau ainsi que dans la surveillance de la réglementation. C'est important. Nous exposerons le plan de ce gouvernement au cours de l'an prochain. Nous poursuivrons énergiquement nos efforts à cet égard, en nous assurant de faire très bon usage de ces fonds pour garantir la sécurité en matière de transport ferroviaire, qu'il soit question de passagers ou de marchandises.

L'une des raisons pour lesquelles je m'intéresse personnellement à la question, c'est l'incident qui s'est produit à Wabamun, dans ma région. Le lac Wabamun a été pollué. Le train en cause ne transportait pas des passagers, mais de la marchandise, et cet

accident a assurément causé d'énormes perturbations. C'est une question qui préoccupe fortement tous les Canadiens, je crois. Les préoccupations environnementales sont là, et nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour veiller à ce que ce type d'incident ne se reproduise plus.

• (1635)

Mme Lois Brown: Si je puis me permettre, j'aimerais poser une deuxième question au ministre d'État. L'an dernier, en juillet, on a mis en oeuvre un programme destiné spécialement à nos anciens combattants. Un grand nombre d'anciens combattants de ma région ont pu en profiter, et j'aimerais que vous nous disiez de quelle manière ce programme sera répété cette année encore, comment on en est arrivé à prendre cette décision, et combien de gens s'en sont prévalus. J'ignore quels sont exactement les chiffres à cet égard, mais je serais heureuse d'entendre parler de ce programme qu'on a mis en place en ce qui concerne notre réseau ferroviaire.

L'hon. Rob Merrifield: L'an dernier, ce programme a été lancé pour la première fois, et sa réussite a été très frappante. Il était valide seulement pour le mois de juillet et a permis à nos anciens combattants et à nos militaires canadiens en service actif de voyager en train gratuitement. Je crois qu'ils pouvaient emmener avec eux trois autres membres de leur famille à un tarif réduit de 50 p. 100.

Soixante mille membres de nos forces armées ont accédé à ce service. J'ai parcouru le pays et j'ai discuté avec quelques-uns de ces militaires, et ils sont enchantés de pouvoir visiter le Canada en juillet — une période idéale pour voyager. C'est une offre extraordinaire qu'a faite Via Rail, et on la répètera cette année.

Nous étendrons également ce programme à Marine Atlantic, qui autorisera le libre accès aux véhicules militaires transportant jusqu'à cinq membres de la famille chacun. Cette mesure ne représentera pas seulement une contribution pour les familles, mais elle leur permettra de voyager jusqu'à Terre-Neuve et de revenir à Sydney. C'est extraordinaire, car cet avantage ne sera pas seulement en vigueur en juillet, mais du 1^{er} mai au 31 octobre. C'est donc une chance inouïe pour nos anciens combattants et nos membres des Forces canadiennes de visiter Terre-Neuve, en stimulant le tourisme par la même occasion. C'est l'un des moyens tangibles par lesquels nous pouvons, en tant que Canadiens, remercier nos militaires pour l'excellent travail qu'ils accomplissent.

Le président: Merci.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci aux ministres de participer à cette séance. Mes questions seront très brèves.

Si le gouvernement fédéral avait inclus un plan de stimulation économique dans son énoncé économique de novembre, n'y aurait-il pas davantage de projets en chantier actuellement?

L'hon. John Baird: Il est certain que, selon la longue tradition établie par les gouvernements successifs au Canada, on fait un énoncé économique à l'automne, mais c'est normalement dans le budget que les nouvelles dépenses suivent. Je pense que nous serons bien plus avancés sur le plan des infrastructures car nous avons présenté un budget au début janvier. En toute franchise, nous avons également accompli beaucoup de travail pour accélérer les programmes d'infrastructures existants bien avant le début de l'exercice financier.

Je vous promets qu'avec ces nouveaux programmes d'infrastructures, les choses avancent vraiment, et cela ne fera que s'accélérer — par un facteur de dix, au minimum —, bien davantage qu'avec n'importe quel autre programme d'infrastructures de l'histoire moderne de ce pays. Nous ne prendrons pas deux ou trois ans pour signer des accords de contribution. Nous ne perdrons pas de temps. Les résultats ne seront ni immédiats, ni instantanés, mais on y parviendra dix fois plus rapidement que sous n'importe quel gouvernement canadien de l'ère moderne, depuis l'annonce de ce programme jusqu'au moment où l'on passera à l'action, au cas par cas. J'en suis satisfait. Ce n'est pas parfait, mais on fera dix fois mieux qu'on ne l'a jamais fait auparavant dans l'histoire du Canada.

