



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 040 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 2 décembre 2009

Président

M. Merv Tweed

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

Le mercredi 2 décembre 2009

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la 40^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 4 novembre 2009 et au paragraphe 81(5) du Règlement, nous examinons le Budget supplémentaire des dépenses (B) pour 2009-2010, en particulier les crédits 1b, 5b, 10b, 17b, 20b, 35b, 40b, 45b, 50b, 55b, 60b et 65b sous la rubrique Transports.

Nous accueillons aujourd'hui l'honorable John Baird, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités; l'honorable Rob Merrifield, ministre d'État aux Transports; Yaprak Baltacioglu, sous-ministre de Transports Canada; Suzanne Vinet, sous-ministre déléguée; et John Forster, d'Infrastructure Canada.

Bienvenue à tous.

Je sais que le ministre a une déclaration préliminaire à faire et je suis certain que nous sommes tous prêts à l'écouter. Nous avons demandé au ministre de nous consacrer une heure de son temps. J'informe le comité qu'il a un autre engagement, mais qu'il s'est engagé à être ici pour la première heure de la séance.

Je lui demanderais de commencer, s'il vous plaît.

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

Le président: M. Volpe invoque le Règlement.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Est-ce que cela signifie que les deux ministres partiront au bout d'une heure?

L'hon. Rob Merrifield (ministre d'État (Transports)): Je me suis engagé à être ici une heure.

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): Est-ce que cela signifie que les agents du ministère partiront aussi?

Le président: Je n'ai pas de note à ce sujet. Les agents sont-ils prêts à rester pour la deuxième heure?

L'hon. John Baird: Ils veulent bien rester.

Le président: Parfait. Merci beaucoup.

Monsieur Baird, vous pouvez faire votre déclaration préliminaire.

L'hon. John Baird: Je suis très heureux d'être ici à nouveau, surtout en présence du député d'Eglinton—Lawrence.

Comme vous l'avez dit, monsieur le président, je suis aussi accompagné de membres clés de l'équipe de Transports Canada et d'Infrastructure Canada. Ils ont fait un travail remarquable au cours de la dernière année sur le plan de la stimulation de l'infrastructure. J'aimerais les féliciter, eux et leurs collaborateurs, pour leur travail exceptionnel.

Le but de la séance d'aujourd'hui est de discuter du Budget supplémentaire des dépenses de 2009-2010, partie (B). Avant d'aborder des postes budgétaires précis, j'aimerais remercier les membres de leur collaboration et de leurs efforts continus pour la population canadienne. J'apprécie le travail que le comité a fait au cours de la dernière année. Je tiens surtout à souligner les discussions qui ont eu lieu cet automne entre les membres du comité au sujet du projet de loi C-37, Loi modifiant la Loi sur la capitale nationale et d'autres lois.

Comme je l'ai dit la dernière fois que je me suis présenté devant le comité, notre gouvernement s'est engagé à créer des emplois, à stimuler l'économie et à soutenir les familles canadiennes au moyen du Plan d'action économique du Canada. J'ai expliqué au comité, plus tôt cette année, comment ces mesures contribuent à rendre l'environnement plus propre, les routes plus sécuritaires, et les collectivités plus prospères et plus agréables. Ces mesures permettront également au Canada de sortir de la récession plus tôt que d'autres pays et plus fort que jamais.

Bien que le Canada montre des signes de reprise, nous devons poursuivre notre plan d'action et les travaux en cours; en fait, un grand nombre de ces travaux sont présentés dans le Budget supplémentaire des dépenses. J'aimerais souligner quelques postes importants.

Transports Canada demande une augmentation nette de 27 millions de dollars du Budget principal des dépenses de 2009-2010. Ces fonds seront investis dans des politiques et des programmes essentiels qui renforceront la sûreté et la sécurité, qui protégeront l'environnement, qui amélioreront l'infrastructure du Canada et bien plus encore.

Par exemple, nous demandons 10,3 millions de dollars pour renforcer le programme de sûreté du fret aérien du Canada. Cette somme a été annoncée dans le budget de 2009. Nous prévoyons utiliser ces fonds en vue d'introduire de nouvelles technologies et de nouveaux processus de contrôle, qui aideront à renforcer la sécurité et la sûreté du transport aérien. Non seulement la sûreté sera-t-elle accrue et les Canadiens seront-ils protégés, mais l'efficacité du transport des marchandises d'entreprises sera améliorée, ce qui nous donne un avantage économique.

[Français]

Un autre projet important auquel travaille Transports Canada est la réfection du tablier du pont Honoré-Mercier à Montréal. Je suis convaincu que mes collègues du Bloc québécois connaissent bien ce projet de grande envergure. Il s'agit de rien de moins que du plus grand projet de réfection de tablier dans l'histoire canadienne. Le projet avance bien. Aujourd'hui, je demande un rapport de fond afin de continuer ce projet important.

[Traduction]

Nous demandons une somme de 3,3 millions de dollars dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, et ce, pour les ponts Blue Water et Peace. Il s'agit là d'éléments essentiels aux efforts du gouvernement déployés dans le but d'améliorer nos portes d'entrée et nos corridors.

Passons maintenant à l'infrastructure. Jamais depuis la Deuxième Guerre mondiale les investissements dans l'infrastructure du Canada n'ont été plus importants, ni, je crois, plus considérables. Dans le cadre du Plan d'action économique du Canada, une somme de quelque 12 milliards de dollars de nouveau financement aux fins de la stimulation de l'infrastructure est maintenant disponible; elle sert principalement à financer des projets sur les deux prochaines années. Notre engagement continu est reflété une fois de plus dans le Budget supplémentaire des dépenses.

Infrastructure Canada demande un financement de 547,3 millions de dollars afin d'appuyer les contributions aux projets d'infrastructure dans l'ensemble du Canada et de gérer leur avancement. Cette demande servira aussi bien à des besoins de financement actuels qu'à de nouveaux besoins. En ce qui concerne les dossiers actuels, l'argent demandé sera consacré à des projets qui relèvent de nos fonds existants, comme le Fonds Chantiers Canada. Nous travaillons de concert avec les provinces, les territoires et les municipalités afin d'égaliser les fonds, et notre financement est fourni à mesure que les projets sont mis sur pied. Autrement dit, le financement est accordé en fonction des calendriers de construction de nos partenaires. Les fonds sont versés à mesure que de grands projets dans l'ensemble du pays se matérialisent.

Vous remarquerez que, de la somme de 547,3 millions de dollars demandée en fonds supplémentaires, Infrastructure Canada demande 9,3 millions de dollars en dépenses de fonctionnement. Ce financement servira à la mise en oeuvre de nouveaux programmes annoncés dans le plan d'action et il permettra de continuer à veiller à ce que suffisamment de ressources soient investies dans la supervision et la gestion des fonds existants.

Honorables députés, vous avez vu dans vos propres circonscriptions que les engagements pris dans le cadre du Plan d'action économique vont bon train. À peine 10 mois après le lancement de ce programme d'une durée de deux ans, notre gouvernement a engagé 97 p. 100 des fonds du Plan d'action économique; il a investi dans 12 000 projets partout au pays, et 8 000 de ces projets ont déjà été commencés.

Nous avons investi plus de 3,6 milliards des 4 milliards de dollars du Fonds de stimulation de l'infrastructure. Nous avons annoncé des dépenses fédérales de 2,85 milliards de dollars destinées à 96 projets d'envergure partout au Canada. En outre, un financement fédéral de 1,375 milliard de dollars a été annoncé pour 1 255 projets au titre du volet Collectivités.

Je demanderais maintenant à mon collègue, Rob Merrifield, de prendre la parole.

● (1540)

L'hon. Rob Merrifield: Je remercie le comité de me permettre d'être ici. Je serai heureux de répondre à toutes vos questions qui relèvent de ma compétence, c'est-à-dire, en ce qui concerne la stimulation, aux questions sur les projets de l'Alberta et de la Saskatchewan.

Il y a 280 projets en Alberta, pour une somme totale d'environ 3 milliards de dollars. En Saskatchewan, il y a 309 projets, pour un total d'environ 1,2 milliard de dollars. La totalité des fonds de

stimulation ont été accordés; nous serons donc heureux de pouvoir répondre à toute question à ce sujet.

Toutefois, en ce qui concerne le reste de mon portefeuille, vous verrez que le budget contient des dépenses liées à Postes Canada et à l'ACSTA; je serai heureux de répondre à vos questions à ce sujet. Vous voudrez peut-être me poser des questions sur certaines dépenses et sur certains changements.

Je serai également heureux de répondre à vos questions sur les chemins de fer. C'est un grand jour pour les chemins de fer puisque nous venons d'apprendre que la grève est terminée et que 1 700 mécaniciens de locomotive sont de retour au travail. Il s'agit là d'une très, très bonne nouvelle, car le service ferroviaire d'importation et d'exportation totalise 100 milliards de dollars par année. Un grand événement vient de se produire. Je pense que toutes les personnes ici présentes et tous les partis de la Chambre devraient se féliciter d'avoir réussi à faire avancer ce dossier.

Il est très important que nous comprenions que ce sont les chemins de fer qui permettent à notre pays d'être concurrentiel. La superficie du Canada est très grande relativement à sa population, et puisque nous avons pour base les matières premières, notre prospérité dépend largement de l'expédition et du transport des marchandises.

Cela dit, les expéditeurs ont soulevé des préoccupations au sujet du CN et du CP, qui sont les deux chemins de fer principaux; ces préoccupations sont liées à la possibilité des expéditeurs de faire concurrence au sein de la chaîne d'approvisionnement. C'est pour cette raison que nous avons mis en oeuvre l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises, que nous menons actuellement. Nous avons terminé la première étape; beaucoup de données ont été recueillies. Cela a pris un an, environ.

Nous en sommes maintenant à la deuxième étape; nous avons annoncé le groupe d'experts qui présentera des recommandations au gouvernement. Le président du groupe est Walter Paszkowski, un ancien ministre des Transports de l'Alberta. David Edison, un ancien cadre supérieur du CN, représente le secteur ferroviaire, et Bill LeGrow, un ancien cadre supérieur du secteur forestier, représente les expéditeurs. Ce sont des personnes très intelligentes. Je suis très heureux qu'ils entreprennent ce projet pour le pays.

Ce projet donne l'occasion aux chemins de fer et aux expéditeurs de trouver des moyens de conserver notre avantage concurrentiel au XXI^e siècle. Nous souhaitons beaucoup de succès au groupe d'experts. Ils publieront un rapport provisoire au cours de la première moitié de 2010, rapport très important qui, nous l'espérons, contiendra des changements potentiels sur lesquels se seront entendus les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. Nous l'attendons avec impatience.

Je vais conclure sur ce point, et nous tenterons de répondre à toutes vos questions liées à ces sujets ou à d'autres.

Le président: Merci, messieurs les ministres.

Puisque nous traitons d'un budget des dépenses, je dois mettre le crédit 1 aux voix, ce qui ouvre la discussion, et je dois informer le comité que si nous ne passons pas aux votes, le budget des dépenses sera réputé avoir été rapporté à la Chambre.

Monsieur Volpe, vous avez sept minutes.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, je vais profiter du fait que M. Kennedy est ici pour traiter de l'infrastructure. J'ai parlé à quelques-uns de mes collègues du côté de l'opposition et je suis certain qu'ils voudront faire la même chose. Je vais céder mon temps à M. Kennedy, et je suis sûr que M. Laframboise et M. Bevington feront de même.

•(1545)

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Non, non.

Des voix: Oh, oh!

M. Gerard Kennedy: Merci, monsieur Volpe.

Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'aimerais savoir si vous êtes en mesure de nous présenter aujourd'hui tous les renseignements que vous avez obtenus au moyen de l'annexe H, c'est-à-dire des rapports de création d'emplois et de dépenses qui sont déposés avec les projets en Ontario. Vous vous présentez devant le comité pour demander des fonds additionnels dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses (B). Pouvez-vous nous fournir les rapports de progrès que vous avez recueillis pour le comité et, indirectement, pour appuyer certaines des déclarations présentées aujourd'hui par votre ministère? Car c'est à ce comité que vous devez rendre des comptes.

Mme Yaprak Baltacioglu (sous-ministre, ministère des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci beaucoup de nous donner l'occasion d'apporter des précisions au sujet de l'annexe H, que l'honorable député vient de mentionner. Nous tenons à ce qu'il soit très clair que l'entente relative à la stimulation de l'infrastructure conclue entre l'Ontario et le Canada ne contient pas une annexe H. Nous ne recueillons pas les renseignements sur les emplois. L'annexe H dont parle l'honorable député fait partie de l'entente conclue entre l'Ontario et les municipalités. Le gouvernement fédéral n'est pas signataire de cette entente.

M. Gerard Kennedy: Merci.

Madame la greffière, pourriez-vous distribuer ce document aux membres du comité?

Le logo du gouvernement du Canada figure sur l'annexe H, et on y pose des questions sur les emplois et sur les dépenses.

Maintenant, madame la sous-ministre — si le ministre refuse de répondre —, affirmez-vous que le gouvernement du Canada ne veut pas recueillir ces données, que cela relève de la province et que vous n'avez aucune de ces données?

Mme Yaprak Baltacioglu: Monsieur le président, permettez-moi de préciser très clairement. Le logo du Canada figure sur l'entente de l'Ontario. Nous ne savons pas exactement pourquoi ils ont choisi de mettre ce logo à cet endroit. Nous avons demandé des précisions à nos collègues de la province. Voilà la première chose que je voulais dire.

Deuxièmement, nous ne sommes pas signataires de l'entente.

Troisièmement, avant hier, ni mes cadres supérieurs ni moi n'étions au courant de l'existence de l'annexe H, et nous n'avons pas les données du gouvernement de l'Ontario.

M. Gerard Kennedy: Monsieur le président, puis-je demander, dans ce cas, où sont les renseignements que le ministère a recueillis au sujet des projets en août et en septembre? Présentez-vous ces données dans le cadre de la séance d'aujourd'hui?

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous avons fourni les données que le ministère a reçues au moyen des rapports trimestriels, le rapport de septembre, les données que nous avons reçues sur les projets, au Comité des opérations gouvernementales. Si votre comité désire aussi les recevoir, nous les lui fournirons.

