



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 030 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 28 octobre 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 28 octobre 2010

• (1105)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour à tous.

Soyez les bienvenus à cette 30^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre du jour, nous entendrons une déclaration du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable Chuck Strahl, qui nous fera part de sa vision et de ses priorités par rapport à son portefeuille.

Nous accueillons également Mme Yaprak Baltacioglu, sous-ministre, et M. John Forster, sous-ministre délégué. Soyez les bienvenus parmi nous.

Monsieur le ministre, je ne doute pas que vous connaissez déjà notre façon de procéder. Vous allez nous faire un bref exposé, après quoi les membres du comité poseront des questions.

L'hon. Chuck Strahl (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci de m'avoir invité à rencontrer le comité. Je suis heureux de saisir cette occasion pour examiner les priorités liées au portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Ainsi que vous venez de le mentionner, je suis accompagné ici aujourd'hui par deux collaborateurs très compétents, la sous-ministre, Yaprak Baltacioglu, et le sous-ministre adjoint de l'infrastructure, John Forster.

Le secteur des transports joue un rôle essentiel en ce qui a trait à l'économie du Canada et à la vie quotidienne des Canadiens. Les investissements de notre infrastructure touchent toutes les collectivités, fournissent des routes de qualité, de l'eau propre et des édifices communautaires rénovés, tout en aidant à créer des emplois au moment où notre économie en a le plus besoin.

Aujourd'hui, je désire vous entretenir au sujet du secteur des transports et de l'infrastructure.

[Français]

Au Canada, le réseau des transports a toujours été synonyme d'occasions: il relie le pays d'un océan à l'autre, les travailleurs à leur emploi, les voyageurs à leur destination et les produits aux marchés.

[Traduction]

Il s'agit d'un des systèmes les plus sûrs au monde. Toutefois, cette période est cruciale pour le secteur des transports. Le monde évolue et les technologies changent. Ces changements se produisent à une époque d'incertitude économique mondiale, alors que la reprise est particulièrement difficile pour les États-Unis, notre plus grand partenaire commercial.

Le gouvernement reconnaît qu'en étant mieux relié au reste du monde, le Canada offre de formidables possibilités commerciales. Des systèmes de transport efficaces, sûrs, sécuritaires et propres qui

relient le Canada au reste du monde sont essentiels à la réalisation de ces possibilités.

Il existe de nombreuses pressions mondiales qui ont une incidence sur les demandes relatives au réseau de transport pour les années à venir. Elles comprennent la restructuration mondiale continue influencée en grande partie par l'essor de nouvelles puissances économiques comme la Chine, l'Inde et le Brésil; les menaces continues à la sûreté, dont je suis sûr que vous voudrez discuter; la demande croissante pour les ressources naturelles du Canada et les pressions pour atténuer l'impact environnemental des activités de l'industrie et des consommateurs.

La capacité du Canada de concurrencer à l'échelle mondiale continuera de dépendre en grande partie de la force d'un réseau de transport intégré, sûr et fiable à l'appui des échanges commerciaux. Nous ne pouvons pas nous montrer complaisants devant de tels défis. Permettez-moi de vous expliquer ma conception de la façon dont le portefeuille devrait être géré pour relever ces défis.

Notre approche continuera de dépendre de l'établissement de partenariats efficaces au sein des secteurs public et privé avec des intervenants intérieurs et internationaux clés. Nous devons nous assurer de maximiser les avantages découlant des investissements dans l'infrastructure stratégique que nous avons faits au cours des dernières années. De plus, nous voulons continuer de miser sur les partenariats et la collaboration que nous avons mis en place grâce à nos fonds sur l'infrastructure.

Permettez-moi de vous parler brièvement des investissements dans l'infrastructure que nous avons réalisés et de la façon dont cela se présentera à l'avenir. Depuis que le gouvernement a introduit le Plan d'action économique du Canada en janvier 2009, nous avons investi environ 10,7 milliards de dollars de fonds fédéraux dans plus de 6 100 projets. En travaillant avec nos partenaires, nous investissons ensemble plus de 30 milliards de dollars dans l'infrastructure du Canada. Nos partenaires ont applaudi notre collaboration, qui a contribué à exécuter des projets liés à l'infrastructure importants à leurs yeux.

De plus, notre gouvernement s'est appuyé sur les programmes d'infrastructure qui étaient déjà en place. Nous avons accéléré le financement à long terme dans le cadre du plan Chantiers Canada de 33 milliards de dollars. Nous avons créé le Fonds de stimulation de l'infrastructure de quatre milliards de dollars et le Fonds pour l'infrastructure verte d'un milliard de dollars. Nous avons fourni une somme complémentaire de 500 millions de dollars pour la composante liée aux collectivités du plan Chantiers Canada. Nous avons aussi établi un partenariat vraiment national avec les provinces, les territoires et les municipalités.

[Français]

J'ai été très heureux d'apprendre que le rapport de la vérificatrice générale, présenté plus tôt cette semaine, souligne également que le Plan d'action économique est exécuté efficacement. Dans son rapport, elle dit que le gouvernement du Canada a réagi rapidement et efficacement pour concevoir et mettre en oeuvre le plan, et financer les projets admissibles.

[Traduction]

Depuis mai dernier, le ministre Baird vous a rencontrés, et nous avons fait des progrès considérables. À la fin du mois de septembre, les provinces, les territoires et les municipalités ont indiqué qu'environ cinq fois plus de projets qu'en mars dernier étaient terminés dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure.

Nous sommes heureux de constater que plus de 61 p. 100 des projets ont été réalisés au moins 30 jours plus tôt que ce qui avait été prévu au départ. Ce sont d'excellentes nouvelles et, de fait, 99 p. 100 des projets visés par le Fonds de stimulation de l'infrastructure et la somme complémentaire pour la composante liée aux collectivités sont en cours ou terminés. Ces projets ont contribué à créer des emplois lorsque l'économie en avait le plus besoin. Ils fourniront une infrastructure qui desservira les Canadiens pour les générations à venir.

Toutefois, il est important de souligner que le Plan d'action économique arrive à sa fin. Ce plan se voulait ciblé, rapide et temporaire. À mesure que les projets sont achevés, le gouvernement prend l'engagement à long terme de travailler avec les provinces, les territoires et les municipalités pour établir une infrastructure publique de classe mondiale.

Le plan Chantiers Canada de 33 milliards de dollars s'ajoute au Plan d'action économique. Tandis que le Plan d'action économique a ciblé les projets prêts à être réalisés et qui pouvaient relancer rapidement l'économie, le plan Chantiers Canada se concentre plutôt sur les projets à long terme qui nécessitent davantage de temps de planification et d'élaboration. Cela signifie que le financement de ces projets dans le cadre du Fonds Chantiers Canada se poursuivra après mars prochain.

En outre, le gouvernement a augmenté le Fonds de la taxe sur l'essence à deux milliards de dollars par année et l'a rendu permanent. Les municipalités peuvent compter sur ce financement et l'utiliser lorsqu'elles en ont besoin, c'est-à-dire tout de suite ou plus tard.

Monsieur le président, nous devons également continuer de solidifier nos liens non seulement au sein du Canada, mais également avec nos partenaires internationaux. Comme je l'ai mentionné précédemment, les changements se produisent à l'échelle mondiale sur le plan de l'économie et du réseau de transport qui la soutient.

[Français]

Plus tôt, ce mois-ci, j'ai eu l'occasion de visiter la Chine pour célébrer le 40^e anniversaire des relations diplomatiques entre le Canada et la Chine. De nombreux députés s'y sont rendus, et je suis certain qu'ils ont été impressionnés, comme je l'ai été moi-même, par la croissance économique rapide et les progrès importants réalisés pour mettre en place une infrastructure de transports afin de soutenir cette croissance.

• (1110)

[Traduction]

La Chine est déjà le deuxième partenaire commercial en importance du Canada pour ce qui est du transport des marchandises

et son troisième plus grand marché pour ce qui est des exportations. De plus, partout où je suis allé, on m'a exprimé avec enthousiasme le désir d'établir des liens commerciaux étroits et un réseau de transport qui permettra de nous rapprocher davantage. En établissant des liens avec les partenaires du réseau de transport ici au Canada — des partenariats qui réunissent les intervenants de l'industrie et tous les ordres de gouvernement —, nous serons en excellente position pour établir des partenariats plus solides au chapitre du commerce à l'échelle mondiale.

Cela était manifeste en règle générale lorsque nous avons rencontré à la fois les représentants d'entreprises et du gouvernement de la Chine. Je crois pouvoir affirmer qu'ils se réjouissent de ce que le Canada avait préparé à leur intention. La visite m'a donc paru très encourageante.

[Français]

Nous avons apporté les changements nécessaires pour pouvoir suivre ce rythme. Nous continuerons de nous concentrer sur les besoins futurs de réseaux de transports dans un environnement qui évolue rapidement.

Il y a des leçons à tirer de la chaîne d'approvisionnement mondiale d'aujourd'hui. C'est pourquoi nous ne pouvons pas relever les défis décrits préalablement de manière isolée. Ils sont tous dépendants, et c'est pourquoi les partenaires réinventent l'industrie et d'autres compétences qui sont essentiels à notre compétitivité et à notre succès à titre de pays commerçant.

[Traduction]

Cette approche soutient l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Par exemple, nous appliquerons les leçons tirées de cette initiative à d'autres portes d'entrée. L'une des leçons les plus importantes que nous avons tirées de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, c'est qu'il faut bien plus qu'une infrastructure pour améliorer l'intégrité d'une porte d'entrée et d'un corridor. Il faut notamment une structure de gouvernance adéquate et un environnement de réglementation approprié. Il faut également des politiques intégrées entre les diverses compétences. Il faut aussi que les intervenants travaillent ensemble à l'atteinte d'un objectif commun.

Il faut également une approche très créative pour regrouper les différents modes de transport à l'aide de moyens qui n'avaient jamais été explorés auparavant. Cela signifie de travailler en étroite collaboration et de façon efficace avec les intervenants des secteurs public et privé afin de maximiser l'efficacité des chaînes d'approvisionnement mondiales.

[Français]

Notre approche à l'égard des partenariats est devenue notre avantage stratégique. Notre approche relative aux portes d'entrée a capté l'attention internationale de la Chine, comme je l'ai déjà dit, et des États-Unis à titre de pratique exemplaire.

[Traduction]

Nombreux sont ceux qui tentent d'adopter notre modèle. Cela signifie que nous ne pouvons pas faire preuve de relâchement et que nous devons rester en tête de file afin de demeurer concurrentiels. Je vois cet aspect comme l'une de mes priorités principales pour aller de l'avant, tout comme le comité, sans aucun doute. Il s'agit d'une période emballante pour œuvrer dans le secteur des transports et pour investir dans l'infrastructure. Je me sens motivé par les défis auxquels je suis confronté en tant que ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Je suis inspiré par de grandes possibilités. Nous jouons un rôle essentiel dans l'économie du pays et dans les possibilités d'échanges commerciaux internationaux. Jamais le monde n'a été aussi interrelié par les différents réseaux de transport. C'est une superbe occasion à saisir. Jamais nous n'avons reçu un tel soutien de tous les intervenants par rapport au potentiel de partenariats visant à renforcer l'intégrité du réseau de transport. Bien sûr, offrir une infrastructure qui répond aux besoins du Canada est essentiel pour faire en sorte que ce soit possible.

Monsieur le président, j'attends avec impatience l'occasion de travailler avec ce comité au cours des mois à venir. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McCallum, vous avez sept minutes.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Merci, monsieur le président.

Et bienvenue, monsieur le ministre.

Ce sont de nouvelles fonctions pour moi et j'ai bien hâte de m'y mettre. Le dossier est vraiment intéressant, avec toutes sortes de défis et d'enjeux.