• (1640)

M. Sukh Dhaliwal: Vous dites que le processus sera dix fois plus rapide. Pourriez-vous me dire combien de projets au titre de ce nouveau financement ont été entrepris jusqu'ici?

L'hon. John Baird: En Colombie-Britannique, on a annoncé que plus d'un quart de milliard de dollars seraient investis dans des projets ayant reçu le feu vert. Que l'on parle de la route 4 ouest à Port Alberni, de la route 97 entre Cody Road et Australian, du réseau d'égouts de Surrey-Bridgeview, des ingénieurs-conseils, des architectes ou des entrepreneurs, les choses bougent énormément, et cela ne fait que commencer.

Je veux que tous les fonctionnaires de mon cabinet et de mon ministère mettent l'épaule à la roue pour s'entendre avec les provinces et les municipalités, donner le feu vert aux projets fédéraux et expédier la paperasse pour que les provinces et les municipalités, qui sont directement responsables des travaux dans 95 p. 100 des cas, puissent faire leur travail.

Je n'ai pas l'intention d'interrompre le travail de mes fonctionnaires pour leur demander de dresser un tableau totalisateur. Nous reconnaissons que le Parlement a demandé une mise à jour en juin, et il l'aura. Pour ce faire, le gouvernement du Canada doit avoir la confiance de la Chambre des communes en tout temps, et depuis trois ans, nous faisons tout pour la mériter.

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur le ministre, vous avez parlé de la Colombie-Britannique. J'aimerais vous citer un extrait d'une déclaration qu'a faite votre prédécesseur l'an dernier à propos des PPP, les partenariats public-privé.

Cette année déjà, comme vous le savez, le PPP pour le pont Port Mann en Colombie-Britannique s'est soldé par un échec. Voici ce qu'a dit le ministre Cannon:

... nous avons évidemment besoin de fonds publics, mais nous cherchons également un mécanisme qui nous permettra d'obtenir un apport de fonds privés grâce auquel nous pourrions effectivement l'achever.

Je pourrais vous citer plusieurs exemples de ce genre de projet. Dans mes remarques liminaires, j'ai donné l'exemple du pont de la Confédération, par exemple, dont une caisse de retraite canadienne détient une participation de 30 p. 100. Il s'agit d'une initiative privée grâce à laquelle il est possible de multiplier les sources de financement afin de soutenir la création de nouvelles infrastructures au Canada. Du point de vue de notre philosophie, c'est cette orientation qui nous intéresse et que nous comptons prendre comme gouvernement. Selon nous, c'est la ligne de conduite la plus appropriée.

Compte tenu de la conjoncture économique de la dernière année et de ce qui s'est passé avec le projet du pont Port Mann, en particulier, j'aurais aimé savoir si votre gouvernement croit toujours qu'il s'agit d'une solution viable.

L'hon. John Baird: Je vous garantis que je n'ai aucun problème à obtenir du financement du secteur privé ni à recourir à d'autres modes de financement pour les projets d'infrastructure.

Vous parlez d'un projet d'infrastructure très précis en Colombie-Britannique. Je me suis rendu sur le chantier de construction de ce projet il y a à peine quelques semaines, et je peux vous assurer que le premier ministre de la Colombie-Britannique et le ministre des Transports et de l'Infrastructure de la province vous diraient que nous avons soulevé mer et monde pour mettre en oeuvre ce plan d'action économique. Ils n'ont jamais vu le gouvernement fédéral agir si rapidement dans le cadre d'un projet d'infrastructure. Ils ne sont pas que satisfaits; je vous jure, cher ami, qu'ils sont carrément ravis de la façon dont les choses se sont passées, et on parle ici d'un gouvernement libéral...

M. Sukh Dhaliwal: Je n'ai pas besoin de parler à qui que ce soit. J'ai vu ce qui est arrivé avec ce partenariat public-privé. Il est évident que ce PPP a échoué en Colombie-Britannique. J'ai aussi parlé à des représentants municipaux lorsque je me suis rendu dans la province natale de votre premier ministre. Nous avons parlé du Fonds Chantiers Canada, un sujet particulièrement épineux pour les intervenants municipaux à qui profiterait éventuellement cet argent.

C'est une initiative qui ne fonctionne pas, car elle récompense actuellement, à ce qu'on m'a dit, les mauvais comportements. Si votre municipalité a bien fait son travail au fil des ans en investissant dans de bons réseaux d'égouts, de bons systèmes de drainage et de bonnes routes, et que vous voulez maintenant construire efficacement une solide infrastructure pour attirer les promoteurs immobiliers résidentiels — en installant des piscines publiques, par exemple —, vous n'êtes pas admissible.

Pouvez-vous me dire quelle est la solution pour permettre à ces municipalités d'accéder au Fonds Chantiers Canada?