M. Gerard Kennedy: Puis-je préciser, maintenant? Vous avez fourni les données des demandes originales au Comité des

opérations gouvernementales, mais vous avez fourni des données supplémentaires au directeur parlementaire du budget, des données mises à jour. Vous ne les avez pas fournies au comité...

Mme Yaprak Baltacioglu: Oui, nous l'avons fait, monsieur le président.

M. Gerard Kennedy: ... je veux donc simplement vérifier si ce comité peut aussi recevoir ces données.

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous avons fourni au Comité des opérations gouvernementales, lundi, je crois...

M. John Forster (sous-ministre délégué, Bureau du sous-ministre délégué, Infrastructure Canada): C'était mardi. On nous avait donné une échéance d'une semaine.

Mme Yaprak Baltacioglu: Oui. Nous avons une échéance d'une semaine. Nous avons fourni les renseignements mardi. Nous les avons transmis au comité, qui les examine actuellement.

Nous serions heureux de vous fournir exactement les mêmes données que celles que nous avons fournies au Comité des opérations gouvernementales.

M. Gerard Kennedy: Monsieur le président — et je le répète, je serais heureux que le ministre réponde à n'importe quelle de mes questions —, comment le ministère peut-il faire des déclarations au sujet des progrès de ses dépenses et des milliards de dollars qu'il demande s'il refuse de demander à l'Ontario les renseignements recueillis au moyen de l'annexe H?

Pourquoi ne voudrait-il pas se procurer les statistiques sur la création d'emplois? Comment peut-il faire des déclarations au sujet de la création d'emplois sans avoir jeter un coup d'oeil aux statistiques, qui sont pourtant si faciles à obtenir?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je vais céder la parole à mon collègue, John Forster, qui est en fait le sous-ministre délégué d'Infrastructure Canada et qui a les détails de tout ce que nous avons recueilli.

M. John Forster: Les déclarations et les rapports d'étape que nous demandons à toutes les provinces de soumettre sont versés dans un système en ligne, qui comprend notamment les dates de début des projets, les dates des appels d'offres et les fonds dépensés. Le ministère des Finances s'occupe de jauger l'incidence qu'a le plan de relance économique complet sur la création d'emplois. Il évalue les répercussions sur la création d'emplois du plan de relance mis en place dans l'ensemble des programmes et des ministères, plutôt que chacun de nous fasse sa propre évaluation.

M. Gerard Kennedy: Monsieur Forster, si je comprends bien, le gouvernement fédéral a financé 1 700 projets avec l'argent des contribuables — de l'argent emprunté, à tout le moins — et vous n'avez pas demandé au gouvernement provincial de vous fournir les données sur la création d'emplois qu'il recueille. Vous ne l'avez pas fait du tout, n'est-ce pas?

M. John Forster: Dans nos déclarations et nos rapports d'étape, nous ne demandons pas une ventilation des emplois projet par projet...

M. Gerard Kennedy: C'est incroyable.

Par l'entremise de la présidence, j'aimerais adresser au ministre...

•(1550)

M. John Forster: Si vous me permettez de terminer ma réponse, je pense que l'une des choses que vous observerez si vous examinez ce qui se passe aux États-Unis avec ce genre de reddition de comptes relative à la création d'emplois, c'est le manque flagrant de cohérence. Dans sa première vérification, le Government Accountability Office aux États-Unis a relevé bon nombre de difficultés et de problèmes avec ce processus, si bien que le gouvernement adopte actuellement une approche différente, qui consiste à réaliser une macro-évaluation de tout le plan de relance relativement à la création d'emplois.

M. Gerard Kennedy: Je répète, monsieur Foster, que nous devons le savoir et avons le droit de savoir. À mon avis, il est tout à fait inacceptable que votre ministère, qui est responsable de créer des emplois, ait choisi de ne demander aucun renseignement sur la création d'emplois...

L'hon. John Baird: Il n'y a rien d'étonnant puisque nous vous avons informés que nous n'accepterions pas cette information.

M. Gerard Kennedy: Vous ne l'acceptez pas?

L'hon. John Baird: Je vous ai dit à plusieurs reprises que nous ne pouvons pas imposer le fardeau sur les municipalités d'examiner chaque...

M. Gerard Kennedy: Mais c'est ce qui se passe.

C'est ce qui se passe, monsieur le ministre.

L'hon. John Baird: Écoutez, je vous prie. Si nous acceptons les renseignements, il faudrait en valider l'exactitude. Si on regarde les États-Unis, on voit que le processus est très incohérent et peu intégré.

Nous disons depuis le début — et vous ne pouvez pas dire que c'est une surprise — que nous n'allons pas demander aux municipalités de nous communiquer où cet acier a été fabriqué, quels sont les niveaux d'efficacité, le nombre d'emplois qui ont été créés, ou encore l'endroit où des travaux d'ingénierie ont été effectués et si trois ou huit personnes y ont pris part.

Cela ne devrait pas du tout vous étonner car nous avons dit dès le début que nous n'allions pas le faire. Si nous acceptons ces renseignements, il nous faudrait une armée de bureaucrates pour les valider.

Après que je vous l'ai dit, 18 députés m'ont accordé leur confiance lors d'un vote. Vous étiez donc certainement satisfaits, car vous vous êtes levés 18 fois à la Chambre des communes pour exprimer votre confiance à l'égard du gouvernement.

M. Gerard Kennedy: Vous remarquerez, monsieur le ministre, que ma disposition a changé.

Le président: Vous avez sept minutes, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie les ministres de leur participation.

Monsieur le ministre, vous êtes devant nous et vous voulez nous demander 547 millions de dollars de crédits supplémentaires pour les infrastructures. Vous savez qu'au Québec, il y a eu des élections municipales le 1^{er} novembre. Dans une période de 30 jours avant les élections, aucune décision politique ne peut être prise, compte tenu que les maires et les conseillers sont en période électorale. Donc, il n'y a pas de décision politique.

Par la suite, il faut préparer les budgets. Il y a beaucoup de nouveaux conseils municipaux, et vous avez dit vous-même, ou

certaines de vos collègues à la Chambre des communes l'ont dit, qu'il n'y avait pas eu d'annonces au Québec durant la dernière campagne électorale parce que vous ne vouliez pas vous immiscer dans les élections municipales. Et c'est correct. C'est seulement que vous soulignez dans le quatrième rapport, aujourd'hui, que la date butoir que le gouvernement s'est fixée pour que les provinces et les territoires aient engagé tous les fonds restants est le 29 janvier 2010.

Êtes-vous conscient qu'au Québec, depuis au moins le mois d'août, dirais-je, aucune décision ne se prend dans les villes et les municipalités, à cause du fait qu'il y a des élections municipales, et que les décisions ne se prendront pas. Les budgets sont en train d'être adoptés. Certains ont même demandé des reports jusqu'à la fin du mois de janvier pour déposer leurs budgets municipaux. Par conséquent, plusieurs municipalités seront dans l'impossibilité de déposer des demandes.

Vous semblez tenir à tout prix à la date du 29 janvier 2010. Y a-t-il de la flexibilité de votre part ou est-ce non négociable?

L'hon. John Baird: Je suis conscient de vos inquiétudes. Bien sûr, il y a eu des élections dans les municipalités du Québec au cours derniers mois et on ne peut pas faire d'annonces dans une période de 30 jours avant les élections.

On a très bien travaillé avec le ministre Laurent Lessard sur ce sujet. On a demandé aux municipalités de remplir des formulaires d'une page avant, je crois, le 15 décembre, et je suis sûr qu'on peut prendre des décisions et annoncer des projets avant le 29 janvier.

De temps à autre, cela me frustre parce qu'on ne peut pas aller aussi vite qu'on le voudrait, mais on respecte les lois qui sont uniques au Québec, selon lesquelles ce n'est pas uniquement nécessaire mais aussi obligatoire de travailler avec les provinces dans les domaines de leur compétence. J'espère qu'on recevra les demandes. Les formulaires ne comptent qu'une page et j'espère que cela pourra être fait avant le 29 janvier.

M. Mario Laframboise: Monsieur le ministre, toutes les municipalités n'ont pas les surplus budgétaires nécessaires pour engager des fonds dès maintenant: il y a souvent des règlements d'emprunt, des délais, des décisions politiques à prendre. Votre quatrième rapport dit ceci:

Le gouvernement a fixé au 29 janvier 2010 la date à laquelle les provinces et les territoires devront avoir engagé tous les fonds restants. Cela fera en sorte que les fonds de stimulation non encore engagés seront mobilisés rapidement au profit de tous les Canadiens.

C'est donc dire que des fonds pourraient ne pas être dépensés, au Québec, dans le cas où des villes n'auraient pas le temps de faire leur demande. Ces fonds seraient attribués au reste du Canada.

•(1555)

L'hon. John Baird: Je veux souligner que mon but est de m'assurer qu'environ 22 p. 100 ou 23 p. 100 des fonds de stimulation seront dépensés au Québec.

M. Mario Laframboise: Mais si jamais...

L'hon. John Baird: On va travailler très fort pour atteindre ce résultat. Dans quelques provinces, voire dans la majorité d'entre elles, on a dépensé un peu d'argent dans des domaines de compétence fédérale. On avait cette option. Ça s'est fait en Ontario, en Colombie-Britannique et dans quelques autres provinces. Quoi qu'il en soit, pour qu'elles puissent finir leurs projets avant le 1^{er} avril 2011, les municipalités vont devoir remplir le formulaire d'une page d'ici la fin de janvier.

L'autre jour, avec Laurent Lessard, on a fait une annonce à Gatineau. Le maire de la ville a dit qu'il avait déjà fini un bon nombre de projets et que s'il y avait de l'argent supplémentaire, il était prêt à en réaliser davantage.

M. Mario Laframboise: Monsieur le ministre, Gatineau est une des villes riches du Québec. Elle a les moyens financiers nécessaires. Par contre, même certaines grandes villes n'ont pas assez...

L'hon. John Baird: Je comprends que vous soyez inquiet, mais je craignais qu'en disant à tout le monde de prendre son temps, les décisions soient repoussées au 1^{er} mai.

M. Mario Laframboise: Je pense que les villes sont prêtes et aptes à respecter l'échéance que vous proposez pour la fin des projets, soit en 2011. Le problème est le délai du début, du fait qu'elles ont perdu six mois...

L'hon. John Baird: Je dois parler à mon sous-ministre ou à mon sous-ministre adjoint à ce sujet. Je pense qu'il faut prendre une décision et annoncer les accords avec les provinces le 29 janvier 2010, mais que les projets ne doivent pas obligatoirement commencer d'ici le 29 janvier.

M. Mario Laframboise: De toute façon, il n'y a pas beaucoup de travaux en hiver, au Québec, mais le fait que l'annonce...

L'hon. John Baird: Vous n'êtes pas obligés de commencer les projets d'ici le 29 janvier.

M. Mario Laframboise: Je comprends ça, mais pendant six mois, les villes n'ont pas pu prendre de décisions politiques, à cause des élections municipales. Vous semblez penser que c'est facile. Or ce n'est pas simple, au Québec, quand on n'a pas les fonds nécessaires pour faire un règlement d'emprunt. Pour le faire, il faut que la population suive. Autrement, il y a un référendum, et le règlement d'emprunt risque de ne pas passer. Dans ces conditions, on peut envoyer tous les formulaires qu'on veut, il n'est pas garanti que l'argent va être dépensé.

L'hon. John Baird: On a annoncé le Fonds de stimulation en janvier de cette année.

M. Mario Laframboise: Mais, il y avait des élections municipales, au Québec.

L'hon. John Baird: Il reste que les municipalités disposaient de sept mois.

M. Mario Laframboise: Autrement dit, vous punissez les municipalités du Québec.

L'hon. John Baird: Avant la période de 30 jours précédant les élections, elles ont eu sept ou huit mois pour travailler à ça. Si elles ne sont pas prêtes à prendre une décision au cours de deux prochains mois et si elles sont obligées de tenir un référendum, comme vous le dites, le Fonds de stimulation n'est peut-être pas approprié. Le Fonds Chantiers Canada le serait peut-être davantage.

M. Mario Laframboise: Il reste que vous êtes en train de punir des municipalités...

L'hon. John Baird: Non.

M. Mario Laframboise: ... du fait que ce délai de six mois les a pénalisées par rapport aux autres municipalités canadiennes.

L'hon. John Baird: Je ne suis pas d'accord. Je ne partage pas votre analyse.

M. Mario Laframboise: Mon analyse est bonne. Certaines municipalités au Québec sont punies parce que pendant six mois, elles ne pouvaient pas présenter de projets, tout simplement parce que la loi ne leur permettait pas de le faire, monsieur le ministre.

L'hon. John Baird: Tu veux dire que ces municipalités ne pouvaient pas élaborer de projets d'infrastructure pendant ces six mois?

[Traduction]

Le président: Je dois maintenant donner la parole à M. Bevington. Désolé.

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

[Français]

L'hon. John Baird: J'aimerais ajouter quelque chose.

Après la réunion avec mes fonctionnaires, j'étais prêt à discuter avec vous. Notre but est vraiment de nous assurer que les municipalités de chaque province, dans chaque région du Québec, sont admissibles et peuvent utiliser ces fonds pour créer des emplois et améliorer leurs infrastructures. J'étais prêt à vous rencontrer, et mes fonctionnaires l'étaient aussi. Nous voulions vous expliquer tout cela et prendre connaissance de vos inquiétudes.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie d'avoir apporté ces éclaircissements, monsieur le ministre.

J'ai une question qui porte sur le fonds d'infrastructure. Au printemps, votre ministre des Finances a annoncé qu'il récupérerait, par l'entremise des contributions régulières de la taxe sur l'essence, les fonds accordés à tout projet municipal qui ne respecte pas les conditions et le délai que vous lui aviez fixés. Le gouvernement compte-t-il toujours récupérer les fonds d'infrastructure à l'aide de la taxe sur l'essence?

• (1600)

L'hon. John Baird: Non. Je pense que ce qu'on a dit, c'est qu'on fournissait les fonds de démarrage, si la municipalité le demandait, à hauteur de 25 ou 30 p. 100 pour un projet. Si vous receviez une contribution fédérale d'un million de dollars pour un projet de trois millions et qu'il vous fallait 30 p. 100 immédiatement pour couvrir les dépenses la première année, on vous avancerait la somme.