Mais pour ce qui est de la date limite du 31 mars pour l'infrastructure, je ne vois vraiment pas pourquoi vous n'accordez pas simplement une prolongation généralisée de six mois, par exemple. On ne peut pas dire que les économistes s'attendent à ce que le taux de chômage chute de façon spectaculaire dans les 12 prochains mois. À l'heure actuelle, nous sommes pris d'une frénésie de temps supplémentaire et de soumission pour les matériaux, ce qui augmente les coûts, que doivent ensuite assumer les contribuables municipaux. Cela ne semble pas logique. Il y a de nombreuses villes qui seront en retard, sans que ce soit de leur faute, parfois parce que votre gouvernement a approuvé le projet en retard, comme l'a signalé la vérificatrice générale, parfois à cause de la météo ou pour toutes sortes de raisons.

Nous nous retrouvons donc dans une situation où les villes ne peuvent pas planifier, où elles risquent de devoir percevoir plus d'impôts. Pourquoi ne prenez-vous donc pas la mesure simple qui s'impose et n'accordez-vous pas une prolongation de six mois à toutes les municipalités?

• (1115)

L'hon. Chuck Strahl: C'est effectivement un côté de la médaille. Mais il y en a un autre: que tout l'effort, au départ, visait à déclencher une relance de l'économie en période de crise et à s'efforcer de finir avant le 31 mars. C'est dans cet esprit qu'ont été conclues les ententes avec les municipalités et les provinces. Ce sont des conditions acceptées pour chaque projet et, de plus, entérinées par la signature d'ingénieurs déclarant être capables de le faire.

En faisant pression pour que les projets soient achevés d'ici le 31 mars, nous avons eu deux sortes de résultats. Tout d'abord, un grand nombre de projets ont été lancés tout de suite. De plus, comme de nombreux projets au pays ont été menés à bien avant la fin des délais, parce que nous avons mis l'accent sur des projets prêts à réaliser, nous avons pu réinvestir l'argent économisé. Ainsi, nous avons réinjecté 100 millions de dollars dans de nouveaux projets, grâce à la complétion plus rapide que prévue des projets initiaux.

Vous exprimez des préoccupations quant au temps supplémentaire, etc. Or, nous avons constaté dans de nombreux cas et à plusieurs endroits que les projets coûtaient en fait moins que ce qui avait été prévu, si bien que nous avons pu réinjecter les économies dans un nombre accru de projets.

L'argument vaut dans les deux sens. En tenant résolument à ce que les choses se fassent, nous avons pu accomplir plus que ce que nous avions espéré.

L'hon. John McCallum: Je ne dis pas que c'était une mauvaise idée d'avoir dès le départ cet échéancier du 31 mars. Je ne dis pas du tout que c'était une mauvaise idée. Mais maintenant l'hiver approche, et il reste peu de temps à la saison de la construction avant l'échéancier. La situation est différente aujourd'hui de ce qu'elle était il y a un an, et je ne comprends pas quel serait l'inconvénient. Pourquoi ne pas simplement offrir une prolongation de six mois? Ce serait une solution simple et juste qui permettrait aux municipalités de planifier et réduirait le risque de transmettre les coûts aux contribuables municipaux. Je ne vois pas quel serait l'inconvénient pour le moment.

Je ne comprends pas pourquoi vous semblez vous cacher derrière les provinces. Si Brantford, par exemple, a un problème qui n'est pas de sa faute, offrez simplement une prolongation à Brantford — même si je ne dis pas d'en offrir une à tout le monde. Pourquoi vous cachez-vous derrière les provinces à ce sujet?

L'hon. Chuck Strahl: Je ne veux pas me cacher derrière personne, mais comme vous le savez, les accords se font de concert avec les provinces, et ce sont elles qui mènent le troupeau, si je puis dire. J'ai dit aux provinces de me donner les données. Je sais qu'il y a des projets touchés, et je partage cette préoccupation. C'est pourquoi nous avons dit que nous voulions être justes et raisonnables. Nous avons dit aux provinces de nous donner les données et de nous décrire l'état des faits.

Certaines nous ont répondu en disant qu'elles avaient examiné des projets. Pour différentes raisons, qui sait... Et sans blâmer personne — il est parfois facile de blâmer des gens —, le projet ne peut tout simplement pas être réalisé. Il n'était pas prêt; il n'est pas prêt. Alors on a repensé le projet, on a élaboré un projet différent, etc.

L'hon. John McCallum: Sans vouloir vous offenser, vous n'avez pas répondu à ma question.

L'hon. Chuck Strahl: Eh bien, j'y arrive.

L'hon. John McCallum: Quel est l'inconvénient d'une prolongation générale de six mois? Je suis d'accord avec vous que, lors du lancement du programme, l'échéancier du 31 mars semblait raisonnable. La situation a changé. Quel serait l'inconvénient d'une prolongation? Le projet ne vous coûtera pas plus cher que prévu et la prolongation offrira une certaine certitude aux municipalités.

L'hon. Chuck Strahl: L'inconvénient, c'est qu'il reste encore cinq mois avant l'échéancier. Lorsqu'ils ont signé l'accord, les promoteurs et les municipalités ont dit que les projets seraient terminés avant le 31 mars. Et nous avons dit, « Eh bien, d'accord, c'est ce que vous avez promis, et c'est ce que vous allez faire. Nous comprenons que vous allez déployer tous les efforts possibles pour y arriver. Voilà le contrat. » Nous sommes encore loin de l'échéancier, mais j'ai dit aux provinces, « Donnez-moi les données, fournissez-moi les détails et nous allons tout examiner. » Nous allons être justes et raisonnables. Lorsque je vais en Nouvelle-Écosse, par exemple, on me dit que les projets sont terminés à 98 p. 100, ou qu'ils le seront. En Colombie-Britannique, on me dit qu'ils seront terminés. L'Alberta dit qu'il est fort probable que tout soit terminé. La Saskatchewan, même après les inondations, dit qu'elle est en très bonne posture. Le Manitoba dit que les choses vont bien. Tous les projets seront terminés. Il n'y a pas de crise.

D'un autre côté, je comprends qu'il pourrait y avoir un problème, surtout au Québec, où les projets ont été lancés plus tard. J'ai demandé à plusieurs ministres de me donner les détails. Actuellement, nous n'avons aucun détail, surtout pour les projets du programme PRECO, alors il n'y a que des données empiriques pour nous indiquer qu'il y aurait peut-être un problème. Je veux travailler avec eux pour les régler, mais je ne peux pas le faire sans les données.

• (1120)

L'hon. John McCallum: Merci.

J'ai une dernière question brève sur un sujet différent. On m'a dit qu'il y a environ 5 000 emplois liés à l'entretien à Air Canada qui pourraient déménager au Costa Rica ou au Salvador. La loi indique que ces emplois devraient se trouver dans trois villes canadiennes, mais je comprends qu'il y a un problème parce qu'Air Canada n'est plus le propriétaire majoritaire des installations d'entretien. Voici ma question. Allez-vous intervenir pour protéger ces 5 000 emplois permanents et bien rémunérés?

L'hon. Chuck Strahl: Je ne sais pas si vous avez parlé aux responsables d'Air Canada récemment. Lorsque je leur ai parlé... Ils sont très fiers de leurs installations d'entretien au Canada. En fait, pas plus tard que cette semaine, lorsque je les ai rencontrés, ils les ont utilisées pour expliquer l'effet d'entraînement économique que l'entreprise a dans les régions. Ils m'ont parlé de ces emplois. Ils ne parlent pas seulement des pilotes, mais de tous les emplois dans l'industrie qui découlent de leurs activités. Air Canada en est très fière, et elle utilise cet argument, si vous voulez, pour se faire valoir comme une entreprise socialement responsable.

La loi est en place, comme je vous l'ai dit à la Chambre des communes, et nous nous attendons à ce qu'Air Canada la respecte. Il n'y a aucune indication du contraire, et je m'attends à ce que l'on respecte la loi à la lettre.

Le président: Merci.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être venu témoigner devant nous. Vous et moi avons été élus en 1993, donc on se connaît depuis quelques années. Vous savez très bien comment fonctionnent les comités. Étant donné que je veux maximiser l'effet de votre présence, mes questions seront brèves.

J'aimerais poser des questions au sujet du programme d'infrastructure parce que l'on peut reconnaître que le problème est, en matière de chiffres, beaucoup plus criant au Québec. Je pense que vous le reconnaissez. Vous avez présenté la situation dans les provinces, d'ouest en est. Je vous ai interrogé à plusieurs reprises, à la Chambre, et vous avez répondu que la pénurie de tuyaux, de contracteurs et de main-d'oeuvre tient de l'anecdote.

Que dois-je comprendre de votre dernière réponse à M. McCallum? Si le gouvernement du Québec vous soumet des cas précis... À la Chambre, en réponse à mes questions, vous ne cessez de parler de souplesse. Contrairement aux libéraux, je ne suis pas d'accord pour que vous prolongiez le programme de six mois *across the board*, car je ne suis pas persuadé que c'est ce dont on a besoin.

Par contre, vos fonctionnaires sont-ils prêts à évaluer, au cas par cas s'il le faut, les situations dans les municipalités qui ont de la difficulté à faire compléter leurs travaux? Peut-être que l'on parle d'un mois, de deux mois, de trois mois ou peut-être de sept mois. Personnellement, c'est ce que je considère être de la souplesse.

[Traduction]

L'hon. Chuck Strahl: La raison pour laquelle j'hésite à aller plus loin au sujet du « juste et raisonnable », surtout au Québec, c'est que nous avons fait très attention de respecter le désir du Québec de ne traiter qu'avec la province et non pas directement avec les municipalités.

C'est différent pour le reste du pays. Dans la majorité du pays, lorsqu'il y a un problème, on appelle quelqu'un de son ministère et on voit ce que l'on peut faire — on examine s'il est possible d'offrir de l'aide.

Dans le cas du Québec, la raison pour laquelle je discute avec les ministres du Québec et leur dit... J'entends des histoires, surtout dans les médias, à propos de gens qui ont des problèmes avec leur projet dans une municipalité, et je ne doute pas que ce soit vrai, mais je dis à la province, par respect, « Vous êtes en charge, vous nous avez dit que vous ne vouliez pas que nous fassions affaire directement avec les municipalités. » Alors nous traitons avec la province — parce que c'est la loi. Alors je lui dis qu'elle doit nous fournir les données — que c'est elle qui doit le faire, parce qu'elle nous a dit très clairement qu'elle ne veut pas que je fasse affaire directement avec Trois-Rivières. Alors je lui réponds, « Fournissez-moi les détails et expliquez-moi la situation. »

Je ne sais pas vraiment pourquoi il y a un problème. Depuis que je suis ministre, je lui ai demandé de me fournir les détails, et nous n'avons encore rien reçu. Je m'entends bien avec tous les ministres du Québec et tout semble bien aller, mais nous n'avons pas reçu les détails.

• (1125)

[Français]

M. Michel Guimond: D'accord.

Monsieur le ministre, je ne veux pas faire porter la faute aux interprètes, mais le Bloc québécois est entièrement d'accord pour que le Québec soit maître d'oeuvre de ce programme et que les municipalités traitent directement avec le gouvernement du Québec par le truchement du ministère des Affaires municipales qui, lui, traite avec son équivalent fédéral.

En tous les cas, on s'organisera pour que le gouvernement du Québec agisse en conséquence, à la lumière de votre réponse.

Je veux revenir, moi aussi, au dossier des transferts d'emplois d'Air Canada. Vous dites avoir rencontré les gens d'Air Canada, mais, monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, qui a été adoptée en 1988 sous le régime conservateur du premier ministre Mulroney, offrait certaines garanties quant à la préservation d'emplois au Québec et ailleurs au Canada. Entre autres, c'est pour cela qu'Air Canada a l'obligation de maintenir un siège social dans la Communauté urbaine de Montréal.

Je vous lis l'alinéa 6(1)d) de la loi qui prévoit, en matière d'entretien: « [...] des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision [...] ». En anglais, on dit: « [...] *to maintain operational and overhaul centres* [...] ».