L'hon. Rob Merrifield: Je peux vous dire où nous en sommes en Alberta en ce qui a trait à l'infrastructure. Des projets phénoménaux sont en branle à vrai dire.

Vous vouliez savoir...

• (1645)

M. Sukh Dhaliwal: Pour ce qui est précisément du Fonds Chantiers Canada, pourquoi croyez-vous utile de punir les municipalités qui ont su bien planifier leur développement dans le passé? Elles veulent maintenant obtenir des fonds pour construire des installations récréatives, mais elles ne sont pas admissibles au programme.

L'hon. Rob Merrifield: Permettez-moi de vous expliquer exactement ce qui s'est passé. Depuis ma dernière présence devant ce comité, nous avons annoncé des investissements d'une valeur approximative de 200 millions de dollars, et il n'est question ici que du Fonds Chantiers Canada, auquel se rajoutent le budget de relance et le financement de base pour les provinces et les territoires.

Je peux même vous citer quelques-uns des projets qui ont été annoncés. Quelque 40 millions de dollars seront injectés dans un centre des sciences à Calgary; 9 millions de dollars dans un parc patrimonial. En passant, pour ce projet...

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur le président, le ministre ne répond pas à ma question.

L'hon. Rob Merrifield: Les fonds ont déjà été versés pour le projet du centre des sciences, dont la construction a été entamée. Pour ce qui est de l'investissement de 100 millions de dollars annoncé en mars pour le boulevard périphérique entourant la ville d'Edmonton, les premières pelletées de terre ont eu lieu le 1^{er} avril. Cela vous donne une idée de la vitesse à laquelle les choses avancent.

N'est-ce pas ce que vous vouliez savoir à propos du Fonds Chantiers Canada? Est-ce efficace? Permet-il de créer de l'emploi? Permet-il de concrétiser des projets? Eh bien, la réponse est « oui ».

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs les ministres, d'être venus témoigner aujourd'hui. Je vous assure que les maires, les préfets et les ministres provinciaux que j'ai rencontrés un peu partout au pays ont confirmé ce que vous nous avez dit aujourd'hui, c'est-à-dire que le gouvernement en place obtient des résultats positifs et il les obtient rapidement.

Je veux remercier le ministre Merrifield pour une annonce en particulier. Le gouvernement fait bouger les choses, en investissant non seulement dans le marché de l'emploi d'aujourd'hui, mais aussi dans celui de demain. Je crois sincèrement que le gouvernement travaille à créer de la productivité pour notre avenir. Parmi tous les investissements que nous faisons, certains se démarquent plus que d'autres, comme celui du corridor de Windsor, là où s'effectue le transport vers les États-Unis d'une énorme partie des produits canadiens et qui permet de donner de l'emploi à de nombreux travailleurs, aujourd'hui et demain.

Je note aussi que la région de Fort McMurray, ma région, génère quelque 6 p. 100 du produit intérieur brut de ce pays. On a récemment annoncé qu'environ 53 millions de dollars seraient investis pour construire deux passages supérieurs et élargir une route où la circulation est si dense que les ouvriers des usines prennent quatre heures pour faire le trajet entre le travail et la maison, un trajet qui devrait normalement prendre un peu moins d'une heure.

On pourrait croire que je prêche pour ma propre paroisse, ou pour ma propre circonscription, mais il n'en demeure pas moins qu'entre 35 000 et 50 000 des personnes qui travaillent dans ce secteur sont originaires d'autres régions du pays, et elles ramènent leur salaire à la maison, à Terre-Neuve et dans la plupart des provinces de l'Atlantique, ainsi qu'en Ontario. Environ 85 000 emplois profitaient directement ou indirectement à l'Ontario, et 30 000 profitaient au Québec. Cet argent revient aux provinces, aux collectivités et aux demeures de ces travailleurs, aux quatre coins du Canada.

Je soutiens ainsi que ces investissements sont absolument nécessaires, et je lève mon chapeau à celui ou celle qui en a pris la décision. Ces deux passages supérieurs seront construits par souci de sécurité. On déplorait trop de décès sur cette route, où sévissaient des embouteillages monstres. Je vous félicite pour cette belle initiative.

Vous voulez peut-être ajouter quelque chose au sujet de cet investissement.

L'hon. Rob Merrifield: Je pense qu'on fait trop grand cas des circonscriptions dans lesquelles se déploient les projets d'infrastructure. Ce qui m'importe surtout, c'est que les projets d'infrastructure annoncés répondent vraiment à des besoins et que les municipalités, si possible, et évidemment les provinces les approuvent pour qu'il n'y ait pas d'ingérence politique.