Si, pour une raison quelconque, vous n'alliez pas de l'avant avec le projet ou que vous l'annuliez, on s'attendrait à un remboursement. On s'attendrait à que vous retourniez l'argent pour le projet que vous n'avez pas mené et, si vous refusiez de le faire, on pourrait le récupérer. Mais on n'a aucunement l'intention...

M. Dennis Bevington: On peut donc dire catégoriquement que si des communautés n'achèvent pas leurs projets avant le mois d'avril 2011, on ne récupérera pas immédiatement...

L'hon. John Baird: Nous n'examinons pas... Si le projet est achevé à 90 p. 100, nous paierons le tiers de 90 p. 100. Nous n'allons pas...

M. Dennis Bevington: Vous récupéreriez une partie du montant alors?

L'hon. John Baird: Nous n'allons pas le faire...

M. Dennis Bevington: Si seulement la moitié du projet était achevée, vous récupéreriez 50 p. 100 de votre argent à ce moment-là?

L'hon. John Baird: Non, car nous ne leur avons jamais remis cet argent.

M. Dennis Bevington: Donc, elles se lancent dans un projet qu'elles achèvent à moitié, et vous allez retirer 50 p. 100 des fonds.

L'hon. John Baird: Nous avons toujours dit que nous paierions, dans la majorité des cas, un tiers des coûts engagés jusqu'au 1^{er} avril, et si la municipalité n'a mené à bien que la moitié du projet, elle n'obtiendrait pas l'autre moitié des fonds. C'est tout à fait juste. Mais nous n'allons pas récupérer l'argent par l'entremise de la taxe sur l'essence.

M. Dennis Bevington: J'ai une question au sujet du financement pour promouvoir le développement énergétique dans le Nord canadien par l'entremise d'investissements dans le projet gazier du Mackenzie. À quoi serviront ces 2,5 millions supplémentaires cette année?

Mme Yaprak Baltacioglu: Le gouvernement dans son ensemble a consacré des ressources en vue de préparer le projet gazier du Mackenzie. Ces fonds seront affectés aux Prairies et à la région du Nord pour qu'elles puissent continuer d'assurer la surveillance liée au projet.

M. Dennis Bevington: L'évaluation environnementale du projet sera terminée vers la fin du mois. Transports Canada s'emploie-t-il toujours activement à mener des inspections ou des études? Quels travaux effectue-t-il sur le terrain qui comporteraient des dépenses supplémentaires pour nous dans le cadre du présent exercice?

Mme Yaprak Baltacioglu: Le trafic aérien a augmenté, par exemple, si bien que nous devons nous assurer que nos inspecteurs se penchent là-dessus. Si vous voulez, monsieur, je pourrais obtenir la ventilation complète...

M. Dennis Bevington: Le trafic aérien a augmenté à cause du projet gazier du Mackenzie? Je ne pense pas que ce soit le cas. Il n'y a aucune activité sur le terrain à l'heure actuelle. Le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale. On attend tous que le rapport soit achevé.

Vous dépensez 2,5 millions de dollars pour inspecter les vols additionnels qui seront effectués dans cette région en raison du projet gazier du Mackenzie ou...? Comment cela fonctionne-t-il?

Mme Yaprak Baltacioglu: Si vous le permettez... Il y a deux façons de faire. Je ne peux pas vous fournir la réponse, car je n'ai pas les détails, mais mon SMA est chargé de ce dossier particulier. Nous serons là pour la deuxième heure et nous pourrions alors vous répondre. Ou...

M. Dennis Bevington: C'est parfait. Je veux juste poursuivre, alors...

L'hon. John Baird: Nous pouvons vous obtenir une réponse tout de suite.

M. Dennis Bevington: C'est correct. Je vais attendre.

Je veux parler de Marine Atlantique Inc. Des rapports d'examen spéciaux ont démontré que vous avez dépassé le budget au cours des quatre dernières années.

Le ministère envisage-t-il de financer Marine Atlantique de manière réaliste au cours de la prochaine année? Allez-vous continuer de considérer le Budget supplémentaire des dépenses comme un moyen de renflouer la caisse destinée aux opérations d'environ 20 p. 100?

L'hon. Rob Merrifield: Marine Atlantique est tenue de récupérer entre 60 et 65 p. 100 des fonds. Elle ne le fait cependant pas. Elle recouvre 52 ou 53 p. 100 des fonds à peu près. Le problème chronique avec Marine Atlantique, c'est la détérioration de la flotte et le manque de capacité pour pouvoir gérer les perturbations

météorologiques et les problèmes avec la flotte, pour essayer de se rattraper.

Par exemple, le *Caribou* et le *Smallwood*, qui sont deux navires performants, étaient hors service 22 et 24 jours respectivement cet été, simplement parce qu'ils se font vieux. Ils ne sont pas fiables car ils ne peuvent pas remplir toutes les fonctions à accomplir. Pour cette raison, il en coûte plus pour garder cette flotte en service.

Nous avons envisager d'ajouter un navire. Nous l'avons fait l'an passé, avec l'*Atlantic Vision*. Cela a été une réussite. En fait, il y a un mois environ, j'ai discuté avec tous les utilisateurs de Marine Atlantique. Ils ont tous dit, sans exception, que s'ils pouvaient formuler des recommandations, ils suggéreraient d'augmenter le nombre de navires de ce genre, ce qui renforcerait la capacité. En fait, même au beau milieu d'une récession, ce...

• (1605)

M. Dennis Bevington: Eh bien, ce rapport indique que vous n'avez pas encore convenu d'un plan de remplacement d'immobilisations.

L'hon. Rob Merrifield: C'est exact.

M. Dennis Bevington: Mais il s'agit d'une obligation constitutionnelle du gouvernement du Canada. Cela totalise plus de 20 p. 100 du budget et vous n'êtes pas encore allés de l'avant avec un plan de remplacement d'immobilisations.

L'hon. Rob Merrifield: La première étape consistait à ajouter l'*Atlantic Vision*. J'étais là pour déterminer si le navire convenait pour Marine Atlantique. C'était toujours la première phase.

Il ne fait aucun doute qu'il faut faire plus avec Marine Atlantique pour qu'elle puisse être exploitée malgré son décaissement en vue de respecter ses obligations, soit de récupérer 60 à 65 p. 100 des fonds, et c'est ce qu'elle fait actuellement. Nous évaluons exactement quel est le meilleur moyen de passer à la deuxième étape, la remise en état de la flotte, et s'il faut investir dans la flotte existante ou opter pour d'autres options. Nous examinons toutes ces possibilités à l'heure actuelle.

L'hon. John Baird: Je pourrais intervenir également. Il ne fait aucun doute que le rapport de vérification constitue une grande source de préoccupation. Nous réfléchissons actuellement sur ce qu'on nous a dit.

Le président: Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs les ministres et, merci, chers témoins, d'être des nôtres aujourd'hui.

En tant que Britanno-Colombien, j'aimerais discuter brièvement du projet de la ligne de transport du Nord-Ouest et des 130 millions de dollars d'investissements. Bien entendu, ces fonds contribueront à la série de projets au fil de l'eau et limitera l'empreinte des corridors de transport en Colombie-Britannique. Un autre projet au Yukon, la centrale hydroélectrique Mayo B, au coût de 71 millions de dollars, nécessitera un certain nombre de centrales diesel autonomes au Yukon.

Ces priorités ont-elles été établies à cause de l'importante initiative visant à rendre les projets verts et écologiques? Lorsque vous avez pris ces décisions, cela a-t-il eu une grande incidence sur ces types de projets?

L'hon. John Baird: J'appuie sans réserve les deux projets. Pour tout dire, le premier ministre Fentie a vigoureusement défendu le projet Mayo B. Il en a parlé à bon nombre d'entre nous. J'imagine que c'était l'une des idées derrière l'établissement du Fonds pour l'infrastructure verte. De toute évidence, ce sont des projets de plus grande envergure qui ne pourraient pas être achevés en deux ans, et c'est pourquoi un créneau de cinq ans est fixé pour ce fonds.

Le projet dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique est un autre excellent exemple. Le Yukon sera alimenté presque entièrement en diesel. Il est donc intéressant de réduire les émissions de carbone et d'assainir l'air. Cela permettra aussi de faciliter la croissance et le développement économiques.

Le projet dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique démontre bien comment on s'éloigne de la production de diesel pour se tourner davantage vers l'électricité, comment on élargit le réseau de sorte qu'il y ait davantage d'énergie propre. Ce sera un grand espoir pour le développement économique dans cette partie de la province. Le député néo-démocrate Nathan Cullen représente la majeure partie du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique.

Ce sera un gain formidable pour l'ensemble de la Colombie-Britannique et, à vrai dire, pour le pays, car si le projet contribue à élargir le secteur privé et à créer des emplois, nous en bénéficierons tous. Que l'on vive ici ou dans la vallée du Bas-Fraser, ce sont de bonnes nouvelles pour la province.

Je pense que le projet du Nord s'inscrit aussi dans l'engagement et la vision du premier ministre à l'égard du Nord canadien. Pour être franc, le projet a été mené grâce au leadership du premier ministre Fentie. Il a beaucoup insisté pour qu'il soit intégré au budget. C'était l'idée derrière la création du fonds. Il peut maintenant faire un certain nombre de choses en matière d'environnement. J'y suis très favorable. C'est un projet génial. Les chances que nous avons d'accroître le potentiel hydroélectrique... De toute évidence, on en a besoin pour générer de l'électricité, mais on devrait aussi tirer partie de la capacité de transport. C'est l'une des grandes ressources dont dispose le Canada, mais les quantités ne sont pas illimitées partout.

M. Colin Mayes: En ce qui concerne le Budget supplémentaire des dépenses, on cherche à obtenir 197 millions de dollars supplémentaires pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. La majeure partie de ces fonds, soit 190 millions de dollars, servirait à l'élaboration de plans de sûreté du transport aérien et d'un système d'évaluation des passagers. Pouvez-vous dire précisément à quoi serviraient ces fonds? Pouvez-vous donner quelques exemples?

• (1610)

L'hon. Rob Merrifield: L'ACSTA s'acquitte en fait très bien de la tâche d'assurer la sécurité de nos passagers.

Il y a deux bourses, faisant au total, comme vous l'avez dit, 197,6 millions de dollars. La première et la plus petite comporte 6,9 millions de dollars. C'est le report des fonds pour les dépenses de capital de l'exercice financier 2008-2009. Ce moment sera investi dans le projet d'expansion du contrôle des bagages enregistrés à l'aéroport de Calgary, qui accuse un retard. C'est aussi pour achever l'achat d'unités de contrôle portables pour les Jeux olympiques, et élargir le système de laissez-passer aux zones réglementées. C'est à tout cela qu'on réserve cette bourse.

La plus grosse bourse, de 190,7 millions de dollars, est pour nous acquitter des obligations de contrôle prévues dans le plan d'immobilisations de 2009. Il s'agit notamment du remplacement d'une grande quantité des appareils de détection à rayons X par un appareil Multiview. C'est l'un de nos problèmes: nous avons ces

technologies plus anciennes. Les nouvelles technologies de pointe permettront une identification beaucoup plus nette lors du contrôle des bagages à main.

C'est notre orientation. Nous maintenons le point de mire des Olympiques sur les athlètes, tout d'abord, puis nous veillons à ce que le reste du pays respecte des normes qui changent au moment même où nous parlons aux États-Unis, en Europe et ailleurs, pour ne pas devenir le maillon faible.

M. Colin Mayes: J'aimerais partager mon temps avec Mme Brown.

Le président: Vous avez deux minutes.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le ministre, d'être ici.

J'ai eu l'occasion de faire un bon nombre d'annonces de financement pour divers ministres dans la région du Grand Toronto. Mes collègues libéraux seront très heureux de savoir que bon nombre de ces annonces ont été faites à Toronto, dont trois la fin de semaine dernière, d'ailleurs.

J'aimerais que vous me disiez comment il se fait qu'une si grande partie de ce que nous faisons — tout ce que nous faisons — dépend de l'engagement des provinces et des municipalités. Pourriez-vous expliquer au comité comment le gouvernement fédéral travaille avec elles et ce que nous faisons pour nous assurer que ces fonds soient versés et que nous travaillons tant avec les provinces qu'avec les municipalités pour que tout le monde ait sa juste part?

L'hon. John Baird: Je pense que l'un des aspects positifs de cette dernière année, avec le ralentissement économique, a été que chaque province et territoire, sans la moindre exception, a très bien collaboré avec le gouvernement. Mes rapports avec le gouvernement McGuinty n'ont pas toujours été positifs et agréables, mais le gouvernement actuel s'est révélé un excellent partenaire, particulièrement dans le dossier de l'infrastructure.

Mon ancien homologue — j'ai été son critique il y a quatre ans, nous nous faisons face, à deux longueurs d'épée l'un de l'autre — nous avons très bien pu collaborer ensemble. Nos collaborateurs et représentants officiels ont pu très bien collaborer. Quand il y a des discussions entre gouvernements, rien ne va aussi vite qu'on le voudrait, mais tout s'est fait environ 10 fois plus vite que de nouveaux programmes d'infrastructure antérieurs. La collaboration a été des meilleures.

Très franchement, les Canadiens ne le souhaitent pas seulement — ils s'y attendent, particulièrement en des temps difficiles. Cela a été le cas à Terre-Neuve-et-Labrador. La première province à laquelle nous avons versé l'intégralité de l'argent destiné à l'infrastructure, cela a été sous le gouvernement de Danny William. Nous n'avons eu aucun problème. Il y a eu un raté notable avec la ville de Toronto, mais la collaboration a été très bonne avec le maire Miller. Plus de 500 — maintenant 501 — projets d'infrastructure sont en cours à Toronto, dont certains plus excitants que d'autres, mais nous espérons qu'ils créeront des emplois à Toronto.

Nous avons annoncé hier un projet de 60 millions de dollars. Le travail a déjà commencé. Ils se sont engagés à l'achever d'ici la fin de mars 2011.

Mme Lois Brown: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Le problème a toujours été de savoir combien d'emplois créent ces projets. Nous voulons resserrer le point de mire. J'aimerais partager mon temps avec M. Kennedy, pour voir si nous pouvons poursuivre cette discussion.