On comprend que les législateurs ne parlent pas pour ne rien dire. « Entretien et révision », cela veut dire les petits travaux d'entretien. Et selon ma compréhension du mot « *overhaul* » — je ne suis pas aussi bilingue que vous, et voyez-y un soupçon d'ironie —, il est question de travaux beaucoup plus importants, dans les villes de Winnipeg, Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal. On parle d'au-delà de 6 500 employés dans ces trois centres d'entretien, majoritairement à Montréal.

On sait qu'Aveos a signé des ententes pour procéder à des acquisitions au Salvador et, selon la dernière rumeur qui circulait, peut-être même au Costa Rica.

Les travailleurs d'Air Canada, en particulier les machinistes très compétents d'Air Canada, peuvent-ils compter sur votre parole pour faire en sorte d'obliger Air Canada à maintenir ses emplois à Mississauga, à Montréal et à Winnipeg?

[Traduction]

L'hon. Chuck Strahl: Je ne sais pas ce que je peux ajouter à ce que j'ai déjà dit. Nous surveillons la situation, tout comme vous. Rien ne m'indique qu'il y a un problème. Je comprends les questions que l'on m'a posées à la Chambre, et je comprends également certaines spéculations des médias. Je n'ai rien vu à cet égard sur le terrain.

Lorsque je discute avec les responsables d'Air Canada, on ne m'a rien indiqué du contraire. Ils doivent respecter la loi et ils le savent. Comme je l'ai dit, ils sont très fiers de parler de l'incidence de l'industrie du transport aérien au Canada. Ils ne parlent pas simplement du nombre de voyageurs, de pilotes ou d'avions; ils parlent de l'industrie dans son ensemble et — cela fait même partie de leur publicité, en quelque sorte — des effets, surtout dans leurs centres de service. Cela fait partie intégrante des activités de l'entreprise.

Nous surveillons la situation, comme vous le faites sûrement, mais je n'ai rien à ajouter, la loi existe et je n'ai aucune preuve qu'elle n'est pas respectée. Je ne sais pas ce que je pourrais faire de plus que de surveiller la situation de près.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Monsieur Bevington.

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

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre. Je suis très heureux que vous soyez venu.

Lorsque vous occupiez votre poste précédent, nous avons eu maintes occasions de visiter ma circonscription, dans les Territoires du Nord-Ouest. Maintenant que vous êtes ministre des Transports, j'ai hâte que vous veniez dans ma circonscription afin de prendre

connaissance de certains programmes d'infrastructure que vous connaissez bien et qui peuvent être excellents pour l'ensemble du Canada. Je suis persuadé que vous partagez mon point de vue là-dessus.

Évidemment, le ministère des Transports est un ministère très complexe. Il représente le pain et le beurre du Canada, c'est-à-dire le transport des personnes et des marchandises, et il faut constamment prendre connaissance des divers enjeux qui surviennent dans les différents secteurs d'activité. L'un de ces enjeux porte évidemment sur les formules de calcul des revenus des entreprises ferroviaires qui ont été établies et qui doivent faire l'objet d'un examen. Bon nombre de personnes qui doivent expédier des céréales d'un bout à l'autre du pays sont très préoccupées par les tarifs ferroviaires qu'elles doivent payer. Elles estiment que les compagnies de chemins de fer ne les traitent peut-être pas aussi équitablement qu'elles le devraient.

À l'heure actuelle au Canada, nous nous retrouvons en quelque sorte dans une situation de monopole. Avez-vous l'intention d'aller de l'avant avec cet examen? Et est-ce que cet examen sera réalisé de manière à ce qu'il puisse aider les agriculteurs pendant une certaine période?

● (1130)

L'hon. Chuck Strahl: Merci de vos questions.

Vous avez raison, j'ai aimé les voyages que j'ai entrepris; les déplacements que j'ai faits dans le Nord dans le cadre de mes responsabilités antérieures étaient particulièrement plaisants et uniques. J'inciterais tous les Canadiens à faire de même. Si l'on parle de transports, je les incite tous à faire un voyage dans le Nord et à profiter de cette région du Canada. C'est un très beau coin du monde.

Nous insistons beaucoup, comme vous le savez, sur l'examen des services ferroviaires. Cet examen tire maintenant à sa fin. Et un rapport provisoire a été publié la semaine dernière ou tout récemment. Le groupe d'experts indépendant y a fait une série de recommandations sur les problèmes du service ferroviaire en vue de trouver des solutions à cette réalité de quasi monopole à laquelle nous sommes confrontés au Canada, où il existe deux entreprises de chemins de fer, mais bien souvent, selon votre emplacement géographique, vous n'avez qu'une seule option.

Au cours de l'examen des services ferroviaires, un groupe d'experts indépendant a rencontré tous les intervenants, comme nous l'avons tous fait, et les membres de ce groupe ont formulé une série de recommandations qui, l'espèrent-ils, régleront une partie de ce problème de fournisseur exclusif — je pense qu'on pourrait l'appeler un fournisseur monopolistique — ainsi que certains problèmes qui ont été soulevés dans des mémoires déposés par des expéditeurs, des responsables de ports et d'autres intervenants.

Cette semaine, j'ai rencontré entre autres des représentants du secteur forestier et du secteur agricole et je les ai encouragés à profiter du fait que le rapport provisoire a été publié — le rapport final sera rédigé au cours des prochaines semaines — pour s'assurer de faire le travail qu'ils ont à faire et de donner suite aux préoccupations qui ont été soulevées dans l'examen des services. Bon nombre des problèmes se retrouveront dans l'examen des services, parce qu'il ne s'agit pas uniquement de problèmes de tarification, mais également de la disposition des wagons, de la capacité de réciprocité avec les entreprises ferroviaires, de la nature exécutoire des contrats commerciaux et de tous ces facteurs connexes. Je leur ai demandé de présenter leurs observations sur ces éléments afin que le gouvernement puisse y réagir lorsque le rapport final sera publié.

J'ai demandé aux représentants du secteur agricole de se pencher d'abord sur l'examen et je leur ai dit que je voulais traiter de cet examen d'abord avant de passer à un examen sur la tarification. Comme on ne peut pas les faire tous les deux en parallèle, je leur ai demandé de les faire un à la suite de l'autre. Nous allons d'abord nous attarder au premier examen afin de voir s'il répond aux problèmes soulevés.

M. Dennis Bevington: Parlons maintenant de l'infrastructure.

Je souscris aux commentaires qui ont été faits ici quant à la décision de prolonger les programmes d'infrastructure. Si on ne prend pas une décision uniforme, il faudrait tout au moins commencer à se pencher sur la question.

J'ai rencontré des représentants de l'Association des ingénieurs-conseils. Ils disent que de nombreux coûts augmentent parce qu'on n'a pas encore décidé de repousser l'échéancier de ces programmes et que les municipalités doivent payer ces coûts.

Ce n'est pas une bonne façon de faire des affaires. Ces municipalités se sont lancées dans ces programmes en toute bonne foi pour aider à stimuler l'économie du Canada, et elles ne devraient pas être indûment pénalisées pour avoir tenté de travailler avec notre gouvernement fédéral. C'est une observation que je voulais faire.

Je suis également préoccupé par l'orientation que le gouvernement est en train de prendre en matière de stratégie à long terme pour l'investissement dans l'infrastructure. Le Fonds Chantiers Canada en a encore pour quelques années, mais nous avons un énorme déficit d'infrastructure et nous avons aussi un très gros déficit sur le plan du financement fédéral.

Avez-vous l'intention maintenant d'augmenter le financement à l'avenir pour l'infrastructure au Canada?

• (1135)

L'hon. Chuck Strahl: Je ne suis pas le ministre des Finances, ce n'est pas moi qui décide du budget, mais nous avons été en mesure de souligner le fait — je l'ai mentionné dans mes observations — que l'investissement dans l'infrastructure doit être bien supérieur aux dépenses prévues dans le plan de relance. Nous le savons; nous devons investir à long terme.

C'est pour cette raison que notre dernier plan d'infrastructure majeur s'est échelonné sur sept ans. C'est également pour cette raison que nous avons doublé la taxe sur l'essence pour les municipalités, et ce, de façon permanente. Les municipalités peuvent aller chercher ainsi deux milliards de dollars par an, et ce, à long terme. Ces mesures ne sont pas là tout simplement pour faire bonne impression; elles sont réelles. Ce sont des mesures sur lesquelles on peut déjà compter.

Cela dit, que ce soit la Fédération canadienne des municipalités, les ingénieurs, l'Association canadienne des travaux publics ou d'autres, tout le monde souhaite évidemment qu'il y ait une planification à long terme des besoins en matière d'infrastructure. Les mesures de stimulation dans le cadre du plan de relance économique étaient nécessaires, et tout le monde s'en est réjoui et a dit que c'était une excellente idée. Mais tout le monde comprend également, comme nous, que ce n'est pas là une solution à long terme pour répondre aux besoins en matière d'infrastructure.

La question a été soulevée également lors d'une rencontre fédérale-provinciale des ministres des Transports et de l'Infrastructure à Halifax, il y a un mois. Il y a donc un dénominateur commun qui ressort de tout cela: les gens veulent se rencontrer pour planifier à long terme. Je pense que c'est une bonne idée.

Mais pour les rassurer, je dirais que tout ne va pas se terminer le 31 mars; les choses vont continuer. Ce sera le statu quo, et ils devraient compter là-dessus. Mais certainement à plus long terme, nous devons rencontrer tous les intervenants, comme nous l'avons fait dans le cas de la porte d'entrée du Pacifique, qui est un bon exemple, pour voir quels sont les éléments liés à l'infrastructure, à la réglementation, aux compétences, etc., et voir quel rôle nous pouvons jouer dans tout cela.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

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

Merci, bien sûr, au ministre et à nos témoins de comparaître aujourd'hui.

Je vais parler d'abord de la région de Windsor-Essex avant d'aborder d'autres questions.

Monsieur le ministre, peu après votre nomination, vous êtes venu dans la région de Windsor-Essex pour faire une annonce très importante au sujet d'un investissement dans le port de Windsor dans le cadre du plan de relance économique — un projet de développement économique important et une excellente installation dans le cadre du projet du passage international de la rivière Detroit, étant donné la quantité d'agrégats et d'autres produits qui devront passer par le port de cette région.

Je voudrais parler du projet du passage international de la rivière Detroit dans quelques minutes, mais je pense que l'annonce s'appuie sur un certain nombre d'éléments importants. Il n'y a pas si longtemps, nous étions au plus creux d'une récession mondiale très difficile. La région de Windsor-Essex a été frappée encore plus durement que toute autre région au pays, alors que le taux de chômage était de 16 p. 100 à l'époque.

Notre gouvernement a non seulement aidé l'industrie de l'automobile à se stabiliser, industrie qui constitue une partie importante de l'économie, mais nous avons stimulé l'économie afin de créer des emplois très importants avec des investissements par habitant les plus élevés au Canada dans cette région dans le cadre du financement de l'infrastructure du plan de relance économique. Depuis, nous sommes passés à des projets qui visent à diversifier l'économie et à améliorer le développement économique, notamment avec l'annonce relative aux investissements dans le port de Windsor.

Il y a cependant une autre question importante pour l'avenir économique de notre région, et je veux parler du projet du passage international de la rivière Detroit, qui non seulement promet des milliers d'emplois dans la région immédiate de Windsor-Essex, grâce à la construction et d'autres projets, mais des milliers d'emplois au Québec et en Ontario également. Il s'agit là d'un projet très important.

Pourriez-vous fournir au comité, et bien sûr aux Canadiens qui regardent ces audiences télévisées, une mise à jour et nous dire quelles mesures vous prenez afin de maintenir l'élan qui a été donné au projet du passage international de la rivière Detroit et aussi, quelles mesures vous prenez afin d'engager nos partenaires américains dans ce projet important?

L'hon. Chuck Strahl: Merci.