Le projet que vous décrivez représente un investissement d'envergure dans une circonscription. Toutefois, comme vous l'avez mentionné, les travailleurs de cette circonscription viennent de partout au pays. Il est essentiel de maintenir une bonne infrastructure pour la prospérité du pays. Je pense qu'environ 5 p. 100 du PIB est produit à Fort McMurray, peut-être même un peu plus. C'est considérable pour une si petite région.

Vous avez aussi parlé de Windsor, du corridor de Windsor. On estime qu'en période de pointe, les échanges commerciaux dans ce

corridor peuvent valoir un milliard de dollars. C'est non négligeable. Le ministre Baird et moi-même nous sommes entretenus avec le secrétaire LaHood et lui avons assuré que nous faisons tout en notre pouvoir pour faciliter la circulation à la frontière.

Cela n'a rien à voir avec la politique de droite, de gauche ou du centre. Il s'agit de bâtir un Canada concurrentiel au XXI^e siècle. Personne n'aime s'endetter, mais si nous le faisons comme il faut, nous arriverons à nous en sortir quand l'économie reprendra toute sa vigueur et que nous pourrions de nouveau rivaliser avec nos concurrents internationaux. À mon avis, c'est la clé du succès au XXI^e siècle.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le ministre.

Je m'intéresse également à la situation au Canada Atlantique. Bon nombre de mes électeurs viennent des Maritimes et y retournent. Je m'intéresse particulièrement à Marine Atlantique et aux possibilités d'investissement dans ce projet.

Le gouvernement envisage-t-il d'injecter des capitaux dans Marine Atlantique afin de développer ses installations pour les gens des Maritimes?

• (1650)

L'hon. Rob Merrifield: Je reviens tout juste du Canada Atlantique, où j'ai séjourné à Sydney. J'y suis même allé deux fois. J'y suis allé une première fois pour prendre le pouls de la société Marine Atlantique, pour ainsi dire. Il m'incombe de comprendre un peu ses difficultés. L'an dernier... Je vais être honnête avec vous: quand on arrive à respecter ses échéances seulement 10 p. 100 du temps, ce n'est pas assez, à mon avis. Il faut que cela change.

Nous sommes donc allés là-bas pour voir comment nous pouvions améliorer le service offert aux gens de Terre-Neuve et de Sydney Nord. Nous sommes heureux d'annoncer que nous avons inauguré un nouveau navire. Sa capacité est supérieure à celle des anciens de 40 p. 100. C'est un superbe navire qui devrait faire la fierté de toute la flotte et du Canada. C'est vraiment un navire extraordinaire qui va nous permettre d'améliorer le service dans la région de façon considérable. Le capitaine du bateau m'assure qu'il traverse la glace bien mieux que n'importe quel autre navire de la flotte. Son rendement est au-delà de toute attente.

Cela dit, il y a des travaux d'infrastructure nécessaires chez Marine Atlantique, sur les deux rives, à Sydney Nord comme du côté de Terre-Neuve, à Port aux Basques et ailleurs. Je ne veux pas sous-estimer tout ce que ce navire va nous permettre de réaliser, mais il y a encore des efforts à faire. Nous espérons pouvoir collaborer harmonieusement avec Marine Atlantique. Je sais que le conseil d'administration fait tout en son pouvoir pour fournir le service voulu.

M. Brian Jean: Monsieur le président, il ne me reste qu'une minute, mais pourrais-je la céder à M. Watson pour une question? Il y en a une en particulier qu'il voulait poser.

Le président: Il n'a que 20 secondes à sa disposition.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Très brièvement, il est question, dans le budget, de travaux de réfection à la gare de VIA Rail à Windsor. Bien sûr, tout cela fait l'objet de négociations. Sommes-nous près d'en arriver à un accord? Est-ce que les négociations avancent dans ce dossier?

L'hon. Rob Merrifield: M. Watson est en train de préparer une annonce ou quelque chose.

Je peux vous dire qu'il y aura 407 millions de dollars pour l'amélioration du service ferroviaire et qu'il y aura des travaux tout le long de la ligne. Je ne peux pas encore vous dire ce que nous ferons à cette gare en particulier, mais je crois que les Canadiens devraient être très fiers de tout ce que nous faisons pour améliorer le service dans ce secteur. Vous en serez probablement très contents vous aussi.

Le président: Merci. Cela vient clore cette série de questions.

J'aimerais à mon tour en poser une, si vous me le permettez. J'ai entendu des membres du comité et d'autres députés la poser.