M. Gerard Kennedy: J'aimerais savoir s'il est possible de distribuer l'information que le ministre fournit aujourd'hui. Sur quoi M. Day et d'autres fondent-ils leurs affirmations? ont-ils des documents qui pourraient être distribués aujourd'hui? Des chiffres sont lancés de droite et de gauche sur les progrès réalisés au plan des emplois que créent des projets.

Sur quelles données se fondent ces affirmations, et peuvent-elles être distribuées au comité aujourd'hui?

L'hon. John Baird: Vous avez dit « M. Day ».

M. Gerard Kennedy: Le porte-parole pour votre ministère. Des chiffres sont lancés, comme 43 p. 100 et quoi encore. Je demande seulement si vous pouvez nous fournir la documentation. Vous nous avez dit ne pas vouloir vous fier aux chiffres qu'ont émis les provinces au sujet de la création d'emplois. D'où tenez-vous les renseignements qui vous permettent de citer ces 43 p. 100 et d'autres statistiques?

L'hon. John Baird: Nous vous transmettrons toute la documentation que vous avons.

M. Gerard Kennedy: D'accord.

Permettez-moi de vous poser une autre question, puisque j'ai votre attention, monsieur le ministre. J'aimerais souligner que votre chef de cabinet a refusé ou bloqué des séances d'information que je demandais au ministère, à six reprises depuis le 14 septembre. Est-ce que vous, ici, devant le comité, convenez que je peux obtenir de l'information du comité quand je la demande?

• (1615)

L'hon. John Baird: J'examinerai la question, certainement.

M. Gerard Kennedy: Vous n'en conviendrez pas ici?

L'hon. John Baird: Vous savez, écoutez, nous avons d'excellents...

M. Gerard Kennedy: D'accord. C'est bon. C'est la question que j'avais à poser.

Ce que j'aimerais que vous me disiez maintenant, alors...

L'hon. John Baird: Nous avons d'excellents rapports de travail avec 99 p. 100 des députés de l'opposition...

M. Gerard Kennedy: Monsieur le ministre, nous ne vous avons que pour quelques minutes. Si vous permettez, j'aimerais vous demander pourquoi, en fait, le montant que vous avez alloué cette année est maintenant changé. Voici le livre de septembre, et maintenant vous dites compter dépenser 1 milliard de dollars de moins cette année. C'est donc clairement la conséquence de l'échec de vos mesures de stimulation de l'économie. Vous ne débloquent pas les fonds comme vous aviez promis de le faire dans trois autres rapports.

Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, si vous joué un rôle là-dedans? Peut-être est-ce le ministre des Finances qui dit puisque vous ne dépensez pas cet argent, ne comptez plus dessus.

Mais il me semble, monsieur le ministre, que vous avez dit que tout va comme sur des roulettes et que des emplois sont créés dans l'immédiat. Vous ne présentez aucune documentation sur les emplois, mais maintenant on voit d'après les chiffres que vous n'allez pas dépenser l'argent cette année.

Pouvez-vous fournir des documents, nous donner...

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président, je vais lire un extrait des motions de régie interne du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Il est question du temps alloué pour les observations préliminaires et l'interrogation des témoins. Que 10 minutes soient accordées aux témoins pour leur déclaration préliminaire; que pour l'interrogation des témoins, sept minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti et, par la suite, que cinq minutes soient allouées à chaque parti pour leurs membres qui n'ont pas encore pris la parole, en commençant par l'opposition officielle. Tout temps supplémentaire alloué sera également entre chaque parti d'opposition, à la discrétion du président.

Monsieur le président, c'est très clair et évident que ce membre du comité a déjà parlé et a utilisé le temps qui lui était alloué. Il y a autour de cette table bien d'autres personnes qui n'ont pas encore eu l'occasion d'intervenir.

Ces motions ont été adoptées le 15 novembre 2007 et encore, après la réunion suivante. Je porte à votre attention, en conséquence, que d'autres membres autour de la table aimeraient avoir la possibilité de parler.

Le président: Je laisse la parole à M. Volpe, puis à M. Kennedy.

L'hon. Joseph Volpe: J'apprécie l'intervention du secrétaire parlementaire, mais je n'ai pas encore eu la parole. Tout ce que j'ai fait, c'est que j'ai dit que j'allais partager mon temps avec M. Kennedy, alors je pense qu'il est tout à fait dans son droit.

Le président: Si je peux ajouter quelque chose, je pense qu'il a été convenu à ce comité que si les mêmes membres prennent parole pendant plus d'une ronde de questions, c'est généralement accepté ici, et je continuerai de le faire.

Monsieur Kennedy, vous avez trois minutes.

M. Brian Jean: Monsieur le président, si vous permettez, à titre de rappel au Règlement, pour que ce soit clair, il est évident que M. Kennedy participe moins que toute autre personne aux travaux de ce comité...

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Brian, laissez tomber. Ne commencez pas là-dessus.

M. Brian Jean: ... et en conséquence, il semble très étonnant qu'on lui attribue le plus de temps pour interroger un invité que nous avons très rarement l'occasion d'accueillir ici.

J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'estime que le débat devrait se faire conformément aux motions de régie interne. J'estime franchement que M. Kennedy devrait, soit être ici plus souvent, soit avoir moins de temps.

Le président: Je comprends votre point de vue, mais le comité a eu pour règle jusqu'ici de permettre à chaque membre de céder son temps à l'intervenant suivant.

Monsieur Kennedy, vous avez trois minutes.

M. Gerard Kennedy: Je vous remercie, monsieur le président. J'apprécie que vous ne reveniez pas sur une décision rendue.

Je répète donc, monsieur le ministre, que vous avez réduit vos dépenses d'un milliard de dollars cette année. Vous avez dit que tout se déroulait comme prévu. Il est clair que ce n'est pas le cas: pourriez-vous nous dire pourquoi? Et pouvez-vous peut-être nous fournir des documents expliquant pourquoi votre budget est réduit d'un milliard de dollars comparativement au plan que vous aviez dit n'y a pas plus de deux mois?

L'hon. John Baird: Eh bien, ce sont des mesures de stimulation de l'économie sur une durée de 24 mois, pour construire l'infrastructure. Bien évidemment, chaque jour, chaque semaine et chaque mois de ce plan de 24 mois, la situation évolue.

Par exemple, la ville de Toronto n'a pas présenté de demande admissible... la seule province du pays qui ait fait une demande irrecevable, et qui ne l'a pas présentée par voie électronique. Nous avons collaboré avec la ville — le processus a pris plusieurs mois de plus à cause de cela — et nous nous sommes entendus sur le financement de 500 projets. Par exemple, nous l'avons annoncé hier, nous versons 20 millions de dollars pour les Maple Leaf Gardens. Ils ne pourront pas dépenser 10 millions de ce montant d'ici le 1^{er} avril, alors nous le reportons à l'exercice suivant, mais le tout sera dépensé d'ici au 1^{er} avril 2011.

Je pense que ce que vous constaterez, c'est que plus d'argent sera dépensé chaque mois que le mois précédent. Une quantité disproportionnée du travail se fera en fin de période. Bien évidemment, il faut lancer des appels d'offres, il faut dresser des plans d'architecture, et il faut obtenir des permis nécessaires et assurer la gestion des projets. C'est moins coûteux qu'une fois que le premier coup de pelle est donné. Mais tous les fonds sont disponibles.

M. Gerard Kennedy: Monsieur le ministre — par votre intermédiaire, monsieur le président — vous avez un retard de 1 milliard de dollars sur le calendrier. Selon les demandes qui ont été présentées, 73 p. 100 des projets devaient commencer cet automne, et 73 p. 100 des demandeurs ont affirmé vouloir commencer cet automne, mais vos manœuvres politiques ont retardé sans fin les approbations. Il y a toutes sortes de projets qui auraient dû déjà être entamés. Ils n'étaient pas prévus pour plus tard.

Les 73 p. 100, c'est ce que votre propre...

L'hon. John Baird: Donnez-moi un exemple de manœuvre politique.

M. Gerard Kennedy: La manœuvre politique, c'est que vous n'avez annoncé que très récemment l'octroi de milliards de dollars à la Colombie-Britannique et au Québec. Il vous reste encore à débloquer la moitié de l'argent réservé à la Colombie-Britannique parce que vous ne parvenez pas à vous entendre avec son gouvernement. Vous êtes censé annoncer l'octroi de toutes sortes de fonds pour le Québec. À ce que j'ai compris, le programme sans but lucratif, en Ontario...

L'hon. John Baird: En Colombie-Britannique...

M. Gerard Kennedy: Vous avez demandé des exemples, monsieur le ministre, et je parlerai volontiers...

•(1620)

L'hon. John Baird: Il n'y a pas de manœuvres politiques là-dedans.

M. Gerard Kennedy: Pour le programme sans but lucratif en Ontario, vous lancez une demande de propositions au milieu de l'été, en août. Quand l'annonce à ce sujet a-t-elle été faite, monsieur le ministre?

L'hon. John Baird: Nous allons faire une annonce dans les prochains jours.

M. Gerard Kennedy: J'espérais que vous répondriez à la question que j'ai posée.

L'hon. John Baird: Je vais vous donner deux exemples. Au sujet de la Colombie-Britannique, l'exemple que vous avez donné, ils sont entrés en campagne électorale. Nous avons versé une somme importante avant que commence la campagne électorale, ce qui me semble être une bonne chose.

Nous avons versé plus d'argent à la Colombie-Britannique au cours des deux premiers mois qu'à toute autre province. Il y a eu la

campagne électorale pendant cinq ou six semaines, puis il s'est écoulé deux ou trois semaines avant qu'il y ait remaniement du Cabinet. Le nouveau ministre voulait évidemment prendre un mois pour se renseigner, alors tout cela a provoqué des retards.

Il y a eu un peu de retard en Nouvelle-Écosse quand le gouvernement a été défait. Nous avons versé un montant important avant cela, et encore plus depuis lors. C'est 10 fois plus rapide.

M. Gerard Kennedy: Vous auriez pu le faire au moyen de la taxe sur l'essence.

L'hon. John Baird: Nous aurions pu le faire avec la taxe sur l'essence, mais nous avons décidé autrement, et vous avez exprimé votre confiance...

Le président: Je laisse la parole à M. Laframboise.

M. Gerard Kennedy: C'est un échec dans tout le pays.

Le président: Silence, je vous prie.

L'hon. John Baird: Vous avez exprimé votre confiance envers cette démarche à 18 reprises.

Le président: Silence.

Je vais demander aux membres du comité de respecter la présidence; je ne tiendrai pas compte de leur demande s'ils veulent parler encore, si vous êtes d'accord.

Si vous voulez vous disputer, faites-le dehors. Pas à ce comité.

L'hon. John Baird: Nous avons pris une décision.

Le président: Monsieur Laframboise, c'est votre tour.

[Français]

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

Monsieur le ministre, je voudrais qu'on se comprenne bien au sujet de ma dernière intervention. Mon objectif est que les municipalités du Québec aient toutes la même possibilité de faire des demandes dans le cadre des programmes. Évidemment, dans plusieurs municipalités, il y a eu des changements d'administration. C'est comme lorsqu'on change de gouvernement; vous le savez. Pendant au moins 30 jours, aucune action politique n'a été posée par les maires parce que c'était interdit. Il n'y a pas eu de réunions des conseils municipaux avant l'élection, il y a toujours la préparation des budgets, etc. Tout cela occasionne un délai. Je sais que vous voulez qu'on en parle plus tard avec vos fonctionnaires, mais je voudrais simplement qu'il y ait égalité des chances pour toutes les municipalités.

Je suis conscient que certaines municipalités n'ont pas changé d'administration et qu'elles sont donc en mesure de déposer des demandes. Cependant, il faut que vous sachiez que plusieurs municipalités du Québec ont changé d'administration, c'est-à-dire changé de gouvernement, et qu'elles doivent, évidemment, se pencher de nouveau sur tous les dossiers.

Ces municipalités risquent d'être pénalisées. C'est pourquoi l'Union des municipalités du Québec et la Fédération québécoise des municipalités vous demandent un délai supplémentaire pour le dépôt des demandes, sans que la date d'achèvement des travaux doive être repoussée. Je sais qu'on verra cela plus tard.

J'ai une autre question. Vous avez demandé un budget supplémentaire de 18 millions de dollars pour la Société des ponts, et vous avez parlé plus tôt du pont Mercier. Le montant de 18 millions de dollars est-il dédié au complet au projet du pont Mercier ou y a-t-il d'autres montants pour d'autres ponts à Montréal?

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield: Seulement pour le pont Mercier?

[Français]

M. Mario Laframboise: Le montant demandé de 18 millions de dollars l'est-il seulement pour le pont Mercier ou y a-t-il d'autres sommes pour d'autres ponts de la Société des ponts? Y en a-t-il pour le pont Champlain?

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield: Oui, il y en a pour d'autres ponts aussi. Le pont Champlain pose un plus grand problème. Si vous vous souvenez bien, dans le plan d'action économique, une somme de 212 millions de dollars, ou un peu plus, était réservée au pont Champlain, sur une période de 10 ans. Il y avait aussi, je crois bien, 18 millions de dollars rien que pour le pont Mercier.

[Français]

L'hon. John Baird: Concernant votre première question, rappelez-moi quelle était la date des élections municipales au Québec?

M. Mario Laframboise: C'était le 1^{er} novembre.

L'hon. John Baird: Quand les nouveaux conseils ont-ils pris le pouvoir?

M. Mario Laframboise: Ils ont été assermentés le 10 novembre.

L'hon. John Baird: Le 10 novembre, donc neuf jours après les élections.

M. Mario Laframboise: Et durant les 30 jours précédant les élections, ils n'ont le droit de prendre aucune décision politique.

L'hon. John Baird: Donc, les nouveaux conseillers ont pris le pouvoir le 10 novembre. Ils ont besoin de projets qui sont *shovel-ready*. Vous me dites qu'en trois mois environ, un nouveau conseil, avec tous les nouveaux élus, les nouveaux maires et les nouveaux conseillers, de même qu'avec l'appui de leurs fonctionnaires municipaux, ne peut pas présenter une demande de fonds avant la fin janvier?