Je me suis réjoui d'aller à Windsor pour faire cette annonce. J'ai eu un échange de courriels avec le président du port de Windsor simplement pour lui demander comment allaient les choses. Il y a eu un petit retard d'une semaine ou deux au début, mais il dit que le projet se déroule merveilleusement bien et qu'il va revitaliser le port. Vous savez, il s'agit là d'une partie plus petite mais intégrale de toute cette région, de sorte que je suis vraiment impatient d'en constater l'incidence. C'est un autre exemple de la façon dont un investissement du gouvernement fédéral permet d'aller chercher des fonds dans le secteur privé et au niveau local. C'est tout simplement un bon exemple de ce qui est nécessaire, en fait.

En ce qui concerne le projet du passage international de la rivière Detroit, lorsque j'étais à Windsor, j'ai mentionné que pour le gouvernement du Canada, aucun autre projet d'infrastructure n'est plus important que ce passage. Cela montre bien à quel point il est important, et pas seulement pour Windsor, évidemment. Comme je l'ai appris, 50 p. 100 des marchandises qui sortent du Québec par camion empruntent ce passage. Il s'agit d'une porte continentale très importante. Nous avons tous vu ce qui est arrivé lorsque ce pont a été fermé le 11 septembre 2001. Il y a 8 000 camions qui empruntent ce pont tous les jours. Ce pont est extrêmement important, tout comme la nécessité d'élargir la capacité dans cette région.

J'ai rencontré l'ambassadeur américain. Je lui ai réitéré l'importance de ce pont pour le gouvernement canadien. Je lui ai offert de me rendre à Washington, et je le ferai peut-être. Je veux être respectueux des élections qui se déroulent actuellement là-bas, et je ne voudrais pas les perturber en ce moment, mais je leur ai dit qu'au besoin, je me ferai un plaisir d'y aller et de rencontrer les législateurs et les décisionnaires. J'ai par ailleurs rencontré le secrétaire Napolitano et le secrétaire LaHood au sujet de cette question et je leur ai réitéré l'importance de ce projet pour le Canada.

En réponse, ils ont dit eux aussi apprécier l'effort que nous avons tous fait et l'investissement qui est proposé des deux côtés de ce pont pour qu'il fonctionne. Ils sont très impressionnés et ils ont dit essentiellement que le Canada n'aurait pu faire un meilleur travail ni davantage pour présenter cela.

Ce qu'ils attendent maintenant de leur côté, c'est que l'assemblée législative du Michigan donne son approbation. Une fois que le projet aura été approuvé, il pourra figurer sur leur liste de priorités pour les routes et l'infrastructure. Tant que l'assemblée législative n'a pas donné son approbation, le projet ne peut être inscrit à leur liste de priorités, mais ils m'ont assuré que c'était une priorité absolue. C'est presque uniquement un détail technique. J'espère donc que le Sénat du Michigan réglera cette question rapidement. Et bien sûr, le Canada est prêt à effectuer les travaux de son côté de la frontière.

• (1140)

M. Jeff Watson: Merci. Bien sûr, la région a bien accueilli la décision importante d'ajouter 550 millions de dollars en financement.

L'hon. Chuck Strahl: Essentiellement, les deux secrétaires nous ont dit que nous ne pouvons pas en faire davantage. Ils ne peuvent pas demander au Canada d'en faire plus; nous avons fait notre part.

M. Jeff Watson: Mettons de côté pour l'instant le projet de passage international de la rivière Detroit, et passons à notre plan d'action économique avec son Fonds de stimulation de l'infrastructure d'une valeur de 12 milliards de dollars sur deux ans. Si je ne m'abuse, Transports Canada reçoit des allocations directes de 163,9 millions de dollars et de 975 millions de dollars pour les différentes sociétés d'État qui font partie de son portefeuille. Que faites-vous pour vous assurer que ces montants substantiels sont

dépensés conformément aux dispositions du plan d'action économique?

L'hon. Chuck Strahl: Je laisserai à Yaprak le soin de vous parler de quelques exemples en particulier. Lorsque l'on parle du plan d'action économique, je crois qu'il est important de rappeler aux gens que les investissements en infrastructure n'en représentent qu'une petite partie. Il y a aussi des allègements fiscaux et l'élimination de tarifs sur les marchandises importées. Le mois dernier, le ministre des Finances a annoncé l'élimination de tarifs sur les nouveaux vaisseaux, ce qui représente un investissement d'un milliard de dollars pour de nouveaux vaisseaux dans les Grands Lacs, selon ce que m'ont dit des intervenants de la région. Le plan contient aussi des dispositions en matière d'assurance-emploi, et je pourrais continuer à énumérer d'autres initiatives. Par conséquent, le plan d'action économique englobe bien plus que l'infrastructure, et il faut tenir compte des répercussions du plan dans son ensemble.

Pour ce qui est d'investissements en particulier, Yaprak pourrait peut-être...

Mme Yaprak Baltacioglu (sous-ministre, ministère des Transports): Quant aux investissements en immobilisations particuliers, nous en avons reçu pour les ponts et l'ACSTA. Ces investissements vont bon train. De plus, le ministère a reçu des fonds pour le laboratoire fédéral à Blainville, là où se font des essais routiers pour les automobiles, les camions, etc. Ce projet est presque achevé, et tout fonctionne comme sur des rails.

Une partie du financement que nous avons reçu a servi au-delà de la période de deux ans. Par exemple, nous continuons d'apporter des améliorations à la sécurité sur les ponts. Nous maintenons le cap avec ces projets. Nous surveillons la prestation de services pour nous assurer que tout se fait selon les prévisions. Jusqu'à maintenant, nous n'avons rencontré aucun problème ou risque majeur.

Le président: Merci.

Monsieur Malhi.

• (1145)

L'hon. Gurbax Malhi (Bramalea—Gore—Malton, Lib.): Monsieur le président, j'aimerais partager mon temps de parole avec mon collègue.

L'hon. Chuck Strahl: Excusez-moi, monsieur le président. La dernière fois, le comité a posé une question au sujet des inspecteurs de l'aviation civile et voulait savoir combien d'inspecteurs seraient embauchés; c'était une préoccupation du comité. Je voulais vous faire savoir que depuis la dernière fois que Transports Canada a parlé de cette question au comité, 52 inspecteurs ont été embauchés spécialement pour cela.

Le président: Merci.

Monsieur Malhi.

L'hon. Gurbax Malhi: Merci, monsieur le président.

Combien de projets ont reçu du financement? Combien d'affiches publicitaires ont été utilisées pour ces projets? Combien ont-elles coûté?

L'hon. Chuck Strahl: M. Forster est en train de chercher les réponses exactes à certaines de vos questions.

Puisqu'on est sur le sujet des affiches publicitaires, pour tous les projets d'infrastructure, peu importe à quel palier du gouvernement au Canada, on a toujours utilisé des affiches publicitaires. Le gouvernement précédent l'a fait. Les gouvernements provinciaux le font, les administrations municipales... on le fait à tous les paliers du gouvernement, car les gens s'attendent à savoir qui contribue à un projet de travaux publics. L'utilisation d'affiches publicitaires fait donc partie de l'accord de contribution. Les gens devraient le savoir; lorsqu'on dépense de l'argent, il devrait y avoir de la transparence, de sorte que les affiches publicitaires font partie de l'accord. Je n'ai pas de montant exact à vous donner, et je ne sais pas si on peut le calculer. Cela fait partie des attentes, on s'attend à ce qu'une affiche soit installée, comme c'est le cas à tous les paliers de gouvernement, pour indiquer qui dépense cet argent, qui en est responsable. Le public mérite de le savoir.

John va vous donner les chiffres exacts.

M. John Forster (sous-ministre délégué, Infrastructure Canada): Depuis l'annonce du Plan d'action économique dans le budget de 2009 qui a été faite en janvier, nous avons approuvé 6 230 projets, qui ont totalisé 30,4 milliards de dollars. C'est dans le cadre des deux programmes de relance, sur deux ans... et un élément clé du plan d'action consistait à accélérer le Fonds Chantiers Canada et faire en sorte que les choses avancent plus rapidement. Cela inclut donc les deux éléments. La contribution fédérale pour ces projets est de 10,7 milliards de dollars, de sorte que nous sommes allés chercher 20 milliards de dollars de plus en investissements auprès des provinces, des municipalités et d'autres partenaires.

L'hon. Gurbax Malhi: Comme le ministre l'a mentionné, le public devrait être au courant de ces projets, savoir quelle a été la contribution de la municipalité, du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial. Par ailleurs, le public a le droit également de demander combien d'argent a été dépensé pour ces affiches.

L'hon. Chuck Strahl: Encore une fois, cela fait partie de l'accord. Nous disons tout simplement, « Voici un projet de construction routière d'un million de dollars et dans le cadre de cet accord, vous devez ériger une affiche sur le chantier de construction pour dire aux gens qui est responsable, qui finance le projet. » Cela fait partie de l'accord, et nous n'indiquons pas un montant séparé pour cela ni pour les dépenses d'ingénierie ou les gens chargés de diriger la circulation. Nous disons tout simplement que cela fait partie de l'accord d'ériger une affiche pour que les gens sachent que le projet est... Nous n'essayons pas de cacher quoi que ce soit. Nous sommes responsables du projet et nous n'avons pas honte. Les gens méritent de savoir d'où vient l'argent. Cela fait partie de l'accord de contribution et c'est donc pour cette raison qu'on ne peut pas en établir les coûts séparément. Je ne pense pas qu'il y ait d'exception à cet égard.

John, c'est ainsi, n'est-ce pas?

M. John Forster: Oui, c'est exact, et cela fait partie du coût qui est présenté dans le cadre de leur demande de remboursement.

L'hon. Gurbax Malhi: Merci.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Monsieur le ministre, vous avez mentionné qu'on était profondément conscients qu'il y a un changement dans les habitudes de voyage et de commerce non seulement au Canada, mais à l'échelle internationale également. Un secteur clé de l'économie canadienne est celui du tourisme, qui génère plus de 70 milliards de dollars par an. Les atterrissages internationaux apportent une contribution de plus de 15 milliards de dollars annuellement au PIB canadien, à l'économie canadienne. Pourtant, la position du Canada se détériore rapidement,

et alors que nous étions au huitième rang pour les atterrissages internationaux en 2002, nous nous retrouvons maintenant environ au 15^e rang. Nous perdons cinq millions de passagers.

L'une des raisons pour lesquelles nous perdons cette activité économique est en partie attribuable aux coûts élevés, notamment ceux du voyage pour venir au Canada et l'absence de concurrence entre les lignes aériennes canadiennes. Mais il y a aussi les frais de location d'aéroport et les frais de sécurité élevés qui font en sorte qu'il coûte très cher pour un voyageur de venir au Canada. Quels plans précis avez-vous mis en place pour éliminer ou tout au moins réduire considérablement ces coûts afin que nous puissions à tout le moins retrouver notre position parmi les 10 principales destinations pour les voyageurs internationaux?

• (1150)

L'hon. Chuck Strahl: Merci.

Vous voudrez peut-être en parler également au ministre du Tourisme ou au ministre responsable des Petites entreprises. Ils auront peut-être quelque chose à ajouter.

Je voudrais faire quelques observations. Comme vous l'avez mentionné dans votre préambule, c'est en partie attribuable aux coûts. Par exemple, en ce qui concerne les coûts de location des aéroports, les coûts aujourd'hui sont la moitié de ce qu'ils étaient en 2005. Nous les avons réduits de moitié pour ce qui est des locations d'aéroport. Et c'est là une réduction considérable par rapport à ce qu'ils étaient à une autre époque. Les coûts sont nettement moins élevés.

Par ailleurs, nous sommes toutefois également désavantagés d'une certaine façon par la hausse du dollar canadien. Lorsque notre dollar valait 70 ¢ américains, cela ne coûtait pas très cher de sauter dans un avion pour aller plus au nord. Maintenant que le dollar est presque à égalité, pour ceux qui ont un revenu disponible limité, ce facteur entre en ligne de compte lorsqu'ils prennent une décision. Cela veut dire que nous devons travailler plus fort.