Il y a un fonds de 2 milliards de dollars qui a été constitué pour aider, je crois, les petites municipalités et régions. Si une municipalité est admise au programme de Chantiers Canada, mais qu'elle manque d'argent pour assumer sa part, y a-t-il un processus de demande particulier ou est-ce que tout se fait avant l'approbation de Chantiers Canada?

L'hon. John Baird: C'est Diane Finley, ministre des Ressources humaines, qui est responsable de la SCHL et qui assume la principale responsabilité de ce programme. Je vous recommande de communiquer avec elle, et elle pourra vous donner tous les détails dont vous ou les municipalités de votre circonscription ont besoin.

Je peux vous dire toutefois que le premier ministre a tout fait pour veiller à ce que RHDSC prenne des mesures importantes pour stimuler l'économie. Il en va de même d'Industrie Canada, notre ministère, et des agences de développement économique régionales, parce que nous voulons répartir la charge de travail et faire en sorte que le travail soit fait. Je pense que c'est sage. Par exemple, la ministre Finley investit beaucoup dans le logement. Le ministre Clement et le ministre Goodyear investissent beaucoup dans l'éducation postsecondaire, et je pense que c'est bien.

Le président: Je devrais parler à Mme Finley.

Nous nous apprêtons à conclure, mais je vais faire un autre tour de table et offrir trois minutes à chaque parti. Nous verrons ensuite quelle heure il est.

Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, au sujet de l'année qui vient de se terminer, l'année de référence dans le budget, à combien s'élève le nombre d'emplois à votre actif? Nous savons que vous avez dépensé 1,3 milliard de dollars de moins que ce qui était prévu dans le budget de l'an dernier, mais en termes d'emplois, pouvez-vous nous dire combien d'emplois concrets vous avez créés? Quels sont les résultats concrets que vous pouvez nous montrer aujourd'hui? Je ne parle pas du résultat du fonds destiné à stimuler l'infrastructure — vous avez déjà pour ainsi dire répondu à cette question —, mais des résultats des autres programmes. Je présume qu'ils découlent tous du budget de 2007.

• (1655)

L'hon. John Baird: Bien sûr, nous nous ferons un plaisir de transmettre toute l'information possible au comité.

M. Gerard Kennedy: Pouvez-vous nous mentionner quoi que ce soit aujourd'hui?

Je répète que je parle des dépenses terminées, et je suppose que nous pouvons beaucoup mieux nous situer pour ce qui est des dépenses faites que des dépenses à faire.

L'hon. John Baird: Je crois que pour Chantiers Canada, le principal objectif est à l'infrastructure. Pour le stimuli, le principal objectif est la création d'emplois à court terme, la situation est donc différente.

M. Gerard Kennedy: Je comprends, mais je dis que vous avez dépensé de l'argent et que vous en voulez plus. Il doit y avoir concordance ou non avec le budget. Nous voulons des résultats. Nous savons que vous n'avez pas tout dépensé. C'est un résultat, mais vous avez sûrement une idée de ce qu'a généré l'argent que vous avez dépensé. Pouvons-nous connaître votre bilan sur le plan de l'emploi? Pouvez-vous nous en fournir un étape par étape?

Un certain nombre de projets ont été annoncés, mais il y a un moment où l'on signe un contrat ou un accord, pour reprendre vos mots, avec l'autre entité, soit une province, une municipalité ou autre chose. Il y a ensuite un stade où l'on commence la construction et un autre, où l'entité vous envoie une facture et vous lui envoyez l'argent.

Je pense que tout le monde sait que seul 5 p. 100 de l'argent prévu pour votre nouveau programme a été dépensé l'an dernier. Je pense qu'il serait assez essentiel que vous nous fournissiez une liste de résultats le plus rapidement possible, dans la mesure où cela ne nuit pas au déroulement du programme. Votre personnel a informé le comité qu'il était possible de lui dire où les projets étaient rendus, s'ils avaient fait l'objet d'une annonce politique ou d'un communiqué de presse, quand les accords ont été signés et quand le projet peut aller de l'avant. Vous pourriez ensuite nous faire part des progrès réalisés pour chaque projet et du moment où vous commencez à payer pour chacun. C'est la norme pour tous les fonds.

De toute évidence, il y a beaucoup d'argent prévu que vous n'avez pas dépensé depuis quelques années, et il serait utile pour le public de voir où sont rendus les projets d'Infrastructure Canada, tant pour ce qui est des prolongations proposées de programmes existants que des nouveaux programmes destinés à stimuler l'économie. Serait-ce possible?

L'hon. John Baird: Je ne saisis pas trop. Vous avez dit que nous n'avons dépensé que 5 p. 100 des fonds pour la mise en place de nouveaux programmes.