• (1625)

M. Mario Laframboise: Monsieur le ministre, il y a 1 100 municipalités au Québec. Ce ne sont pas toutes des villes comme Toronto. La plupart d'entre elles, au moins 900, sont de petites municipalités de moins de 20 000 habitants. Elles n'ont pas toutes l'organisation, la machine administrative, le soutien que vous supposez.

Je suis conscient qu'il y a des villes qui disent qu'elles prendront l'argent qui reste. C'est parfait. Je sais qu'il y a des villes qui sont prêtes à prendre tout l'argent pour être capables d'effectuer des travaux, mais il y aura des municipalités qui seront pénalisées parce qu'elles n'auront pas eu le temps d'étudier les dossiers, de préparer leurs budgets et de déposer leurs demandes avant le 31 janvier. Vous dites que c'est simple, qu'il s'agit de remplir un formulaire et de le soumettre. Ce n'est pas aussi simple que cela. Il faut que la discussion ait lieu au sein du conseil, que les budgets soient préparés.

Je sais qu'au moment où on se parle, les municipalités sont en train de préparer leurs budgets; elles les déposeront d'ici le 15 décembre. Il y a des municipalités qui choisiront de ne pas présenter de demande parce qu'elles n'auront pas suffisamment de temps pour le faire.

L'hon. John Baird: Y a-t-il 11 000 municipalités ou y en a-t-il 1 100?

M. Mario Laframboise: Il y en a 1 100.

L'hon. John Baird: Elles ont eu les mois de février, mars, avril, mai, juin, juillet, août et septembre pour identifier leurs besoins. On a besoin de projets qui sont prêts à être mis en oeuvre.

M. Mario Laframboise: Il y a eu un changement de gouvernement au sein d'environ 40 p. 100 des municipalités du Québec.

L'hon. John Baird: Si elles ne peuvent pas choisir un projet à l'intérieur d'une période de deux mois et vingt jours, peut-être qu'elles ne font pas partie des municipalités les plus aptes à recevoir l'aide du Fonds de stimulation de l'infrastructure. On cherche des projets qui sont prêts à démarrer.

M. Mario Laframboise: Vous allez punir des municipalités.

L'hon. John Baird: Mon ancienne circonscription, quand j'étais député provincial, comptait de petites municipalités, des municipalités de 9 000 personnes. Je ne parle pas que de Toronto, j'étais député d'une circonscription qui englobait de petits cantons.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Madame Hoepfner.

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Merci.

Je vais partager mon temps avec M. Jean.

Je représente une circonscription qui compte probablement une cinquantaine de petites villes et de petites municipalités et chaque maire, préfet et conseiller municipal de cette circonscription fait du bénévolat. Ils travaillent à temps plein et ont un employé, et je peux vous dire qu'ils ont été ravis, très contents du processus de demande lié à ces projets.

Ils l'ont fait parce qu'ils voulaient du soutien pour leur communauté. Ils se sont butés à bien des formalités administratives et beaucoup de paperasserie depuis probablement 13 ou 14 ans, quand ils ne pouvaient obtenir de financement, alors ils...

M. Sukh Dhaliwal: [Note de la rédaction: *Inaudible*]

Mme Candice Hoepfner: Excusez-moi? Est-ce que je peux parler?

Merci beaucoup.

Je veux seulement faire l'éloge de mes maires et conseillers municipaux de Portage—Lisgar pour l'excellent travail qu'ils ont fait sans personnel. Ils l'ont fait bénévolement. Je les en félicite.

J'aimerais néanmoins demander au ministre s'il peut expliquer précisément qu'il y a un an, nous ne savions vraiment pas quelle incidence auraient ces dépenses sur l'infrastructure. Nous savions ce que nous espérions, et nous savions ce qu'étaient nos objectifs, mais un an plus tard, nous commençons à nous tirer de cette récession, et c'est une reprise fragile.

J'aimerais que vous puissiez nous dire plus précisément ce qu'étaient les objectifs il y a un an, la mesure dans laquelle ils ont été réalisés, et les résultats que nous pouvons constater maintenant, si vous pouvez nous faire non pas un petit portrait, mais plutôt nous brosser un tableau d'ensemble.

L'hon. John Baird: La Fédération canadienne des municipalités a fait une demande de crédits budgétaires et a présenté un dossier très convaincant. Elle a présenté un rapport économique démontrant que chaque milliard de dollars de dépenses d'infrastructure pourrait directement entraîner la création de 11 000 emplois. Nous l'avons accepté.

Bien évidemment, si nous avons utilisé le modèle de taxe sur l'essence, la dépense aurait manifestement été moindre. En partageant le financement avec les provinces... Chaque province a fait sa part. Le Parti libéral, le NPD, le Parti conservateur, chacune des provinces et les trois territoires du Nord a relevé le défi et assumé sa part des dépenses d'infrastructure.

Les municipalités demanderont toujours qu'on leur verse directement l'argent, qu'on se passe d'intermédiaire et qu'on leur verse l'intégralité des fonds. Si vous parlez aux provinces, elles diront qu'il suffit au gouvernement fédéral de libeller 13 chèques, de leur donner l'argent, sous forme de fiducie. Si vous parlez aux collèges et universités, ils affirmeront pouvoir agir beaucoup plus rapidement que les municipalités, alors c'est à eux qu'il faut donner tout l'argent.

Nous avons adopté une démarche équilibrée. Nous avons doublé le montant de la taxe sur l'essence, qui était le transfert direct aux municipalités. Nous avons avancé le premier paiement à avril, plutôt qu'en juillet. Nous avons tenu notre promesse de doubler le montant, nous l'avons rendu permanent, et nous avons avancé les paiements de pas moins de trois mois. Nous avons mis en œuvre de nouvelles mesures de stimulation de l'économie. Nous avons, littéralement, agi 10 fois plus vite.

En 2003, le gouvernement libéral avait créé de nouveaux programmes d'infrastructure, et à la fin de 2006, Lawrence Cannon en était encore à conclure des ententes avec les provinces. Pas un sou n'avait été versé en trois ans.

Ce n'est pas parfait, et ce n'est pas comme s'il suffisait d'actionner un interrupteur, mais je vous dirais que la Fédération canadienne des municipalités a tenu la réunion de son conseil d'administration il y a deux semaines, et a fait une fête au personnel d'Infrastructure Canada pour remercier les fonctionnaires pour leur travail extraordinaire. Si vous m'aviez dit que la Fédération canadienne des municipalités célébrerait un jour l'efficacité de la bureaucratie fédérale, je ne l'aurais pas cru. Le ministère a fait un travail fantastique en relevant ce défi.

Est-ce parfait? Non. Du moment où il y a négociation entre gouvernements, il faut du temps, mais je vous dirai que les George Smitherman et les Danny Williams du monde ont mis de côté les intérêts politiques et ont travaillé de manière constructive. C'est un plaisir que de travailler avec Darrell Dexter, le nouveau premier ministre conservateur de la Nouvelle-Écosse, et aussi avec le ministre Estabrooks. Nous obtenons des résultats. Nous avons eu de bons partenariats.

Tout n'a pas été parfait. Est-ce que j'aurais voulu pouvoir annoncer l'intégralité des projets en un mois? Non. Nous avons fait preuve de diligence raisonnable en ce qui concerne les projets. C'était important. Toute la démarche a été exceptionnelle. Je pense que nous voulions enclencher autant que possible de projets d'infrastructure fédéraux, et le plus vite possible.

C'est 10 fois plus vite que les deux derniers programmes qui ont été créés sous ce gouvernement et le gouvernement antérieur, et nous constatons des résultats partout dans le pays. Nous n'avons pas embauché une armée de nouveaux bureaucrates pour demander où était acheté l'acier et combien d'emplois étaient créés par tonne d'acier. Ce serait un cauchemar bureaucratique.

Le Government Accountability Office des États-Unis est une vaste blague, parce qu'ils n'ont aucun moyen de vérifier si les données sont exactes ou sont de pures inventions. Je peux vous dire que si vous allez dans ma province, en Ontario, vous verrez des projets de construction partout, parce que la province a bien travaillé. Chaque

succès de nos démarches avec les provinces est un succès pour le gouvernement provincial aussi.

Quand nous avons proposé ce modèle, le Parlement a dit oui. Les députés conservateurs et libéraux ont voté contre le recours à la taxe sur l'essence. Ils ont voté en faveur du budget qui proposait ce modèle. Je pense que la FCM et l'Association des municipalités de l'Ontario sont très satisfaites, de façon générale, du succès des initiatives.

Je leur ai déjà dit « Voyons quelles leçons nous pouvons tirer de la dernière année et ce que nous pouvons faire pour en tirer parti dans le futur ». Il y a eu le formulaire de demande d'une page, la plus grande coopération politique, tout a été fantastique.

• (1630)

Mme Candice Hoepfner: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Volpe, il reste deux minutes, que je vous accorde.

L'hon. Joseph Volpe: Je vous en remercie, monsieur le président.

Je n'ai pas souhaité la bienvenue à la nouvelle députée, Mme Baltacioglu, au comité. Je tiens à corriger cette négligence.

Bienvenue madame, et mes félicitations pour votre nomination.

J'adresse ma question à l'un ou l'autre des deux ministres, au sujet de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA. Je vois que vous demandez un montant additionnel d'environ 190 millions de dollars pour la conception de plans de sûreté aérienne et de systèmes d'évaluation des passagers.

Ce montant représente environ 32 p. 100 du budget global pour toute l'année. C'est une augmentation de 50 p. 100 sur ce que vous avez indiqué dans votre budget.

Tout d'abord, pourquoi une augmentation aussi énorme figure-t-elle dans le Budget supplémentaire des dépenses? Qu'est-ce qui a pu vous faire vous tromper autant dans vos calculs pour le budget?

Deuxièmement, quels sont les plans de sécurité aérienne, et combien coûtera chacun?

Ensuite, parlons des systèmes d'évaluation des passagers. J'aimerais profiter de votre présence à tous deux ici. Vous ne restez pas longtemps, mais quels sont ces plans, précisément?

L'hon. Rob Merrifield: Au sujet de l'ACSTA, vous avez raison. Le chiffre est effectivement de 197,6 millions de dollars. Je l'ai expliqué plus tôt. C'est en partie pour nous préparer pour les Olympiques, et en partie pour mener les activités de l'ACSTA.

Votre question est des plus pertinentes. Vous demandez pourquoi il nous faut tellement plus d'argent rien que pour mener les activités courantes de l'ACSTA, et aussi pour composer avec certains des coûts d'équipement, notamment pour les nouveaux systèmes de vérification. C'est parce que le budget de base est en fait trop restreint. L'ACSTA ne peut fonctionner avec un budget de 134 millions de dollars, tout simplement. Cela vient du fait que pour mener les activités que nous voulons lui assigner, il lui faut nettement plus. Le sujet a été étudié. Un crédit budgétaire lui est attribué d'année en année.

Jusqu'à maintenant, pour ce qui est de ce qu'elle fait de l'argent, elle achète des biens d'équipement. Elle remplace certains appareils de vérification qui existent, les vieux appareils à rayons X. Ce ne sont pas les appareils de détection Multiview que nous substituons aux systèmes plus désuets des aéroports. C'est pour qu'ils puissent utiliser ce nouvel équipement et assurer la sécurité de façon beaucoup plus efficace, plus précise, et de manière, disons, compétitive avec les autres pays pour que nous ne devenions pas le maillon faible de la chaîne de sécurité dans nos aéroports.

C'est à cela qu'elle consacre l'argent, et c'est pourquoi les choses se passent ainsi.

• (1635)

L'hon. Joseph Volpe: Je dois demander si oui ou non...

Le président: Je dois lui permettre de répondre à la question.

L'hon. Rob Merrifield: Cela répond à la question, mais puisque j'ai la parole, j'aimerais régler une question qui a été posée ici au sujet du pont Mercier, parce que je pense que c'est important. C'est 39,2 millions de dollars qui a été reporté du budget de 2008-2009. Ce que vous voyez dans ce Budget supplémentaire des dépenses, c'est 18,8 millions pour 2009-2010, et 20,4 millions pour 2010-2011. Voilà pour l'explication détaillée.

Le président: Merci.

Là-dessus, je tiens à remercier les ministres d'être venus. Je sais que le personnel doit rester, alors nous allons faire une pause de deux minutes pendant que nos ministres prennent congé, puis nous reviendrons pour les questions et réponses.

• (1640)

Le président: Merci, et encore une fois, bienvenue.

Nous avons de nouveaux venus à la table. Je vais demander à Mme Baltacioglu de les présenter, si vous voulez bien, et nous laisserons ensuite à M. Volpe ses trois minutes pour poser des questions.

Vous avez la parole.

Mme Yaprak Baltacioglu: Merci beaucoup, monsieur le président.

Avant de présenter mes collègues, permettez-moi de dire que c'est la première fois que je comparais devant ce comité à titre de sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. C'est un plaisir que d'être ici. Je suis heureuse de travailler avec le comité et j'espère bien être là plusieurs années pour répondre à vos questions. C'est un honneur pour moi que d'être ici.

Je m'excuse pour la foule, ici. Nous représentons deux ministères, soit ceux de l'Infrastructure et des Transports.

Nous avons ici M. André Morency, notre agent principal des finances, au ministère des Transports. Aussi, il est le sous-ministre adjoint de notre portefeuille. J'ai déjà présenté mon collègue John Forster, qui est le sous-ministre délégué de l'Infrastructure. Il y a aussi M. Marc Grégoire, qui est sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté.

On vous a déjà présenté Mme Vinet, notre sous-ministre déléguée des Transports. Nous avons aussi Mary Komarynsky, notre sous-ministre adjointe des programmes à Transports Canada, et Guylaine Roy, notre sous-ministre déléguée chargée des politiques pour le ministère des Transports.

Je suis ici à titre d'agent comptable pour les deux ministères.

Nous répondrons volontiers à vos questions concernant les organismes de notre portefeuille. Bien qu'ils ne relèvent pas

directement de moi, ces gens qui sont autour de la table ont travaillé avec eux et nous présentons des rapports sur leurs activités, alors nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe, vous avez trois minutes.

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup, madame la sous-ministre.