L'une des choses, par exemple, lorsque j'étais en Chine... Les Chinois sont ravis que le Canada ait le statut de destination approuvée. Nous l'avons négocié avec la Chine pour les visiteurs qui proviennent de la Chine. C'est pour cette raison que plusieurs représentants de lignes aériennes sont venus me parler là-bas d'augmenter les voyages à destination du Canada, maintenant que nous avons ce statut, afin de pouvoir en profiter. Je pense que ce sera une source de croissance réelle pour nous.

Cela montre tout simplement le fait que dans le cadre de nos négociations sur la porte d'entrée, notamment la porte d'entrée de l'Atlantique, nous devons trouver des façons de faire en sorte que les touristes continuent de venir dépenser chez nous. C'est là un secteur extrêmement important pour le Canada. Nous prenons des mesures, mais je pense qu'il faudra prendre toutes les mesures possibles à tous les paliers de gouvernement. C'est pour cette raison que l'approche de la porte d'entrée est habituellement la meilleure. Ce n'est jamais une seule chose. Il faudra prendre des mesures à tous les niveaux, que ce soit en ce qui concerne les attractions touristiques jusqu'aux installations, faciliter les entrées et les sorties, la question des visas, et le statut de destination approuvée. Tous ces éléments font partie d'une bonne industrie du tourisme.

Le président: Merci.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Dans un autre ordre d'idées, monsieur le ministre, vous êtes sûrement au courant du fait que le pilotage maritime dans la zone des Grands Lacs est actuellement pour les navires canadiens. Il existe une exclusion par rapport à l'obligation d'avoir des pilotes dans la zone des Grands Lacs. Contrairement à ce que l'on peut penser, la zone des Grands Lacs ne commence pas à l'embouchure du lac Ontario, elle commence aussi loin que les écluses de Saint-Lambert.

Comme vous le savez, au mois d'avril dernier, il y a eu un écoulement en provenance d'une plateforme de forage en Louisiane. Ce n'est pas nécessairement lié au pilotage, mais vous savez que les préoccupations environnementales des populations riveraines du fleuve Saint-Laurent et du réseau liant le Saint-Laurent aux Grands Lacs sont considérables. Les gens s'inquiètent. On a la chance d'avoir une autoroute maritime formée du fleuve Saint-Laurent, des écluses et des Grands Lacs. Par contre, cela comporte des risques.

Vous occupez vos fonctions au ministère depuis peu, mais vos sous-ministres savent certainement que des pressions sont exercées par des armateurs relativement à la qualification des pilotes. Ils voudraient pratiquer l'autorégulation. Autrement dit, ils décideraient si leurs capitaines sont suffisamment qualifiés pour opérer dans les écluses et dans le réseau des Grands Lacs. C'est comme si on demandait au colonel Sanders de garder un poulailler. Laisser l'industrie s'autoréglementer est une drôle d'idée. De toute façon, votre gouvernement a déjà eu l'occasion d'être opposé à des pratiques semblables. Je peux vous parler d'une quinzaine de pays du monde, notamment, les États-Unis où c'est la responsabilité de la United States Coast Guard. J'ai entre les mains un sondage de la firme Nanos Research. Dans 10 circonscriptions, dont certaines sont représentées par vos collègues du Parti conservateur, les circonscriptions de Burlington, Essex, Kingston et les Îles—Grenville, Mississauga-Sud, St. Catharines, Stormont—Dundas—South Glengarry, Sarnia—Lambton, Windsor—Tecumseh et Welling, 89 p. 100 de 1 000 personnes ont répondu à un sondage de Nanos Research — une firme reconnue — qu'elles accordaient une très grande importance à l'opération sécuritaire des navires commerciaux.

Le gouvernement conservateur a-t-il l'intention d'adopter l'approche qui consiste à laisser l'industrie s'autoréglementer?

• (1155)

[Traduction]

L'hon. Chuck Strahl: Merci d'avoir posé la question. C'est une question importante. Je ne suis pas le ministre depuis si longtemps, mais j'ai certainement été mis au courant du problème. On a examiné la possibilité d'utiliser les pilotes maritimes sur les Grands Lacs et la nécessité de le faire, car, comme vous le dites, le système est assez différent de celui que l'on retrouve dans d'autres ports, de sorte que...

Est-on toujours en train d'examiner la question?

Mme Yaprak Baltacioglu: Vous nous avez demandé d'examiner la question et ce sera fait.

L'hon. Chuck Strahl: Donc je comprends que ce soit vraiment une préoccupation, et nous devons obtenir une réponse qui satisfasse aux préoccupations des gens concernant la sécurité de cette région. Je ne conteste pas ce que vous dites. C'est pour cette raison que nous avons demandé que la question soit examinée.

Il y a eu quelques accidents malheureux qui n'ont heureusement pas été pires que... Nous comprenons cela, et c'est pour cette raison que nous faisons un examen.

Il y a d'autres questions qui sont également importantes en ce qui concerne la sécurité. Par exemple, nous sommes en train d'examiner aussi la nécessité d'avoir des enregistreurs de conversations, des enregistreurs de bord, tant sur les traversiers que sur les plus gros navires, pour nous assurer qu'ils sont opérés de façon sécuritaire, mais aussi pour que s'il advenait un incident, nous puissions avoir de meilleures données et davantage de données afin de pouvoir déterminer ce qui s'est passé et empêcher qu'il ne se reproduise.

Donc je pense qu'il est effectivement nécessaire d'augmenter les niveaux de sécurité, et nous sommes en train d'examiner la situation dans différentes catégories afin que ce soit possible.

Le président: Merci.

Madame Brown, pour terminer. Il nous reste environ deux minutes et demie.

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

Monsieur le ministre, je voudrais tout d'abord signaler un projet qui a été achevé dans ma circonscription, et je voudrais féliciter le club de curling de Newmarket pour l'efficacité avec laquelle il a mené à bien le projet. Il a demandé des fonds pour agrandir le club de curling. Le projet a été terminé dans les délais — en fait, plus tôt que prévu — et en respectant le budget.

Les responsables du club étaient déterminés à ne pas perdre une saison de curling, et ils ont maintenant des installations qui vont générer des recettes pour eux, car ils pourront tenir des tournois de curling provinciaux. Je tiens à les en féliciter; j'étais présente lors de l'ouverture qui a eu lieu samedi dernier.

Ma question porte sur les mesures de stimulation économique que nous avons vues et le plan d'action économique. Vous avez parlé dans vos observations de la nécessité d'intégrer les différents modes de transport pour voyager — c'est ce à quoi vous avez fait allusion. Ce que m'ont dit mes électeurs cependant, c'est que dans le cadre du plan d'action économique, ils ont constaté que les trois paliers de gouvernement avaient travaillé ensemble pour stimuler l'économie grâce à de tels projets. Ils ont été très heureux de voir comment les dollars des contribuables ont été utilisés et de constater une coopération entre les différents paliers de gouvernement.

Vous avez également fait allusion au Fonds Chantiers Canada. Ma question est la suivante: Dans ce nouvel esprit de coopération, est-il possible pour nous maintenant d'avoir une discussion à long terme au sujet des projets d'infrastructure au Canada, afin de faire une évaluation pour l'avenir?

Le gouvernement a mis en place il y a quatre ans le programme Avantage Canada, qui en réalité est un plan d'affaires à long terme pour le pays. Est-ce quelque chose sur lequel nous pouvons nous appuyer grâce à notre expérience avec le plan d'action économique?

L'hon. Chuck Strahl: Merci.

Tout d'abord, toutes mes félicitations également au club de curling de Newmarket. Je pense que cela montre bien que lorsque le curling est en jeu, on n'hésite pas à retourner les pierres.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Chuck Strahl: Quoi qu'il en soit, je les en félicite. Nous avons vu de nombreux exemples de projets qui ont été terminés avant l'échéancier. Ce sont là de bonnes nouvelles, et félicitations.

En novembre, par exemple, il y aura une discussion surtout entre les maires des grandes villes. Cette discussion se tiendra à Saskatoon. Le maire de Saskatoon a convoqué une réunion. Bon nombre des maires des grosses villes y seront pour discuter exactement de ce dont vous avez parlé. Quelle est la stratégie à long terme? Comment pouvons-nous travailler ensemble?

Il y aura un représentant de Transports Canada pour observer le débat. J'ai parlé également à des représentants de la Fédération canadienne des municipalités. Bien que la FCM soit favorable, elle comprend que ce n'est pas seulement une question qui concerne les grandes villes. Elle dit également que nous devrions voir encore plus grand que les grandes villes, et je suis d'accord. L'infrastructure est importante dans les grandes villes, mais c'est tout aussi important dans les petites municipalités. Nos besoins sont peut-être différents, mais il est nécessaire de planifier à long terme pour tout type d'investissement dans l'infrastructure.

Donc je pense qu'on est sur la bonne voie. Les provinces le font déjà. Elles ont déjà élaboré un plan à long terme et cerné leurs besoins. Et c'est ordinairement quelque chose qui relève de leur compétence.

Nous sommes un agent de financement, mais nous ne déterminons pas les priorités. Nous fournissons une aide. Nous observons. Nous faisons part de notre expérience, des pratiques exemplaires et de ce qui fonctionne ailleurs au pays. Nous pouvons donc contribuer à cet égard.

Pour revenir à votre première observation, je pense que l'on est déjà en train d'avoir une telle discussion. Je pense qu'on le fera davantage, et je pense que c'est une bonne discussion. Nous avons tous une leçon à tirer sur le plan de la coopération. Peu importe le projet, ou qu'une affiche nous plaise ou non, ce que les contribuables aiment voir entre les élections, c'est que les gens soient capables de déposer leurs armes politiques et de montrer qu'ils peuvent travailler ensemble. Lorsqu'on fait cela, tout le monde est gagnant.

En fait, certaines des frictions qu'il y a eu au début, lorsque les gens essayaient de trouver leur propre façon de faire, ont vite disparu. Chaque gouvernement s'est aperçu — nous nous sommes tous aperçus, je ne blâme personne ici — que les contribuables disaient qu'il fallait mettre tout cela derrière nous, que pour faire face à la crise, les trois gouvernements devaient travailler ensemble. Nous pourrions nous battre lors des élections s'il le faut, mais entre-temps, il faut faire les investissements nécessaires dans l'infrastructure.

Ce qui est encore mieux que cela, c'est l'expérience que nous avons eue avec les portes d'entrée. L'expérience des portes, et je peux parler plus particulièrement de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, a été non seulement avec les paliers de gouvernement, mais aussi au niveau régional, avec les administrations portuaires, les chemins de fer, les aéroports, le secteur privé, les réseaux routiers, les associations de camionneurs. Tout le monde qui était assis autour de cette grande table disait que ce n'était pas seulement une question d'argent; c'est une question de fluidité, de s'assurer que tout continue de bouger.

Lorsque j'étais en Chine, ce que tout le monde a dit, que ce soit le président de Costco, ou certaines des plus grandes sociétés au monde, c'est qu'ils savaient que lorsqu'ils expédiaient... même lorsqu'ils allaient à Chicago, cela prend deux ou trois jours de moins s'ils passent par le Canada plutôt que par les États-Unis. C'est parce qu'ils comprennent ce qui se passe avec la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique.

Encore une fois, ce n'est pas un seul gouvernement qui le dit; tous les intervenants du secteur privé et du secteur public demandent

quelle est la façon la plus rapide d'expédier un conteneur à Chicago et ce qu'ils peuvent faire pour y participer. C'est pour cette raison que les gens d'affaires et les investisseurs étrangers disent qu'ils doivent faire des affaires avec le Canada.

Si nous pouvons démontrer que cela est possible, ils seront là en très grand nombre.

• (1200)

Le président: Merci, monsieur le ministre. Merci d'être ici aujourd'hui.

Nous allons faire une pause de cinq minutes pour mettre fin à la séance télévisée et passer à la séance régulière du comité. Nous demanderons ensuite aux hauts fonctionnaires de s'approcher.

Merci d'être venus aujourd'hui.