M. Gerard Kennedy: D'après votre document, l'an dernier,... Si l'on s'arrête aux nouveaux programmes promis dans le budget, seulement 5 p. 100 des fonds prévus pour les nouveaux programmes promis par votre gouvernement, pas pour prolonger des programmes existants, ont été dépensés. Donc, le fonds Chantiers Canada, celui visant à accélérer les passages à la frontière et ainsi de suite... Nous en avons déjà discuté, monsieur le ministre, à une autre réunion du comité, et bien que je ne m'offusque pas que vous l'ayez oublié, mais c'est tout de même ce dont fait état votre document, si l'on isole le poste.

L'hon. John Baird: Les nouveaux programmes ne se réaliseront que durant l'exercice 2009-2010, cependant. Il nous était donc impossible... Ce serait donc zéro...

M. Gerard Kennedy: Non, pas du tout. Les fonds pour Chantiers Canada étaient prévus dans l'exercice 2008-2009, et soit que vous n'avez rien dépensé, soit que 300 millions de dollars du montant prévu étaient censés être affectés au nouveau programme...

L'hon. John Baird: Quand vous avez parlé de nouveaux programmes, entendiez-vous de vieux programmes comme Chantiers Canada...

M. Gerard Kennedy: Ceux qui ont été annoncés dans le budget de 2007 et qui, de ce fait, n'ont pas été entièrement dépensés...

L'hon. John Baird: Ils n'ont pas...

M. Gerard Kennedy: Vous en avez fait l'annonce. Pouvons-nous voir la différence?

L'hon. John Baird: Nous fournirons volontiers au comité tous les documents qui existent déjà.

M. Gerard Kennedy: Pourtant, monsieur le ministre, je demande des renseignements raisonnables, soit combien d'argent vous avez promis. Combien a été affecté à des ententes signées? Nous relevons un grand écart. Enfin, combien de projets sont en cours? Voilà qui représente à nos yeux une prestation, un résultat concret.

Monsieur le ministre, j'aimerais simplement savoir si vous êtes incapable de nous fournir ces renseignements ou si vous refusez de le faire.

L'hon. John Baird: Je vous ai fourni tout ce que nous avons. Nous avons signé 13 ententes avec les provinces et les territoires dans le cadre de Chantiers Canada. Je crois qu'il existe pour la plupart d'entre elles un accord de financement de base. Tout ce que le comité demande à recevoir...

M. Gerard Kennedy: Je parle de projets concrets, monsieur le ministre. Êtes-vous disposé à nous fournir des précisions,...

L'hon. John Baird: Nous sommes disposés à vous communiquer tout ce que nous avons.

M. Gerard Kennedy: ... une liste précise de véritables projets.

L'hon. John Baird: Nous vous fournirons avec le plus grand plaisir tout ce que nous avons.

Le président: Il faut céder la parole à M. Godin.

L'hon. John Baird: Je ne vais pas détourner des gens de ce qu'ils ont à faire d'ici à l'échéance de juin, mais nous vous fournirons volontiers tout ce que nous avons en mains.

Le président: Monsieur Gaudet.

[Français]

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

Bonjour, messieurs.

Monsieur le ministre, au cours d'une comparution précédente à ce comité, vous avez parlé d'une contribution d'un tiers pour chacun des trois paliers impliqués. Comme les petites communautés sont moins riches que les grandes, je vous avais demandé si la contribution du gouvernement fédéral pouvait être de 50 p. 100; celle de la province, de 35 p. 100; et celle des municipalités, de 15 p. 100.

Je me suis ensuite informé auprès d'un économiste, qui m'a dit que sur les 35 p. 100, le gouvernement fédéral recevait 18 p. 100 en taxes et en impôts et que la province en recevait 17 p. 100. Pourriez-vous changer votre méthode de répartition? Au lieu d'être un tiers pour chacun des trois paliers, ce pourrait être 40-40-20 ou 50-35-15, afin d'aider les petites communautés. N'oubliez jamais que ce sont toujours les mêmes personnes qui paient. Que ce soit un emprunt au gouvernement fédéral, provincial ou municipal, c'est toujours le même payeur.

• (1700)

[Traduction]

L'hon. John Baird: Je suis ravi de vous annoncer que de nombreuses provinces, dont Terre-Neuve, l'Ontario et la Colombie-Britannique, en assument plus du tiers parce qu'il s'agit d'une compétence provinciale, et vous savez que nous tenons à respecter les champs de compétence provinciaux.

[Français]

Je suis sûr qu'on a reçu des demandes plus élevées que l'argent qu'on avait et que des municipalités avaient l'argent pour contribuer leur tiers du coût et étaient prêtes à agir. Si les provinces veulent payer plus d'un tiers, c'est leur décision. Ça relève de leur compétence, et on respecte ça.