Je me demande si vous pouvez étoffer un peu les explications données en réponse aux questions que j'avais commencé à poser aux ministres. Je voulais surtout parvenir à comprendre combien d'argent était investi dans le programme pour les nouveaux systèmes de vérification — que certains qualifieraient d'indiscrets — pour la sécurité dans les aéroports. Ces systèmes, si je me souviens bien, n'ont pas été soumis à examen d'aucun comité, du moins d'aucun comité parlementaire, et leur emploi n'a fait l'objet d'aucun débat à la Chambre des communes.

Vous direz peut-être que c'est l'affaire de l'organisme sous-traitant de l'ACSTA, mais cela touche, à notre avis, à une question de politique publique très sérieuse, et je me demande si une part de cet argent sera réservée à l'achat de certains de ces appareils.

• (1645)

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): Oui, monsieur Volpe. Une part de cet argent est réservée à l'achat d'équipement de détection par ondes millimétriques.

L'équipement a été mis à l'essai cette année à l'aéroport de Kelowna. Il n'est aucunement question de rendre son utilisation obligatoire pour les passagers. Il n'est utilisé que pour les vérifications secondaires. Les passagers se font offrir le choix d'une fouille par palpation, ou de l'utilisation de l'équipement de détection par ondes millimétriques.

Il n'est pas non plus question de déployer un grand nombre de ces appareils, alors on se limitera à seulement quelques aéroports. Le commissaire à la protection de la vie privée a étudié la question en profondeur. De fait, nous sommes heureux de pouvoir dire qu'il y a quelques semaines à peine, le commissaire a avalisé et approuvé l'analyse des facteurs relatifs à la vie privée qu'a faite l'ACSTA en rapport avec l'utilisation de cet équipement, sous réserve que son emploi reste sur une base volontaire.

Ainsi, si un passager doit subir une vérification secondaire, comme c'est le cas de temps à autre, on lui offre le choix, si l'équipement est disponible, soit de passer par le système ou de subir une fouille par palpation. Vous en seriez étonnés, mais un grand nombre de personnes qui ont participé à l'essai ont choisi de passer par la machine plutôt que de subir la palpation.

L'hon. Joseph Volpe: Quel était le pourcentage?

M. Marc Grégoire: C'était de l'ordre de 80 p. 100. J'hésite à vous donner un chiffre précis. Si je me souviens bien, c'était 85 p. 100, mais je pourrais vous communiquer le chiffre exact.

Le président: Merci.

Monsieur Watson,

Oh, je vous fais mes excuses, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Une contestation, monsieur le président, et me voilà soudainement le faiseur de trouble.

Je vous remercie beaucoup d'être ici, aujourd'hui.

Je dois vous dire, madame la sous-ministre, que votre réputation vous précède. Nous pensons et espérons avoir avec vous une longue relation de travail et que nous réaliserons ensemble bien des choses pour les Canadiens en général.

Tout d'abord, le ministre a lu, pendant la période de questions aujourd'hui, une déclaration se rapportant à quelque chose qu'aurait dit le maire de Windsor, selon laquelle, en gros, le gouvernement conservateur ne fait pas que parler mais passe aussi aux actes et fait ce qu'il y a à faire. En ce qui concerne précisément ce qu'a dit le ministre à propos de la réduction des tracasseries administratives et du fait que nous avons agi dix fois plus vite que n'importe quel gouvernement libéral antérieur, je me demandais si vous auriez des exemples à donner de la manière dont nous avons limité la paperasserie et comment nous réussissons à obtenir des résultats plus rapidement. Pourriez-vous en parler aux fins du compte rendu?

Mme Yaprak Baltacioglu: Merci beaucoup pour ces questions.

Monsieur le président, je veux bien répondre à la question, mais je ne peux pas aborder les aspects politiques qui y sont liés. Je peux expliquer ce que le gouvernement a fait pour accélérer le processus de demande.

Le Fonds de stimulation de l'infrastructure a été très différent de tout autre programme d'infrastructure que nous avons déjà eu.

Tout d'abord, le formulaire de demande a été réduit à une page. Les promoteurs de projets n'ont à y fournir que les renseignements essentiels. Aussi, le ministère a mis sur pied une équipe vouée à ce programme et rien qu'à lui, ce qui a vraiment contribué à sa réalisation très rapide. De plus, nous avons automatisé nos systèmes et formulaires de demande, ce qui réduit nettement le délai de traitement des demandes.

Un élément très important, c'est que des changements ont été apportés à la législation sur les eaux navigables et aussi à la liste d'exclusion relative aux évaluations environnementales, ce qui nous a permis d'agir plus rapidement et d'aller plus loin. Nous avons néanmoins, en plus, créé des niveaux de contrôle. Au contraire d'autres programmes, nous avons imposé des obligations de présentation de rapports trimestriels sur l'état d'avancement et les progrès, de manière à ce que nous sachions si les choses dérapent, et que nous puissions parler à nos partenaires. L'élément de partenariat n'est pas nouveau, mais c'était un partenariat spécial et très actif que le ministère a créé avec les provinces et municipalités.

Ce ne sont que des exemples de la manière dont ces programmes ont été menés. Mes collègues, qui baignent dans le domaine de l'infrastructure depuis de nombreuses années, disent que les programmes d'action économique ont été livrés à une cadence jamais vue auparavant.

• (1650)

M. Brian Jean: Je vous remercie.

En fait, je lisais ce document très intéressant intitulé « Le plan d'action économique du Canada — 4^e rapport aux Canadiens. » J'encourage tous ceux qui écoutent, tous les Canadiens, à s'en procurer un exemplaire. Il est assez intéressant et me remplit de confiance à l'égard de l'économie canadienne.

À la page 15, il est question de « contraction globale du PIB réel pendant la récession ». Nous nous en tirons en fait extrêmement bien — 3 p. 100 comparativement aux pays comme le Japon et l'Allemagne, qui sont dans les 7 et 8 p. 100. De fait, plus loin, il est traité de confiance des entreprises. Il semble à la page 17 que nous sommes bien au-delà de la moyenne historique, à quelque chose comme 6 ou 7 p. 100, au titre de la confiance des entreprises, rien que pour le troisième trimestre de 2009. On dirait, quoi que nous fassions, c'est efficace. De fait, la croissance réelle de l'investissement résidentiel et de la rénovation, à la page 19, affiche une hausse de 8 à 12 p. 100 au cours des deux derniers trimestres.

D'ailleurs, d'après ce que j'ai entendu pendant la période de questions et de façon générale, et d'après ce que j'ai lu dans ce document, il semble que ce gouvernement fait des progrès non seulement au plan de l'infrastructure, mais en changeant certains programmes d'emploi et des programmes d'autres ministères, de manière à ce que l'on travaille plus vite. À la page 60 — je sais que je donne l'impression de faire de la publicité, mais j'ai été très intéressé par cette lecture, aujourd'hui — on lit que « le nombre de travailleurs canadiens participant à des accords de travail partagé a plus que sextuplé ».

À mon avis, certaines des mesures qu'a prises le gouvernement vont au-delà de l'infrastructure et des transports; elles touchent de multiples ministères. Est-ce que je me trompe, madame la sous-ministre?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je peux parler pour mon ministère. Ce qui se trouve dans le quatrième rapport au Parlement, c'est ce que nous y avons mis au sujet des progrès que nous avons faits.

Le président: Nous allons entamer notre tournée de questions, mais pendant les commentaires au ministre, il a été question de l'augmentation du financement de l'ACSTA. Au nombre des préoccupations que j'ai entendu exprimer dans tout le Canada, il y a que lorsqu'on ajoute ce genre de financement, est-ce qu'on procède à un examen avant de créer le fonds pour vérifier, tout d'abord, que nous avons la bonne combinaison d'employés?

Le plus gros problème dont ont parlé des voyageurs, c'est qu'il leur arrive de passer à un aéroport où il y aura 20 personnes pour servir cinq voyageurs, alors que dans d'autres aéroports, il n'y aura que trois personnes qui essaieront de servir un millier de passagers. Je tiens particulièrement à soulever cette question avec vous en précisant que je comprends la nécessité d'augmenter le financement, mais je comprends aussi la nécessité d'investir ces fonds là où c'est le plus nécessaire. Je ne sais pas si vous voulez en parler, mais j'aimerais bien qu'on en parle.

Mme Suzanne Vinet (sous-ministre déléguée, Cabinet du sous-ministre, ministère des Transports): Je répondrai à cela selon deux perspectives. L'une est que la base financière de l'ACSTA est très restreinte; elle ne répond pas tout à fait à tous les besoins de l'ACSTA pour livrer même le programme de base. L'autre complication, c'est que le financement a été renouvelé sur une base annuelle au moins ces trois dernières années, ce qui a restreint la capacité de l'ACSTA de renégocier des contrats et de rationaliser ses activités.

Cette année par contre, elle faisait partie de l'examen stratégique du gouvernement et un examen très minutieux a été effectué de toutes ses activités. Au fur et à mesure que nous progresserons, bien des changements seront apportés au mode de fonctionnement de l'ACSTA. Elle est très prudente, ayant des ressources très limitées en raison de l'examen stratégique et de la conjoncture économique en général. Mais si elle avait la possibilité d'avoir un financement à plus long terme, elle serait certainement très intéressée à améliorer son efficacité pour régler certains des problèmes que vous soulevez.

Le président: Je vous remercie.

Nous entamons la ronde d'interventions de cinq minutes.

Nous commencerons avec M. Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins.

Ma question concerne les projets de partenariat public-privé, particulièrement en ce qui concerne une situation près de chez moi, celle du pont Port Mann. Le modèle P3 a échoué et le gouvernement provincial doit intervenir pour combler l'écart. Quand on regarde le portail Asie-Pacifique, ces projets s'inspirent de deux modèles. Quelle évolution le ministère envisage-t-il pour ces projets, dans la conjoncture actuelle d'austérité économique?

• (1655)

M. John Forster: Je ne parlerai pas précisément du pont Port Mann, mais il est certain que dans nos programmes d'infrastructure, que ce soit cette infrastructure ou les programmes de portail de Transports Canada, nous avons toujours essayé d'encourager les partenariats public-privé. Certains de ces partenariats et consortiums ont éprouvé des difficultés à obtenir des capitaux en période de resserrement du crédit, ce qui a refroidi leur intérêt.

Aussi, le gouvernement a son propre fonds P3, appelé P3 Canada, qui est géré par une société d'État relevant du ministre des Finances. Elle est en train de préparer une série de projets qui seront annoncés dans le cadre de ce fonds.

Il est certainement plus difficile d'essayer de réaliser des projets P3 dans le climat actuel, alors ils suscitent moins d'intérêt, mais certains réussissent à aller de l'avant.

Guylaine, voulez-vous ajouter quelque chose?

Mme Guylaine Roy (sous-ministre adjointe associée, Politiques, ministère des Transports): Je voulais seulement insister sur ce que disait John: c'est évidemment plus difficile dans la conjoncture actuelle d'obtenir du financement avec un modèle P3.

M. Sukh Dhaliwal: Il y a des problèmes ces derniers temps mais à quelles solutions vous intéressez-vous pour composer avec ces situations? Est-ce que c'est un type de financement inspiré du modèle de taxe sur l'essence?

M. John Forster: Eh bien, à l'origine, avant la récession, nous avions mis en place une espèce de filtre de P3 pour les travaux de très grande envergure; le promoteur devait montrer pourquoi un modèle de P3 ne serait pas fonctionnel. La récession nous a amenés à mettre ce genre de test en suspens, simplement parce qu'il était devenu très difficile pour les sociétés de se trouver du financement.

Actuellement, nous n'effectuons pas beaucoup de projets de P3; nous utilisons une méthode beaucoup plus traditionnelle d'approvisionnement et de financement, par le truchement des divers programmes d'infrastructure. Il est à espérer que dans 12 à 18 mois, les marchés du crédit se seront suffisamment rétablis pour raviver l'intérêt pour ces projets.

M. Sukh Dhaliwal: Connaissez-vous le projet de route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser? Dans ma région et les environs, notamment dans le Delta, il suscite beaucoup d'opposition.

Ce n'est pas que l'on ne veuille pas de la route. C'est plutôt qu'on estime que les études environnementales, les solutions visant à réduire le bruit et les tracés de rechange convenables n'ont pas tous été examinés. Le gouvernement de la province a adopté une attitude intransigeante. Le ministère fédéral des Transports en a-t-il tenu compte?

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous ferons part de vos préoccupations à la province, mais Mary Komarynsky peut expliquer le rôle que nous jouons. Nous travaillons cependant avec la province.

Mme Mary Komarynsky (sous-ministre adjointe, Groupe des programmes, ministère des Transports): Le gouvernement fédéral a effectué une évaluation environnementale du projet. Il y avait beaucoup de points sensibles, notamment dans les environs de la tourbière Burns. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec Environnement Canada et la province dans une tentative d'atténuation des incidences environnementales du réseau routier. L'évaluation environnementale a été approuvée, assortie des mesures d'atténuation.

L'évaluation environnementale faite, il incombe au gouvernement fédéral et à la province de s'assurer de l'intégration des mesures d'atténuation dans les travaux de construction. Il y a eu beaucoup de discussions avec les scientifiques, notamment en raison de la vulnérabilité de la tourbière, mais je pense que, compte tenu des conditions imposées en matière d'atténuation, les incidences environnementales seront diminuées.

• (1700)

Le président: Merci.

Monsieur Gaudet.

[Français]

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

J'aimerais revenir sur une chose, car plusieurs personnes me posent des questions à ce sujet. À l'heure actuelle, quel est le constat en ce qui concerne le programme Infrastructures de loisirs Canada? Le projet a-t-il bien fonctionné? Reste-t-il des sommes d'argent? Le gouvernement y affectera-t-il des fonds dans son prochain budget?

[Traduction]

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous ne réalisons pas ce type particulier de programme. Nous ne sommes pas chargés du programme de loisirs.

[Français]

M. Roger Gaudet: C'est bien.

M. John Forster: C'est l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec qui est responsable du programme Infrastructures de loisirs Canada.

M. Roger Gaudet: Merci. Un peu plus tôt, vous avez mentionné que Toronto avait eu 501 projets. Combien de projets d'infrastructures ont été approuvés pour Montréal?

M. John Forster: Je n'ai pas le chiffre exact pour ce qui est de la ville de Montréal, mais je peux le trouver et vous le fournir plus tard.