•

(Pause)

•

• (1210)

Le président: Je souhaite à nouveau la bienvenue à tous.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions le délai fixé au 31 mars 2011 par le gouvernement du Canada pour l'achèvement des projets réalisés dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure et du programme Infrastructure de loisirs du Canada.

D'Infrastructure Canada, nous accueillons M. John Forster, sous-ministre délégué, et M. Bryce Conrad, sous-ministre adjoint, qui se joignent à nous pour la deuxième partie de la séance. De Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, nous recevons M. Daniel Watson, sous-ministre, et Mme Cathy Matthews, directrice générale, Finances et responsabilité de gestion.

Monsieur Watson, je crois comprendre que vous avez un bref exposé à nous présenter, puis nous passerons aux questions et réponses. Veuillez commencer.

M. Daniel Watson (sous-ministre, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis heureux d'être ici pour présenter le travail de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada pour mettre en oeuvre le Plan d'action économique du Canada et des activités dans l'Ouest canadien au cours des 18 derniers mois. Je suis aujourd'hui en compagnie de ma collègue, Cathy Matthews, notre adjointe au dirigeant principal des finances du ministère.

[Français]

Comme vous le savez, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, plus couramment appelé DEO, est l'organisme de développement régional responsable des quatre provinces de l'Ouest canadien. DEO a pour mandat principal de favoriser la croissance, le développement et la diversification économique de cette région.

[Traduction]

En plus de ces programmes de base, notre ministère a aussi été responsable pendant longtemps de mettre en oeuvre un grand nombre de programmes fédéraux d'adaptation dans l'Ouest au nom du gouvernement du Canada.

DEO a établi de solides relations avec les administrations provinciales, régionales et municipales ainsi qu'avec des organismes communautaires qui ont joué un rôle très utile au moment de la mise en oeuvre du Plan d'action économique du Canada.

À l'instar d'autres régions au Canada et d'autres pays dans le monde, l'Ouest canadien a été durement touché par le récent ralentissement économique. Malheureusement, un grand nombre de collectivités ont constaté la baisse d'activité ou la fermeture complète des installations des principaux employeurs locaux. Les événements économiques de 2008 ont été sans précédent et ont constitué le défi de notre époque.

Comme vous le savez, le gouvernement du Canada a décidé de lutter contre la crise financière en annonçant le Plan d'action économique du Canada le 27 janvier 2009.

• (1215)

[Français]

Immédiatement après l'annonce du 27 janvier, DEO a commencé à travailler sans ménager ses efforts à la conception, au fonctionnement et à la mise en oeuvre des programmes.

[Traduction]

À la mi-mai, DEO a mis en train le Fonds d'adaptation des collectivités et le programme Infrastructure de loisirs du Canada, que l'on appelle parfois ILC, dans l'Ouest canadien en lançant un appel de propositions.

[Français]

Afin de s'assurer que tous les citoyens de l'Ouest canadien ont été informés, toute l'information relative aux programmes du Plan d'action économique a été affichée sur le site Web public. Des trousseaux d'information ont été distribués aux députés. Le personnel régional a engagé un dialogue avec les gouvernements provinciaux, et nous avons mené de nombreuses activités de sensibilisation auprès des partenaires, des collectivités et d'un grand nombre d'organisations de l'Ouest.

[Traduction]

Le nombre de demandes a été impressionnant. Avant la date limite de juin, DEO a reçu plus de 1 600 demandes dans le cadre du programme ILC, représentant un financement fédéral total de plus de 400 millions de dollars, soit le triple de ce que nous avions prévu.

Durant la même période, DEO a examiné plus de 1 000 demandes au titre du FAC, représentant plus de 2 milliards de dollars de financement — là encore, c'est environ six fois plus que ce qui avait été prévu —, et il a approuvé 314 projets qui utiliseront tous les fonds destinés aux projets de l'Ouest canadien.

[Français]

Conformément aux objectifs et aux lignes directrices du FAC et du programme ILC, DEO a non seulement fait preuve de diligence raisonnable en vérifiant que les projets remplissaient tous les critères d'admissibilité, mais il s'est aussi assuré qu'ils pouvaient être mis en oeuvre rapidement, créer des emplois et respecter la date limite du 31 mars 2011 établie dans le Plan d'action économique.

[Traduction]

Grâce à la contribution exceptionnelle de son personnel, le ministère a évalué tous les projets et, en juin, il était prêt à annoncer des engagements en matière de financement.

J'utilise le mot « exceptionnel », et ce n'est pas un terme que j'utilise souvent, car comparativement au Plan d'action économique, DEO a traité environ 10 fois plus de demandes que durant une année normale.

[Français]

Cela signifie que moins de six mois après l'annonce du programme, les collectivités de l'Ouest canadien avaient déjà commencé à constater des retombées.

[Traduction]

Des collectivités ont commencé à recevoir un appui essentiel pour améliorer l'infrastructure de loisirs dans l'Ouest. Parmi les retombées, la plus importante a probablement été la création d'emplois et le retour au travail de chômeurs. En effet, nos clients ont prévu la création ou le maintien de près de 3 000 emplois équivalents temps plein grâce à la mise en oeuvre des projets du programme ILC dans l'Ouest. Nous allons confirmer ces chiffres et les insérer dans nos programmes de modélisation qui sont en cours d'élaboration. Toutefois, nous avons effectivement demandé à nos clients de suivre ces chiffres, et c'est ce qu'ils ont consigné.

[Français]

Depuis, notre ministère a continué à travailler sans relâche afin d'accorder un financement dans le cadre du programme ILC aux collectivités qui en ont le plus besoin.

[Traduction]

À ce jour, DEO a approuvé plus de 149 millions de dollars de financement du programme ILC pour 718 projets approuvés. Nos investissements du programme ILC ont permis de mobiliser, par effet de levier auprès d'autres sources, un montant supplémentaire de 415 millions de dollars pour des collectivités de l'Ouest. Ces fonds n'auraient jamais pu autrement être investis dans ces collectivités, en particulier dans le contexte économique actuel.

[Français]

En ce qui concerne les projets, plus de 200 sont déjà terminés et plus de 55 millions de dollars ont été dépensés.

[Traduction]

À ce jour, le programme ILC a aidé environ 440 collectivités de l'ensemble de l'Ouest, de l'océan Pacifique à la baie d'Hudson. Le financement a déjà bénéficié à des collectivités telles que Winnipeg, où le programme ILC a aidé à remplacer les terrains du Complexe de soccer de Winnipeg. Les améliorations permettent d'organiser chaque jour un plus grand nombre de parties. Ainsi, grâce au projet, le complexe est devenu un lieu de loisirs encore plus attrayant qui facilite l'accueil d'activités nationales et internationales. L'inauguration du Complexe de soccer de Winnipeg a eu lieu le 25 septembre 2010. Mentionnons également la collectivité de New Westminster, en Colombie-Britannique, où les fonds ont permis de moderniser et d'agrandir le Century House Centre for Active Living, et aussi d'améliorer les services à la communauté. De nouveaux services publics et un agrandissement de 4 000 pieds carrés permettront d'organiser de nouvelles activités intergénérationnelles au centre.

• (1220)

[Français]

Plus de 200 personnes ont assisté à l'ouverture officielle du centre, qui a été rénové, le mois dernier. C'est un signe que cette installation contribuera véritablement à rapprocher les membres de la communauté.

[Traduction]

Voilà deux exemples de projet parmi de nombreux autres qui montrent la façon dont les fonds du programme ILC sont investis dans les collectivités de l'Ouest.

En ce qui concerne la fin de ces programmes de relance économique, le gouvernement du Canada a toujours été très clair à ce sujet: le financement se terminera le 31 mars 2011. Cette condition a été précisée en termes explicites dans toute notre documentation publique, dans notre processus décisionnel relatif au financement des projets et dans nos ententes de contribution.

[Français]

DEO continuera de travailler en collaboration avec les promoteurs, afin de veiller au respect de cette date limite. À notre avis, la plupart des projets seront terminés à temps. J'ajouterais même que la très grande majorité le sera.

[Traduction]

Nous avons surveillé de près les projets et nous avons entretenu une relation étroite avec les promoteurs tout au long de cette période. D'après nos analyses, nous prévoyons que 94 à 96 p. 100 des fonds seront distribués à temps. En comparaison à d'autres programmes, il s'agit d'une très grande réussite. Nous continuerons de surveiller l'évolution des projets, comme nous l'avons fait tout au long du processus, et nous continuerons aussi de présenter régulièrement des rapports et de rendre compte à nos ministres et au Parlement.

[Français]

De plus, je tiens à souligner que nous poursuivons notre travail avec nos collègues d'Infrastructure Canada présents à cette table, afin de s'assurer que les projets du supplément du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada réalisés dans l'Ouest seront terminés à temps.

[Traduction]

Pour résumer, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les promoteurs durant toute la durée du programme afin de veiller au bon déroulement des projets. Nous prévoyons que 94 à 96 p. 100 des fonds seront distribués à temps. Près de 3 000 emplois équivalents temps plein seront créés ou maintenus grâce aux projets du programme ILC dans environ 440 collectivités de l'Ouest canadien.

[Français]

Nous améliorons, nous en sommes convaincus, concrètement la vie des citoyens des collectivités de l'Ouest.

[Traduction]

Je tiens à vous remercier du temps que vous nous avez consacré cet après-midi. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Merci.

Cette question s'adresse à M. Forster, ou à quiconque pense pouvoir y répondre.

Je voudrais donner suite aux questions que j'ai posées au ministre, car franchement, je ne vois pas où est l'inconvénient d'octroyer une prolongation générale. Je comprends pourquoi il y a eu une date butoir et je suis tout à fait pour. Mais maintenant que la saison de la construction tire à sa fin... Un délai de grâce permettrait aux municipalités de mieux planifier, de réduire les heures supplémentaires ainsi que la concurrence pour les matériaux; il s'agit toujours d'une période de chômage élevé et des mesures de relance seraient donc toujours bienvenues. Quel serait le désavantage? Je ne vois pas l'inconvénient de cette possibilité.

M. John Forster: Je pense que le ministre a bien expliqué le point de vue du gouvernement concernant cette date butoir. Le programme

original devait s'étendre sur une période de deux ans. Les dépenses de relance devaient être temporaires et ciblées. Cette date butoir était importante, car elle assurait que les projets seraient terminés à temps. En effet, dans certains de nos autres programmes qui ne sont pas assortis d'un échéancier, les projets tendent à s'éterniser. Le ministre a indiqué que la vaste majorité des projets sont bien avancés et devraient être terminés d'ici la date butoir. Il en va de même pour Daniel dans le cadre du programme ILC dans l'Ouest. N'oubliez pas qu'il reste encore presque un quart du délai à écouler.

Nous surveillons de très près les projets, tout comme Daniel. Cela dit, nous faisons preuve d'une grande souplesse en permettant aux municipalités de remplacer des projets ou de les repenser afin de leur permettre de terminer à temps. Le ministre a bien établi la position du gouvernement au moment de l'échéancier.

L'hon. John McCallum: D'accord. Je n'insisterai pas davantage.

Je voudrais passer maintenant à un autre sujet, à savoir l'emploi. Je m'inquiète du fait qu'on a peu de données sur l'emploi, à tel point que la vérificatrice générale a affirmé que différents ministères utilisaient différentes définitions, et que les chiffres étaient si mauvais qu'ils étaient « empiriques ». La direction des panneaux a été planifiée dans les moindres détails. En ce qui concerne les emplois, c'est-à-dire la raison d'être du programme, nous ne savons toujours pas combien d'emplois ont été créés ou sauvés. Pourquoi donc? Pourquoi n'a-t-on pas déployé plus d'efforts pour obtenir de l'information exacte sur la création d'emplois?

● (1225)

M. John Forster: Je pourrais peut-être commencer, puis Daniel pourra poursuivre.

Le gouvernement attache évidemment beaucoup d'importance à la création d'emplois et à l'incidence du Plan d'action économique. Comme l'a dit le ministre ce matin, le plan va bien plus loin que la simple infrastructure. Prenez par exemple les crédits d'impôt et les programmes de formation. Il y a un certain nombre d'initiatives.