Mon but est de créer le plus grand nombre d'emplois possible. On sait bien que le gouvernement fédéral n'a pas d'argent. Il a dû accuser un déficit pour le faire, tout comme le Québec. On a mis sur pied un programme de financement pour aider les municipalités à financer leurs projets. C'est un autre exemple où on a essayé de bien travailler avec les municipalités.

Cependant, un grand nombre de petites et de grandes municipalités partout au Canada sont prêtes à contribuer leur tiers. Pour celles qui ne peuvent pas le faire, le rabais de l'essence, le rabais sur la TPS et les prêts consentis par une agence du gouvernement fédéral sont d'autres façons d'y arriver. C'est une compétence provinciale. En Colombie-Britannique, le gouvernement provincial était prêt à en faire plus dans le cas des municipalités de moins de 15 000 habitants, ce qui est bien pour elles.

M. Roger Gaudet: Merci.

[Traduction]

Le président: La parole va à M. Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Revenons à ces collectivités rurales et septentrionales qui n'ont peut-être pas la capacité voulue, qui ont des budgets limités et qui jouissent d'une saison écourtée de construction. Elle ont, elles aussi, besoin de stimulation économique.

Ne faudrait-il pas envisager des fonds de relance spéciaux pour toutes ces collectivités canadiennes, pour faire en sorte qu'elles ont elles aussi droit à leur part du gâteau?

L'hon. John Baird: Nos grands centres urbains, Toronto, Ottawa, Montréal, Vancouver, sont d'une importance cruciale. Plus la municipalité est grande, plus les besoins sont nombreux. Toutefois, je puis vous affirmer — et je le souligne — que les petites municipalités rurales et septentrionales du Canada ont aussi des besoins importants et que nous sommes fermement résolu à ce que les fonds soient répartis de manière équitable.

En ce qui concerne le Nord, l'action du premier ministre se compare avantageusement à celle des autres gouvernements canadiens. Vous savez...

M. Dennis Bevington: Peut-être puis-je, dans ce cas...

L'hon. John Baird: Voyons ce qu'a fait John Diefenbaker. Une analyse objective...

M. Dennis Bevington: Oh! Je le sais.

L'hon. John Baird: ... montrerait que le Nord canadien reçoit tant de fonds d'infrastructure qu'il n'arrive pas à les épuiser.

M. Dennis Bevington: D'accord. Passons donc à la route du Mackenzie, une infrastructure vraiment essentielle dans le Nord du Canada. Envisagez-vous d'investir dans cette route dans le cadre peut-être d'un projet prêt à démarrer, comme le pont de la rivière Grand Ours.

L'hon. John Baird: Nous souhaitons que les ressources soient réparties équitablement. Le Nord a certes eu plus que sa part. Il mérite qu'on y investisse, car c'est une région névralgique, une priorité du premier ministre et l'une des miennes. Si l'on se fie aux dépenses d'infrastructure faites dans les trois territoires plus particulièrement, elles se comparent avantageusement à ce qui se fait ailleurs.

Le premier ministre Fentie nous presse vivement d'investir dans un projet d'infrastructure verte, un important réseau de distribution d'électricité qui permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique au Yukon.

Quant à l'infrastructure des Territoires du Nord-Ouest, je dois rencontrer le ministre cette semaine ou la semaine prochaine. Notre gouvernement entretient d'excellentes relations avec le premier ministre Roland. Quant au nouveau gouvernement du Nunavut, il agit avec beaucoup de dynamisme.

Je suis conscient du fait que non seulement la saison de construction est plus courte là-bas, mais également qu'il faut recourir à d'autres formes de transport pour y livrer les matériaux. Nous réglerons les difficultés particulières en nous appuyant sur le gros bon sens.

Le président: Je remercie les deux ministres d'être venus accompagnés de leur personnel. Soyez assurés que votre contribution d'aujourd'hui nous sera très utile.

Nous allons faire une petite pause de deux minutes, le temps que nos invités quittent la salle, après quoi nous réglerons un point concernant la réunion de jeudi.

Le comité suspend ses travaux pour deux minutes.

• (1705)

Le président: Nous reprenons nos travaux après cette courte pause.

J'aimerais que nous discussions brièvement de la séance de jeudi.

Je sais que certains comités ne siégeront pas jeudi pour donner à leurs membres le temps de se rendre à leur congrès national au leadership. J'aimerais savoir ce qu'en pensent les membres du comité. Nous avons communiqué avec des témoins qui sont prêts à venir jeudi. Ils attendent d'être convoqués. Par contre, ils acceptent de reporter leurs témoignages, si telle est votre volonté. Je vous pose donc la question: que souhaitez le comité? Des idées?