M. Roger Gaudet: Je ne sais pas si vous avez tous compris ce que mon collègue a dit un peu plus tôt en ce qui concerne les élections au Québec. N'oubliez pas qu'il y a des villes au Québec où les gouvernements sont minoritaires. Aussi, avant que ces gouvernements puissent se réunir pour parler d'un projet, ça peut prendre un certain temps, surtout après une nouvelle élection. Les MRC du Québec ont approuvé leurs budgets le 25 novembre. Par la suite, ce sont les municipalités qui approuvent les budgets, selon les MRC. Voilà pourquoi je dis que le système du Québec diffère de celui de l'Ontario. Le 29 janvier, c'est un peu prématuré. Ce devrait être six mois plus tard ou, peut-être, le 28 février ou le 31 mars. Ces dates seraient de bonnes solutions.

Le crédit du Bureau de l'infrastructure du Canada prévoit une augmentation de 250 millions de dollars pour le programme Financement de base de l'infrastructure des provinces et des territoires. Comment cet argent sera-t-il réparti entre les provinces et les territoires?

M. John Forster: Ces 250 millions de dollars sont transférés au programme Financement de base de l'infrastructure des provinces et des territoires. C'est un programme qui a été créé dans le budget de 2007, en vertu duquel chaque province reçoit 25 millions de dollars par année pendant sept ans.

Dans le Plan d'action économique du Canada, le gouvernement fédéral offre à toutes les provinces de répartir ces fonds sur deux ans plutôt que sept. Le fédéral est prêt à dégager ces fonds. Par exemple, on a signé une entente avec le Québec en mai, je crois, pour dégager tout les fonds alloués au Québec, soit 175 millions de dollars. Cela a été fait. Aussi, le Québec affectera cette somme à ses dépenses de cette année et de l'année prochaine. Le programme est mis en vigueur dès maintenant.

Comme je l'ai dit, chaque province reçoit exactement le même montant, soit 175 millions de dollars, réparti sur sept ans. Et dans le cas du Québec, le gouvernement fédéral lui alloue cette somme répartie sur deux ans, cette année et l'année prochaine.

M. Roger Gaudet: S'il y a 300 000 personnes dans une province et qu'il y en a 10 millions dans une autre, chacune reçoit 25 millions de dollars.

M. John Forster: Oui, mais tous les fonds qui restent sont alloués en vertu du nombre d'habitants. Par exemple, où il y a des fonds, il n'y a pas d'allocation régionale. Les fonds de base étaient un élément de discussion sur l'équilibre fiscal entre les provinces. C'est pour aider les petites provinces et, particulièrement, les territoires du Nord. Si l'allocation était faite en fonction du nombre d'habitants, les territoires du Nord ne recevraient que quelques millions de dollars. C'est donc une base pour chaque province, afin d'aider les petites provinces et les territoires du Nord à avoir un programme d'infrastructure, eux aussi. C'est une décision du Fonds Chantiers Canada, par exemple, du Fonds de stimulation de l'infrastructure ou du Fonds de la taxe d'essence.

• (1705)

M. Roger Gaudet: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Je reviens aux questions que j'ai posées sur la vallée du Mackenzie. Pourriez-vous m'apporter une réponse?

M. André Morency (sous-ministre adjoint, gestion ministérielle et gouvernance des Sociétés d'État, Groupe des services généraux, ministère des Transports): Oui, absolument. Vous vous êtes enquis des fonds demandés par le truchement du Budget supplémentaire des dépenses (B), pour le ministère, pour le projet de gazoduc du Mackenzie.

Quand l'idée de ce projet a germé, en 2004-2005, le ministère prévoyait une croissance considérable du secteur des transports dans cette région du pays. Nous avons donc mis en place la capacité nécessaire pour appuyer cette croissance afin que les sociétés aéronautiques, notamment, et d'autres sociétés de transport puissent se positionner pour obtenir des contrats avec les sociétés pétrolières, dès l'annonce du projet.

Plus précisément, à quoi les dépenses sont-elles reliées? À la certification des chalands qui seront utilisés dans le Nord et aux évaluations environnementales. Dans ce dernier cas, pour aider à leur réalisation, il est sûr que nous collaborons avec une commission d'examen conjointe. Nous participons à la surveillance et à l'application des règlements en matière de transport de marchandises dangereuses.

Dans notre organisme d'aviation civile, nous consacrons des fonds à l'accroissement de la capacité de certaines sociétés d'aviation en ce qui concerne les audits de certification et de maintenance des aérodromes. Nous effectuons des vérifications des pilotes, parce que certaines de ces sociétés, dans un but stratégique, ont acquis de nouveaux aéronefs ou elles certifient de nouveaux pilotes. Lorsqu'une décision sera prise, une grande partie du projet de gazoduc du Mackenzie sera probablement réalisée grâce à l'infrastructure de transport qu'il faut construire sur l'emprise du gazoduc.

Des fonds nous ont été alloués par le Secrétariat du Conseil du Trésor. On ne fait leur suivi que pour les dépenses associées au gazoduc du Mackenzie. En toute honnêteté, je peux dire que, cette année, nous demandons en fait de l'argent pour continuer à aider les personnes que nous avons embauchées pour la mise en place de la capacité dans cette région.

M. Dennis Bevington: Voilà qui est intéressant. Je remarque que la société STNL ou Société des transports du Nord Limitée vient de diminuer la taille de ses opérations relatives aux chalands. Je suis heureux que vous l'ayez certifiée. Beaucoup de ces chalands iront probablement en gardiennage ici, avec... J'imagine — n'est-ce pas? — que cela ne comprend pas le travail fait dans les parages du détroit de Béring.

M. André Morency: Je ne connais pas dans tous ses détails l'activité de cette société, mais je suis certainement en mesure de me rendre compte de toutes les attentes suscitées par l'annonce du projet. Néanmoins, les sociétés s'y préparaient, et Transports Canada pourvoyait au cadre réglementaire assurant la disponibilité de ces sociétés au moment de l'annonce du projet.

Mme Yaprak Baltacioglu: Monsieur le président, je pense que le député pose des questions pertinentes. Nous serons heureux de vous communiquer un dossier d'information sur toutes nos activités pour que vous soyez assurés qu'elles touchent le gazoduc du Mackenzie.

M. Dennis Bevington: Eh bien, je pense que nous étions...

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous serons heureux de vous communiquer ce dossier.

M. Dennis Bevington: Nous demandions une enquête sur la totalité des fonds. Comment cette enquête avance-t-elle?

Mme Yaprak Baltacioglu: Merci beaucoup de me le demander.

J'ai reçu hier le rapport des vérificateurs externes, Deloitte & Touche. Nous le faisons traduire pour le présenter au comité, parce que je crois comprendre, monsieur le président, que c'est ce que vous avez demandé à notre ministre.

Cependant, parce que je n'ai pas le document pour vous, aujourd'hui, je vous ferai observer que les vérificateurs, au fond, affirment qu'il semble que les dépenses que Transports Canada a imputées au projet de gazoduc du Mackenzie étaient conformes aux autorisations fournies dans les présentations approuvées au Conseil du Trésor ainsi que dans les lois et les instruments applicables.

D'après l'examen du vérificateur, tous les fonds approuvés ont été enregistrés dans le système financier de Transports Canada et séparés des fonds consacrés au fonctionnement normal du ministère. Le vérificateur n'a observé aucun cas de transfert de fonds affectés au gazoduc vers d'autres opérations. En outre, il fait observer que Transports Canada a appliqué aux fonds affectés au gazoduc un niveau de restriction plus élevé que celui qui était exigé même par les autorisations que nous avons du Conseil du Trésor.

Nous communiquerons le rapport au comité lorsqu'il sera traduit.

Le président: Il reste 10 secondes, si vous les voulez.

M. Dennis Bevington: C'est très bien, mais non merci.

Le président: Madame Brown.

Mme Lois Brown: Merci, monsieur le président.

Je veux revenir à une question posée par le ministre sur la coopération dont nous sommes les témoins. Chaque fois que j'ai été appelée à remplacer les ministres pour faire des annonces, on m'a sans cesse répété à quel point la collaboration entre les trois ordres de gouvernement éveille chez les gens un sentiment incroyable. Cette collaboration fait plaisir. De fait, nous avons une...

• (1710)

L'hon. Joseph Volpe: Nous avons un nouveau sous-ministre.

Mme Lois Brown: ... citation ici d'une ex-députée libérale, Carolyn Parrish, actuellement conseillère municipale à Mississauga. Elle dit: « La coopération entre les trois ordres de gouvernement est extrêmement bonne dans notre ville ». Elle remercie ensuite le député local « pour l'injection unique d'argent destiné aux infrastructures la plus importante qu'ait reçue Mississauga ».

Une citation, que je goûte particulièrement, parce que je suis députée de Newmarket—Aurora, vient de la mairesse du canton de King, qui est également la candidate libérale dans Newmarket—Aurora. Dans une lettre à Paul Calandra, elle a écrit:

Nous sommes vraiment sensibles à votre zèle et à votre travail acharné pour faire en sorte que ce rêve devienne une réalité pour notre canton. Ce projet est un exemple éloquent de collaboration fédérale-provinciale-municipale visant à améliorer la vie sociale grâce à la construction d'une installation dont pourront profiter les générations à venir.

C'est de Margaret Black, mairesse du canton de King.

Voici donc ma question. Quelle a été votre expérience de ce processus de collaboration de trois ordres de gouvernement? Il est sûr que les provinces doivent se manifester les premières, mais comment le processus d'évaluation s'est-il présenté pour vous, en votre qualité de sous-ministre et de membre de l'état-major?

Mme Yaprak Baltacioglu: Merci.

Je répondrai la première, puis mon collègue, M. Forster, terminera.

L'engagement de nos partenaires est absolument crucial pour la gestion de ce programme. À mon point de vue, il est également

important; il aide à déterminer des projets qui correspondent aux besoins. Les provinces et les municipalités présentent leurs propositions. Elles font participer leurs fonctionnaires avec les nôtres à la sélection des projets et à la détermination des fonds qui leur seront alloués. Grâce à leur mise de fonds, on injecte dans l'économie beaucoup plus que des fonds fédéraux.

Ayant travaillé à l'interface des compétences fédérales et provinciales et dans des domaines où les deux niveaux exercent leurs compétences, je dois avouer que, en ce qui concerne les infrastructures, il s'agit de quelque chose de phénoménal. Les rapports de travail, sans à-coup, entre les fonctionnaires des trois ordres sont très impressionnants.

Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Forster?

M. John Forster: Non, merci.

Mme Lois Brown: Bien.

J'aimerais céder le temps qui me reste à M. Mayes.

M. Colin Mayes: Nous avons beaucoup parlé de dépenses. J'aimerais parler un peu d'économies. Il importe que, dans le fonctionnement et l'administration d'un ministère, nous cherchions des moyens efficaces et efficaces de rendre compte du bon emploi de l'argent des contribuables.

J'observe que le gouvernement a affecté environ 7,4 millions de dollars à l'examen stratégique permanent des dépenses des ministères. J'aimerais qu'on me donne des exemples de ce à quoi il a fallu renoncer pour obtenir ce genre d'économies.

Ensuite, à un niveau plus général, à cause de toute l'activité et de la charge de travail du ministère, notre gouvernement s'est engagé à examiner l'efficacité de tous les ministères dans leur utilisation de l'argent des contribuables. Cela a-t-il ralenti un peu l'examen, à cause de l'énorme charge de travail à laquelle vous vous êtes attaquée avec ce plan d'action économique?

Mme Yaprak Baltacioglu: Il importe d'abord, monsieur le président, de situer le contexte où se situe la gestion et les contrôles de gestion dans les deux ministères.

Si on recule d'un certain nombre d'années, même de 10 ans, on constate le nombre tout à fait impressionnant de moyens de contrôle et d'outils de gestion des risques maintenant mis à la disposition des gestionnaires des systèmes de gestion des ministères. Je peux témoigner des mesures que nous avons prises depuis que j'occupe mon poste actuel.

À Infrastructure Canada et à Transports Canada, nous avons augmenté la capacité de vérification interne. Nous avons créé notre comité de la vérification externe, qui est présidé par un membre de l'extérieur. Tous les membres sont de l'extérieur de l'administration fédérale. Nous les avons déjà informés de toutes nos activités et de toutes nos opérations. Nous leur avons fait connaître tous nos risques, et ils participeront à un degré assez élevé aux activités que nous aborderons au cours des années à venir.

En outre, je ne sais pas si les membres du comité en sont conscients, mais le Secrétariat du Conseil du Trésor évalue le rendement des ministères en matière de gestion. Nous recevons un bulletin. Une partie des performances des sous-ministres dépend de leur bonne gestion de leurs ministères.

Je dois dire que Transports Canada, notamment, est un premier de classe dans beaucoup de domaines de la gestion, tandis qu'Infrastructure Canada, qui n'a que sept années d'existence, a fait beaucoup de progrès dans l'acquisition des bons systèmes et des bonnes structures. En tant que fonctionnaires, nous sommes fiers de notre travail, et nous estimons que nous avons un rôle à jouer dans ce projet très important, notamment dans le plan d'action économique.

Les problèmes de charge de travail étaient surtout localisés à Infrastructure Canada; au gros ministère qu'est Transports Canada, les moyens ne manquent pas.

Je vais en rester là.

• (1715)

Le président: Merci.

M. Colin Mayes: Merci. Félicitations à vous et à votre ministère.

Le président: Allez-y, monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Grégoire, je veux profiter de votre présence et du fait que, l'autre jour, nous vous avons questionné.

Sur la sûreté de l'aviation et les systèmes de gestion de la sécurité, j'ai observé qu'hier le ministre a fait une annonce ou une déclaration qui a été très médiatisée dans la presse. Elle donnait l'impression que vous abandonnez le système de vérification aux sociétés et aux associations industrielles qui les surveillent et que vous reveniez à un système d'inspection directe. Cette impression est-elle fondée?

Mme Yaprak Baltacioglu: Permettez-moi de répondre d'abord. Ensuite, ce sera au tour de M. Grégoire.