Il existe quelques façons... Et je pense que le dernier rapport au Parlement, déposé à la Chambre, comprenait un chapitre entier sur la création d'emplois. Le ministère des Finances est en train d'effectuer une analyse pangouvernementale sur l'incidence du plan d'action économique sur la création d'emplois. Dans le rapport, on a dit qu'il peut être difficile de faire une analyse projet par projet et ensuite d'additionner tous les chiffres, et ce pour plusieurs raisons, dont la cohérence et l'interprétation. Là encore, on n'aura pas les aspects du Plan d'action économique qui ne sont pas fondés sur les projets. De plus, on n'aura pas d'information sur les emplois indirects et induits. Je peux toujours demander à mon entrepreneur combien de personnes il a embauchées, mais il ne saura pas combien de postes ont été créés par la compagnie d'asphaltage, par la compagnie d'aqueduc, ou par la compagnie de camionnage qui a livré les canalisations. Donc, on ne brosse pas un tableau complet.

C'est pourquoi le gouvernement a choisi une approche de modélisation. Cette analyse était comprise dans le dernier rapport, et nous avons comparé conjointement avec le ministère des Finances à la réunion du Comité des opérations gouvernementales pour présenter et expliquer cette analyse.

Je ne sais pas si vous souhaitez ajouter quoi que ce soit?

M. Daniel Watson: Oui, si vous me le permettez. Je dirai à peu près la même chose que mon collègue. J'ai ici quelques chiffres. Ce sont les chiffres que nous donnent les promoteurs, mais on ne sait pas combien de personnes travaillaient au magasin de bois d'oeuvre où le promoteur s'est approvisionné, par exemple.

Mais il y a d'autres bénéficiaires que l'on ne peut pas quantifier. Par exemple, de nombreuses collectivités auxquelles nous sommes venus en aide, comme vous pouvez imaginer, étaient de petites collectivités en région rurale. On a pu apporter des améliorations aux édifices afin de leur permettre de réduire leur consommation en électricité. Souvent, pour ces petites municipalités, cela fait la différence entre conserver une installation ou l'abandonner. Comme j'ai visité un certain nombre de ces endroits, je suis convaincu que sans certaines de ces améliorations, il aurait fallu fermer l'installation dans certains cas. On ne peut pas pour l'instant calculer le nombre d'emplois qui ont été conservés par installation sauvée; toutefois, on peut modéliser ces choses.

À court terme, l'objectif était de compter les gens qui seraient directement employés dans le cadre de ces travaux de remplacement de systèmes de refroidissement et de chauffage; mais à long terme, il faut trouver la bonne méthode de modélisation pour calculer le nombre exact d'emplois qui seront créés directement et indirectement, comme l'a dit mon collègue.

Je voudrais revenir brièvement sur la question de la date butoir du 31 mars. Je ne peux pas parler au nom du ministre, mais je peux vous dire que les promoteurs ont travaillé très fort pour s'assurer de respecter cette date du 31 mars. Ils nous ont crus sur parole quand on leur a dit que l'ultime échéance était le 31 mars. Cette date est incluse dans les ententes; les promoteurs semblent tenir parole et ils s'attendent à ce que nous fassions de même.

Les gens qui ont repensé ou remanié leur projet afin de respecter l'échéance nous ont très souvent dit que s'ils consentaient ce genre d'efforts pour respecter la date butoir, encore voulaient-ils être sûrs que c'était nécessaire et que la date était bel et bien le 31 mars. C'est la date sur laquelle ils comptent et je crois que les résultats sont très clairs: de 94 à 96 p. 100 des fonds seront dépensés avant la date d'échéance.

L'hon. John McCallum: D'accord. Merci.

Le président: Allez-y, monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Forster.

À titre de sous-ministre délégué d'Infrastructure Canada, reconnaissiez-vous que la province qui éprouve les problèmes les plus importants en ce qui a trait à l'achèvement des projets aujourd'hui est le Québec?

• (1230)

[Traduction]

M. John Forster: D'abord, je dois dire que le Québec a été un excellent partenaire dans ce programme de relance, tout comme l'ont été toutes les provinces et les municipalités. Comme l'a indiqué le ministre ce matin, nous avons quelques renseignements sur l'état d'avancement des travaux au Québec, mais le tableau n'est pas complet. Le ministre est en pourparlers avec ses collègues provinciaux et, lorsqu'il aura davantage d'information sur l'état des travaux au Québec, nous pourrions vous donner une meilleure idée de l'état d'avancement du programme.

[Français]

M. Michel Guimond: Je me réfère à un très bon article paru dans le journal *Le Soleil* d'aujourd'hui, le jeudi 28 octobre 2010. C'est à la page 33, et c'est de la Presse Canadienne. On mentionne que le directeur parlementaire du budget a estimé que près de 1 000 projets bénéficiant de financement fédéral risquent de ne pas être complétés le 31 mars.

Le directeur parlementaire du budget voit-il juste ou est-il dans l'erreur?

[Traduction]

M. John Forster: Nous avons collaboré très étroitement avec le directeur parlementaire du budget pour lui donner des données et de l'information. Le rapport se fonde sur un chiffre qui était disponible au 31 mars. Le directeur parlementaire du budget utilisait des données de l'année dernière, ce qui n'incluait pas les travaux majeurs qui ont été réalisés partout au Canada cet été. Il suffit de s'être déplacé partout au Canada pour le constater par soi-même. Nous avons fourni au directeur de nouvelles données récemment. Nous les lui transmettons au fur et à mesure que nous les recevons et que nous faisons le nettoyage dans celles-ci.

Il faut savoir, aussi, que le directeur parlementaire du budget fondait ses estimations sur des scénarios de la pire éventualité. Nous n'approuvons d'ailleurs pas la méthodologie qu'il a utilisée. Mais nous venons de lui fournir des données plus récentes.

[Français]

M. Michel Guimond: Toujours dans ce même article de la Presse Canadienne, on mentionne, au dernier paragraphe, que certaines provinces ont suggéré de placer cet argent non dépensé dans un fonds en fidéicommis et de laisser les provinces le dépenser pour des projets problématiques après la fin du délai fédéral.

Pouvez-vous nous dire quelles provinces ont fait ces suggestions? L'article est-il conforme à la vérité? Est-il exact que certaines provinces vous ont suggéré de placer cela dans un fonds en fidéicommis? Si oui, quelles sont ces provinces?

[Traduction]

M. John Forster: Il y aurait plusieurs façons de le faire. Les provinces nous indiquent que si le gouvernement souhaitait prolonger le délai, il pourrait fort bien le faire.

[Français]

M. Michel Guimond: Quelles sont ces provinces? Vous ne répondez pas à la question. Le canal Rideau n'est pas encore ouvert, on ne peut pas encore patiner. J'ai posé une question précise: quelles provinces ont fait ces suggestions?

[Traduction]

M. John Forster: Le premier ministre du Manitoba a présenté une lettre au premier ministre au nom de toutes les autres provinces, après la dernière réunion du Conseil de la fédération. Dans cette lettre, il demandait au gouvernement fédéral de songer à reporter la date butoir, et c'est ce que le gouvernement est en train de faire. Les provinces proposent de reporter la date d'échéance dans le cadre d'une entente relative aux fonds d'affectation spéciale. Il y a plusieurs façons de le faire.

[Français]

M. Michel Guimond: Avec qui parlez-vous des projets du Québec? Qui est votre homologue? Parlez-vous au sous-ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire du Québec? À qui parlez-vous?

M. John Forster: Nous travaillons avec plusieurs ministères au Québec. Mon homologue au Québec est le sous-ministre adjoint des Finances du Québec. On travaille aussi avec plusieurs ministères, comme le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire du Québec, le ministère des Transports du Québec et le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec. Ce sont les ministères avec lesquels nous travaillons.

M. Michel Guimond: Je cède la parole à M. Gaudet.

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Je vais poser ma question à M. Watson. Je voudrais d'abord vous féliciter de votre bon travail. Je dois mentionner, toutefois, que vous avez bénéficié des Jeux olympiques à Vancouver. Cela a ouvert la porte. En effet, les employeurs étaient tous sur place. Les Jeux ont eu lieu au mois de février 2010, au début de cette année. C'était donc facile pour eux de se déplacer tout juste à côté pour faire des travaux. J'en suis bien content.

La semaine passée, des représentants de municipalités du Manitoba sont venus nous voir. Ils nous ont dit que si les mois d'août et de septembre avaient été mauvais, ils auraient dû demander un prolongement. Je vous félicite du fait que tous les projets dans l'Ouest canadien seront terminés dans une proportion de 99 p. 100. Il faut quand même rester sur nos gardes, car Vancouver et la Colombie-Britannique ne sont ni le Québec ni l'Ontario. Ils ont un climat plus favorable, ils peuvent travailler près de 12 mois par année à certains endroits. C'est plus dur de travailler l'hiver, mais il y a certains endroits où on peut travailler toute l'année.

J'aimerais connaître votre opinion sur le fait que certaines provinces n'ont pas la chance d'avoir le même climat.

• (1235)

M. Daniel Watson: Je connais très bien quatre provinces, mais je connais très peu les six autres à cet égard. En ce qui a trait aux Jeux olympiques, en effet, leur présence a constitué un très grand défi pour nous. En effet, les gens travaillaient sur ce grand projet. Par conséquent, les petits projets d'un million de dollars ne les intéressaient pas tellement puisqu'il y avait des projets de dizaines ou de centaines de millions de dollars. La concurrence de ces grands projets rendait d'autant plus difficile de conclure des ententes avec les municipalités, surtout en Colombie-Britannique.

Toutes les municipalités étaient intéressées par les Jeux olympiques. Vouloir parler d'autres projets plus petits était parfois plus difficile, parce qu'on disait que les Jeux olympiques arrivaient l'année suivante. Les Jeux olympiques occupaient beaucoup de travailleurs et de ressources. On était très content d'avoir des Jeux olympiques, mais ce n'était pas un avantage dans le contexte de ce programme. Parfois, cela constituait de la concurrence, mais malgré cela, je félicite les collectivités et les municipalités un peu dans tout l'Ouest, parce que ce n'était pas seulement en Colombie-Britannique. Les gens se sont déplacés souvent de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba vers Vancouver pour finir ces projets.

À ce temps-ci, l'an passé, plusieurs projets étaient en chantier.

M. Roger Gaudet: Je suis d'accord avec vous à 100 p. 100. Ça ne change rien au fait que les entrepreneurs — prenons l'exemple des

Jeux olympiques — avaient terminé leurs travaux au mois d'octobre ou de novembre 2009.

En général, les travaux étaient terminés. Les Jeux olympiques avaient lieu en février, et les athlètes sont arrivés au début du mois de janvier. Les entrepreneurs étaient prêts à travailler à autre chose dès le mois de mars. Je suis content que les Jeux olympiques aient eu lieu au Canada. Pour vous, il s'agissait d'un bon test pour que les employeurs puissent aller travailler ailleurs, à autre chose.

J'ai été le maire d'une petite municipalité. Une petite municipalité, ce n'est pas la même chose qu'une grande municipalité comme Vancouver ou Montréal. Dans les petites municipalités, il n'y a pas d'ingénieurs ou d'architectes, il n'y a rien. Donc, c'est plus long et plus difficile de faire des travaux que dans une grande municipalité, car on est obligé de faire des appels d'offres à plusieurs endroits pour faire faire plusieurs travaux. Les petites municipalités ont été chanceuses. Vous avez eu le bon momentum.

Au Manitoba, les représentants des municipalités nous ont dit qu'en raison des beaux mois d'août et de septembre, ils ont réalisé tous leurs travaux. Si cela n'avait pas été le cas, ils auraient fait comme les autres provinces et auraient demandé une prolongation.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Watson.