M. Brian Jean: Monsieur le président, si vous n'y voyez pas d'inconvénients, je crois qu'il faudrait d'abord savoir ce qu'en pense M. Volpe.

• (1710)

Le président: Je veux bien.

L'hon. Joseph Volpe: Je remercie le secrétaire parlementaire. Manifestement, son naturel a repris le dessus. La dernière intervention a semblé le rendre légèrement nerveux, probablement parce qu'il croyait que le ministre n'arriverait pas à se débrouiller seul. Se lancer dans un débat sectaire, puis s'en remettre au secrétaire parlementaire n'est pas... Monsieur Laframboise, vous savez que c'est là le travail du secrétaire parlementaire, de sorte que nous ne protesterons pas, mais il faudrait que cela cesse.

Quoi qu'il en soit, je remercie le comité de s'être même posé la question. Notre parti tient un congrès à Vancouver, et d'autres comités se sont dit qu'il valait peut-être mieux reporter la réunion pour permettre aux membres de notre parti de s'y rendre.

J'ai l'enviable plaisir d'être ici jeudi, dans la mesure où mes fonctions exigent ma présence. Donc, si vous tenez à siéger en ma seule présence, je n'ai rien contre. Toutefois, dans l'intérêt de mes autres collègues, si le reste d'entre vous acceptez de reporter la réunion, nous pourrions faire de cette journée un jour de documentation pour les autres, de sorte que les membres de mon parti pourraient, comme le leur permet la Constitution, représenter leur parti et leurs électeurs.

Le président: Des observations?

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Je remercie les membres du parti ministériel de leur offre. Je suis moi-même disposé à assister à la réunion de jeudi, comme M. Volpe, mais si le comité décide de ne pas siéger, nous vous en sommes aussi reconnaissants.

Le président: C'est au tour de M. Laframboise, suivi de M. Jean.
[Français]

M. Mario Laframboise: Si tous les libéraux peuvent être présents jeudi, je n'ai pas de problème, car si vous pouvez tous être ici, le comité pourra tenir une réunion. Mais je n'ai pas d'objection. Je sais que lorsque vient le temps des congrès des partis, il y a toujours des dispositions importantes qui sont prises. Je n'ai pas d'objection à ce qu'il n'y ait pas de réunion du comité jeudi après-midi.

Je terminerai en disant que nous avons un bon secrétaire parlementaire. Je me souviens de quelques secrétaires parlementaires du temps des libéraux. Tu as fait un bon travail, Brian.

M. Brian Jean: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: J'ai les noms de MM. Jean et Bevington sur ma liste.

M. Brian Jean: Je tiens à dire que nous avons nous aussi un excellent secrétaire parlementaire. Mais, trêve de plaisanterie! Monsieur Volpe, sauf votre respect, j'ai toujours été un de vos grands admirateurs, mais j'ai eu de la difficulté à vous suivre, M. Kennedy et vous, en ce qui concerne les questions posées au ministre et ses réponses. Je suis peut-être un peu plus lent que vous, mais j'ai vraiment eu de la difficulté à suivre les questions et à saisir ce dont il était question.

Toutefois, si vous êtes disposé à assister à la réunion, je le serai moi aussi. J'aimerais que le projet de loi suivant soit adopté. J'aimerais bien travailler, entendre les témoins et tout régler sans plus tarder. Si tous les membres sont présents, étant donné surtout l'importance du projet de loi, et que nous pouvons lui faire franchir les étapes à la Chambre au plus vite, je crois que nous devrions siéger, entendre les témoignages et terminer le travail.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Je ne vais aborder qu'une seule question, et elle n'a rien à voir avec le secrétaire parlementaire.

Si j'avais l'impression qu'il était urgent d'annuler la réunion, je n'y verrais pas d'inconvénients. Je m'en remets en réalité au jugement de mes collègues libéraux. S'il n'y a pas urgence, nous pouvons poursuivre nos travaux, car naturellement, une des choses que j'ai apprises au comité des transports, c'est qu'il a une tâche énorme à abattre et qu'il dispose de peu de temps pour le faire. Donc, si nos collègues libéraux sont d'accord pour siéger jeudi, parfait! S'ils estiment devoir partir pour Vancouver sans plus tarder, je les appuie également.

Le président: Après avoir entendu toutes les observations, je crois qu'il vaut mieux tenir la réunion jeudi comme prévu. Nous accueillerons alors des porte-parole de l'Association de l'industrie touristique du Canada, de l'Association canadienne de droit maritime et de Wilderness Tours.

Si cela convient à tous, nous nous reverrons jeudi.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.