Il est très important de bien comprendre la terminologie des systèmes d'inspection. Nous n'avons pas abandonné nos exigences en matière de surveillance ni la surveillance à laquelle nous sommes tenus par les règlements. L'approche en matière de systèmes de gestion de la sécurité qui a été l'objet de discussions — et le comité en est très bien conscient, parce que vous êtes en train d'étudier la question — ne remplace pas l'inspection: c'est une couche de protection que nous avons ajoutée pour l'industrie.

Cependant, dans nos discussions avec l'industrie, les syndicats et nos propres employés, nous voyons bien que des questions surgissent, et le ministère s'occupe activement de cette situation. Nous avons pris de nombreuses mesures. M. Grégoire pourra peut-être les exposer plus en détail.

M. Marc Grégoire: Oui, en fait...

L'hon. Joseph Volpe: Inutile, monsieur Grégoire, parce que je comprends ce dont il s'agit ici. Nous y reviendrons une autre fois.

Je cède le reste de mon temps.

Le président: Monsieur Kennedy, vous avez trois minutes.

M. Gerard Kennedy: Merci, monsieur le président.

Il a été question des relations avec les municipalités, mais permettez-moi d'abord de poser des questions sur les dépenses.

L'année dernière, le ministère n'a pas épuisé son budget des programmes annoncés par le gouvernement conservateur, par une marge assez spectaculaire. Essentiellement, le gouvernement conservateur avait promis de consacrer 1,4 milliard de dollars à ses nouveaux programmes assujettis au plan Chantiers Canada, mais

il n'en a utilisé que 117 millions. Aujourd'hui, nous sommes devant un budget des dépenses, et, pour le Budget principal des dépenses, on réclame encore 979 millions. Le budget du plan Chantiers Canada, qui a tant fait parler de lui, était de 926 millions, et dans le Budget des dépenses supplémentaires, on demandait 376 millions, tandis que 56 millions seulement ont été utilisés, soit, pour l'année dernière, à peine 4 ou 6 p. 100 du fonds Chantiers Canada. Le solde est retourné au Trésor.

Cette année, vous demandez plus d'argent. Je suis donc curieux de savoir quelles assurances nous avons que l'argent sera effectivement utilisé. Ces dernières années, le solde non épuisé était assez considérable, pourtant, vous cherchez plus d'argent. Quand allons-nous assister à un recentrage à cet égard?

Mme Yaprak Baltacioglu: Merci.

Le ministère obtient l'argent budgété, habituellement des crédits constants, année après année. Dans son évolution, le programme d'infrastructures commence par décoller rapidement, il atteint un maximum, puis il redescend. Entre les montants budgétés que nous obtenons annuellement et les montants réellement dépensés, il peut y avoir un décalage, un retard d'une année.

Ceci dit, cet argent n'est pas perdu. Les dépenses sont réaménagées pour pouvoir se faire quand même. L'évolution des chiffres depuis 2002 révèle que le ministère n'a jamais réussi à épuiser ses fonds, comme vous dites. Certaines années, l'écart a pu atteindre 59 p. 100, comme en 2004-2005. En 2005-2006, il était de 15 p. 100. C'est donc un cycle, mais...

• (1720)

M. Gerard Kennedy: L'an dernier, madame la sous-ministre, c'était près de 95 p. 100 de cet argent.

Mon point est qu'un plan est en place depuis 2007, appelé Fonds Chantiers Canada. Maintenant, on y fait parfois référence de la même manière que pour le Fonds de stimulation de l'infrastructure. Je comprends que les règles sont différentes. La population peut ne pas le savoir, mais le gouvernement annonce effectivement qu'il s'agit de projets accélérés.

Ainsi, voici ce que je vais demander. Afin d'avoir une plus grande confiance dans ce genre d'annonces, est-ce qu'elles sont faites plus rapidement? Y a-t-il une liste de projets qui corrobore ces annonces, en particulier concernant le Fonds Chantiers Canada, du fait que ses principaux projets sont de grande envergure? Suivez-vous les progrès? Pouvez-vous communiquer une part de cette information au comité pour qu'il sache si vous avez réellement besoin de l'argent? On a demandé des milliards de dollars et on a prétendu les avoir dépensés, mais à la fin de l'année, ils n'ont pas servi du tout.

C'est peut-être la manière de procéder, mais lorsque des gens comme le premier ministre laissent entendre qu'on stimule l'économie et qu'on crée de l'emploi, il est important que le ministère clarifie le moment de l'année où il croit qu'auront lieu les projets pour lesquels on a demandé de l'argent. Est-il possible d'obtenir cette information?

Mme Yaprak Baltacioglu: M. Forster répondra pour ce qui a trait au Fonds Chantiers Canada. Cependant, un élément est très, très important: les données sur les dépenses sont très différentes de celles sur les engagements. En termes d'activité économique...

M. Gerard Kennedy: D'accord, mais sur ce point, madame la sous-ministre...

Le président: Vous n'avez qu'à la laisser terminer. Nous avons amplement dépassé les cinq minutes.

Mme Yaprak Baltacioglu: Alors, passons directement à la réponse au sujet du Fonds Chantiers Canada.

M. John Forster: Je vais apporter quelques précisions au sujet des dépenses.

D'abord et avant tout, on ne crée pas des emplois uniquement lorsque le fédéral délie les cordons de sa bourse. Nous remboursions les coûts pendant la réalisation des projets. Il fait partie de notre cadre additionnel de s'assurer de payer lorsque se concrétisent les projets pour qu'ainsi...

M. Gerard Kennedy: Dans les 30 jours? Est-ce toujours l'échéance prescrite?

M. John Forster: Une fois qu'on a vérifié l'exactitude et l'intégralité de la demande.

Quant au Fonds Chantiers Canada, le gouvernement, après l'élection, nous a réclamé, dans le cadre du plan d'action, d'accélérer le processus. Nous nous sommes adressés au Conseil du Trésor en février et avons modifié quelques conditions et critères afin de réduire les formalités administratives du programme et de faire en sorte que les approbations s'effectuent beaucoup plus rapidement.

Après avoir reçu notre aval pour leurs projets, les promoteurs sont responsables de la construction. Ce n'est pas moi qui s'occupe de la construction de la ligne de train léger de l'avenue Sheppard; c'est la ville de Toronto qui s'en charge. Je suis pleinement convaincu que Toronto veut la construire aussi vite que nous le souhaitons. Ainsi, notre financement correspond à la cadence des travaux réalisés par les villes, les provinces et les autres. C'est la formidable flexibilité du programme qui nous permet cela.

Comme Mme Yaprak l'a mentionné, l'argent n'est pas perdu; il est fourni en concordance avec le rythme des travaux menés par nos partenaires. Pour nous, il s'agit d'un élément très important de notre programme.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous dites que l'argent n'est pas perdu, mais il y a une répartition par province. Le quatrième rapport du gouvernement mentionne que 3 200 projets proviennent du Fonds de stimulation de l'infrastructure. Il est question de 8,3 milliards de dollars, ce qui comprendrait les contributions des provinces, des territoires et des villes.

Quelle est la part du gouvernement fédéral dans le programme de stimulation des infrastructures et quelle est la part réservée au Québec? Avez-vous ces chiffres?

[Traduction]

Mme Yaprak Baltacioglu: Oui, la part du Fonds de stimulation de l'infrastructure allouée au Québec est de 936 millions de dollars. Nous nous sommes entendus avec Québec pour verser 350 millions de cette part au programme PRECO — le projet des conduites d'eau usées — et 450 millions à des projets provinciaux et municipaux. Également, nous versons des sommes aux autorités, qui s'élèvent à environ 136 millions de dollars.

Toutefois, monsieur Forster, avez-vous des détails à l'égard des autres fonds?

M. John Forster: Oui. Au Québec, nous avons jusqu'à maintenant approuvé un total de 730 projets par l'entremise de nos fonds. C'est-à-dire le Fonds Chantiers Canada et le programme de stimulation de l'infrastructure...

[Français]

le financement de base.

[Traduction]

Il y a plusieurs programmes différents.

• (1725)

[Français]

M. Mario Laframboise: Combien cela peut-il représenter? Madame nous dit qu'il y a 936 millions de dollars. Quelle part de cette somme de 936 millions de dollars est présentement engagée, à peu près?

M. John Forster: Il s'agit du Fonds de stimulation de l'infrastructure.

M. Mario Laframboise: Oui, mais combien d'argent de ce fonds est engagé au Québec, présentement?

M. John Forster: Il y a 936 millions de dollars du Fonds de stimulation de l'infrastructure qui sont engagés pour des projets au Québec. Cela a été identifié. La seule exception est le programme PRECO, qui est un programme du Québec pour les conduites d'eau.

M. Mario Laframboise: Oui, mais je veux dire...

M. John Forster: De tous ces fonds, on a engagé 350 millions de dollars pour ces programmes, mais Québec n'a pas encore approuvé tous les projets.

M. Mario Laframboise: Voulez-vous dire qu'il y a 350 millions de dollars qui sont engagés sur les 936 millions de dollars?

M. John Forster: Non, il y a plusieurs projets avec le Québec. On parle de 936 millions de dollars pour la stimulation au Québec. Les fonds sont engagés pour les projets. Les projets sont identifiés pour ces fonds. La seule exception est le programme PRECO. Les fonds sont engagés. Il y a une entente signée par les gouvernements, mais tous les fonds du programme PRECO ne sont pas approuvés pour tous les projets encore. Québec est en train de recevoir des projets pour cela. C'est pourquoi...

M. Mario Laframboise: Cela ne vous inquiète pas, même si la date limite est le 31 janvier. Comme je le disais un peu plus tôt, je pense que des villes ne pourront pas réaliser leurs projets, mais vous pensez que l'argent sera entièrement dépensé et qu'il n'y aura plus d'argent disponible pour le Québec le 31 janvier.

M. John Forster: Le programme PRECO a encore de l'argent pour des projets qui doivent être approuvés.

M. Mario Laframboise: Il y en aurait donc d'autres.

M. John Forster: L'échéance est importante pour les municipalités au Québec.

M. Mario Laframboise: Il faudrait qu'elles déposent leurs projets le plus rapidement possible, pour obtenir cela.

M. John Forster: Oui, c'est le Québec qui fait la mise en oeuvre de ces programmes. Il y a un formulaire différent, mais semblable à celui du Fonds de stimulation de l'infrastructure; il s'agit d'une ou deux pages. Le Québec est responsable d'analyser et de recevoir les formulaires et d'approuver les projets qui sont transmis au gouvernement fédéral pour son approbation.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Jean, vous pouvez conclure.

M. Brian Jean: Oui, absolument.

Madame la sous-ministre, j'aimerais beaucoup en savoir plus sur les dépenses et l'affectation des fonds. M. Forster en a parlé brièvement. Je me demandais si vous pouviez nous donner plus de détails, notamment en ce qui concerne le financement d'une année à l'autre et le suivi, dont vous avez fait mention dans l'amorce de votre réponse à la question de M. Kennedy.

Mme Yaprak Baltacioglu: C'est la manière dont le cycle des projets de construction fonctionne. Nous pourrions peut-être vous soumettre le même tableau que nous avons remis au Comité des opérations gouvernementales. Il vous serait possiblement utile.

Ce tableau donne un aperçu du déroulement du cycle des projets d'infrastructure, à partir de la demande de financement au gouvernement, suivie de l'accord conclu avec la province ou le territoire et l'annonce conjointe, jusqu'au moment où la construction peut véritablement commencer. Viennent ensuite l'acquisition des matériaux, la construction et enfin la clôture du projet et la remise des demandes de paiement.

L'important, par exemple à propos du fonds de stimulation de l'infrastructure, est que nous avons donné l'occasion aux provinces de nous fournir des rapports de progrès, en espérant recevoir en même temps les renseignements au sujet de leurs demandes. C'est lorsque nous obtenons ces renseignements que nous procédons à une évaluation. Nous devons nous assurer de répondre aux exigences de l'entente et de satisfaire à nos obligations en vertu des dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques. À partir de là, dans les 30 jours, nous versons l'argent à la province.

Cela dit, il est important de mentionner que, bien que nous invitions les intéressés à nous envoyer leurs factures, nous n'avons reçu aucun document des provinces en ce qui a trait à bien des projets terminés ou en cours.

M. Brian Jean: Aucune facture?

Mme Yaprak Baltacioglu: Aucune facture; c'est en partie parce qu'elles savent que les fonds sont répartis sur deux ans. Elles doivent effectuer du rattrapage en ce qui concerne leurs systèmes de comptabilité et elles doivent procéder avec la diligence requise. Nous espérons recevoir l'année prochaine l'information relative à un assez grand nombre d'activités, car on nous rapporte que de

nombreux projets sont en cours. Nous pouvons l'affirmer grâce aux rapports de progrès reçus.

• (1730)

M. Brian Jean: Normalement, les conditions du marché sont de 30 jours, tout au plus. Je sais que le gouvernement prend parfois plus de temps, car il était un de mes clients lorsque j'étais vendeur.

Cependant, dans le cas qui nous intéresse, est-ce que des factures d'une province ou d'une municipalité n'ont pas été remboursées dans les 30 jours par le gouvernement? Est-ce que tout a été payé?

M. John Forster: Je ne sais pas. Il faudrait que je vérifie les détails pour vous donner une réponse catégorique, mais, en général, lorsque nous avons passé en revue une facture claire et précise... Pour ce qui est de la première série de demandes de fonds de stimulation reçues en septembre, vu que nous utilisions un nouveau système dans le cadre d'un nouveau programme pour la toute première fois, nous avons pris un certain temps, car il nous a fallu relancer les sollicitateurs de fonds pour obtenir de l'information manquante. Une fois que nous en avons toute l'information et que la demande a été approuvée selon les termes du programme, les gens des finances s'en occupent.

M. Brian Jean: Voilà toute ma question. C'est lorsque la demande est recevable.

Merci.

Le président: Je dois interrompre la séance. On nous appelle afin d'aller voter. Je remercie donc nos témoins d'aujourd'hui pour avoir répondu à nos questions et je leur souhaite bonne chance.

Merci.

M. Volpe désire invoquer le Règlement.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, la sous-ministre et son personnel ont fait référence à des documents qu'ils allaient fournir aux membres du comité. Je présume que la procédure normale veut que la documentation vous parvienne et qu'ensuite elle nous soit transmise.

Le président: Oui.

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

Le président: Merci.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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