Nous devons nous arrêter là et passer à M. Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Et merci aux témoins d'être venus.

Je veux bien comprendre la nature des changements qui ont été apportés à l'évaluation environnementale des projets.

Dans le rapport de la vérificatrice générale, on aborde la question en détail, mais je ne comprends toujours pas si l'ensemble des projets du Plan d'action économique étaient exonérés de l'évaluation environnementale, qu'il s'agisse du Fonds Chantiers Canada ou d'autres projets d'infrastructure.

Quels projets sont exonérés?

M. John Forster: Je demanderais à Bryce de répondre à votre question.

M. Bryce Conrad (sous-ministre adjoint, Direction générale des opérations des programmes, Infrastructure Canada): Lorsque la récession mondiale a frappé en septembre 2008, le ministre Baird, qui était alors ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a fait une visite éclair de toutes les provinces pour discuter avec elles et leur demander comment on pouvait accélérer les projets d'infrastructure.

• (1240)

M. Dennis Bevington: D'accord, mais on ne voulait pas une leçon d'histoire; on veut juste avoir les chiffres.

M. Bryce Conrad: Il faut savoir que le règlement temporaire qui avait été mis en place est maintenant permanent. C'est à noter.

La réponse courte, c'est que 93 p. 100 des projets financés en vertu du Fonds de stimulation de l'infrastructure sont exonérés d'une évaluation environnementale fédérale. Un grand nombre de ces projets devront toujours se soumettre aux évaluations environnementales provinciales ou municipales.

M. Dennis Bevington: C'est ce qu'on trouve dans son rapport, mais qu'en est-il du Fonds Chantiers Canada?

M. Bryce Conrad: Une fois de plus, les projets en vertu du Plan d'action économique étaient...

M. Dennis Bevington: Y compris le Fonds Chantiers Canada?

M. Bryce Conrad: C'est exact.

M. Dennis Bevington: Donc, des projets assez considérables ont été exonérés?

M. Bryce Conrad: Pas nécessairement. Chacun des projets a été évalué et vérifié. Le règlement est très détaillé et précis sur les projets qui peuvent ou non être exonérés.

M. Dennis Bevington: Vous savez, le domaine de l'évaluation environnementale est très intéressant, je le sais, puisque j'y ai travaillé quelque temps. L'environnement fait partie de n'importe quelle évaluation environnementale, mais il y a également d'autres aspects d'un projet, notamment la nécessité de ce projet.

Y avait-il eu un processus pour faire en sorte que ce genre de projet puisse être évalué de la sorte?

M. John Forster: Je vais juste ajouter quelque chose et je répondrai à votre question.

Le règlement prévoit que certains types de projets sont exonérés d'une évaluation environnementale fédérale distincte. Par exemple, si vous recouvrez une chaussée existante au centre-ville d'Edmonton, nul besoin de faire une évaluation environnementale fédérale. Par contre, d'autres projets majeurs, comme la construction d'une nouvelle ligne de métro, exigent une évaluation environnementale, et c'est ce qui s'est passé.

M. Dennis Bevington: Donc, aucun de ces projets qui ont été présentés dans ce délai n'était exonéré?

M. John Forster: Non. Le règlement prévoit le type de projet. Cela couvre tous les programmes, mais cible les projets pour lesquels nous savons, d'expérience, qu'il y a peu ou pas d'incidence sur l'environnement. Ces projets sont exonérés.

M. Dennis Bevington: Un instant, ce n'est pas ce que je vous ai demandé. Je voulais savoir... Dans les évaluations environnementales, on étudie les solutions de rechange et on effectue une analyse coût-avantage. Ces projets ont-ils fait l'objet de telles analyses?

M. John Forster: Lorsqu'une évaluation environnementale fédérale était requise, en d'autres mots, là où il n'y avait pas d'exonération réglementaire, nous aurions suivi la Loi sur l'environnement et le processus légal. Donc nous aurions...

M. Dennis Bevington: Il n'y avait donc aucun autre processus pour déterminer si ces projets avaient fait l'objet d'une analyse des avantages, s'il y avait des solutions de rechange à ces projets?

M. John Forster: Tout dépend de la nature du projet. Si ce sont des travaux très mineurs, par exemple, le recouvrement d'une chaussée, le règlement prévoit une exonération. Par contre, pour les projets plus importants tels que la construction d'une autoroute ou d'une nouvelle ligne de métro à Toronto, il faudrait faire cette analyse.

M. Dennis Bevington: Qu'en serait-il de la construction d'une nouvelle voie d'accès qui passerait par une zone très peuplée?

M. John Forster: Eh bien, cela dépend de la nature de...

M. Bryce Conrad: Cela dépend, la nature du projet exige-t-elle un permis fédéral?

M. Dennis Bevington: La vérificatrice générale affirme que dans de nombreux cas, les fonctionnaires fédéraux n'ont même pas fait une visite préliminaire des lieux. Comment savoir si l'envergure des travaux justifie une évaluation environnementale? Le plus souvent, c'est le public qui exige des évaluations environnementales. Comment donc déterminer s'il y a lieu de faire une évaluation si, comme l'a dit la vérificatrice générale, vous n'avez même pas visité les lieux?

M. Bryce Conrad: Je ne pense pas que la vérificatrice générale ait dit une chose pareille. Je pense que c'est une interprétation qu'on a faite de ses propos.

L'ensemble du Fonds de stimulation de l'infrastructure et la majeure partie du Plan d'action économique se fondent sur une relation de confiance: un partenariat entre nous-mêmes, les provinces et les municipalités. Nul besoin pour nous de visiter en personne l'avenue Steeles au centre-ville de Toronto pour savoir si elle a effectivement besoin d'être recouverte ou non.

Nous avons fait des évaluations environnementales des projets en vertu du Plan d'action économique du Canada. Elles sont au nombre de 69.

•(1245)

M. Dennis Bevington: Sur 6 000 projets.

M. Bryce Conrad: Sur 4 000 projets en vertu du Fonds de stimulation de l'infrastructure. Il s'agissait de gros projets, par exemple, le port de Nanaimo, qui a subi une évaluation environnementale très complète.

Mais nous avons posé des questions. Je crois que les critiques émanant du rapport de la vérificatrice générale portent plutôt sur la quantité d'information que nous avons demandé dans le cadre du processus de présentation des demandes. Par exemple, nous n'avons pas demandé d'information sur la proximité des projets à des régions écologiquement sensibles locales, municipales ou provinciales. Nous estimions, et nous estimons toujours, que si une province ou une municipalité présentent un projet, elles le font en toute connaissance de cause et respecteraient les parcs provinciaux et municipaux.

C'est ce que critiquait la vérificatrice générale.

M. John Forster: Pourrais-je compléter rapidement la réponse de Bryce?

Souvenez-vous également qu'en vertu du fonds de stimulation, si nous recevions une demande qui exigeait une évaluation environnementale fédérale importante, nous ne l'approuverions pas en vertu du programme parce que ce serait trop long ni prêt à démarrer. S'il nous fallait huit mois pour réaliser une évaluation environnementale, nous avions tendance à exclure et à rejeter...

Le président: Je dois vous interrompre ici. Je suis désolé.

Monsieur Trost.

M. Brad Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC): Merci, monsieur le président. Je partagerai mon temps avec mon collègue, M. Mayes.

Je suis très intéressé par ce que M. Watson a dit tout à l'heure: non seulement 94 à 96 p. 100 des travaux sont terminés, mais comparativement à la façon dont d'autres programmes ont été menés à bien... Vous dites que vous avez traité 10 fois le volume de demandes normal, et pourtant, vous semblez atteindre des résultats nettement meilleurs.

Comment est-ce possible? Quelles leçons pouvons-nous tirer de votre expérience et comment pouvons-nous les appliquer ailleurs? J'imagine que vous le faites déjà, mais je voudrais vous encourager à tirer des leçons de cette expérience et de les appliquer ailleurs dans l'administration de la bureaucratie et aux programmes à l'avenir.

Qu'est-ce qui vous a permis d'atteindre ces résultats? Un changement de la réglementation? Était-ce une question de dotation? S'agissait-il de la façon dont vous avez rédigé les contrats? Qu'est-ce qui a fait que ce projet, comme l'a dit la vérificatrice générale, est l'un des mieux mis en place de tous les temps? Qu'est-ce que vous avez changé?

M. Daniel Watson: En fait, il y a deux explications. D'abord, il s'agissait d'un programme très précis avec des objectifs très précis. L'objectif était de lancer une gamme précise de programmes dans des délais définis.

Plusieurs conditions étaient réunies. Il y avait d'abord la taille du ministère: nous avons embauché davantage de personnel pour traiter ce programme. Ce personnel a été embauché de façon temporaire et sera bientôt mis à pied, après la fin du programme le 31 mars.

Je pense que le dévouement du personnel est un élément important. Dans mon expérience, les fonctionnaires se rallient à la fonction publique parce qu'ils veulent faire la différence dans une conjoncture précise. Il faut se souvenir que lorsque le Plan d'action économique a été annoncé, non seulement les Canadiens, mais des gens de partout dans le monde s'inquiétaient de la conjoncture. De grandes institutions financières qui existaient depuis toujours s'étaient effondrées.

M. Brad Trost: Je comprends cela. Mais les fonctionnaires sont dévoués tout au long de leur carrière, non pas pour deux ans seulement. Il doit y avoir d'autres choses que vous avez faites.

M. Daniel Watson: Non, et je pense que l'engagement à passer à l'action, en ce qui concerne les politiques gouvernementales — notamment sur l'incitation au retour au travail rapide, au lancement de projets... La précision des critères de sélection était en fait très important, de même que les choses mentionnées par mon collègue d'Infrastructure Canada pour veiller à ce que nous passions à l'action très rapidement. Tout a été intégré.

Je pense aussi que les partenariats avec les municipalités et d'autres joueurs concernés ont été cruciaux. Ils ont eu un rôle prépondérant à jouer dans ce dossier. Sans eux, nous ne serions pas ici aujourd'hui; je pense que c'est vrai. De même, les gens sont engagés à conclure des accords très rapidement, à veiller à ce que nous soyons clairs quant aux attentes. De plus, il y a toute cette question de la collaboration passée. Nous leur avons fait confiance quand ils nous ont dit qu'ils ne pouvaient tout simplement pas faire quelque chose ou bien respecter un délai particulier, mais qu'ils pouvaient faire d'autres choses.

Je pense que cette marge de manoeuvre était très importante.

M. Brad Trost: Je céderai mon temps de parole à M. Mayes.

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

Je suis député d'Okanagan—Shuswap, en Colombie-Britannique, et les employés de Vancouver qui travaillent pour DEO ont toujours été d'excellents partenaires. Ils ont répondu rapidement aux questions envoyées par mon personnel et ils ont fait progresser les demandes présentées. Je voulais dire à votre personnel de Vancouver qu'il a fait de l'excellent travail.

Certains des travaux les plus remarquables ont été effectués dans ma collectivité. Des sommes réduites ont été allouées à l'installation de nouveaux sièges à l'aréna local. Maintenant, je peux m'asseoir dans des sièges confortables et regarder mes quatre petits-fils et ma petite-fille jouer au hockey. Je pense à vous chaque fois que je m'assois; enfin, pas tout à fait.

En ce qui concerne les fonds alloués au titre du programme, cet argent a-t-il été distribué en fonction du nombre d'habitants? Ou l'a-t-il été sur une base régionale, en tenant compte de certaines priorités, de l'incidence économique d'une région dans ce contexte de ralentissement économique? L'argent a-t-il été alloué en fonction de l'ordre de présentation des demandes? Comment avez-vous établi vos priorités pour décider comment allouer ces fonds?

● (1250)

M. Daniel Watson: L'argent a été alloué à l'échelle nationale en fonction du nombre d'habitants. Tous les fonds versés à Diversification de l'économie de l'Ouest Canada le sont en fonction du nombre d'habitants. De ces fonds, nous avons réservé un montant de base de 10 millions de dollars pour chaque région. De plus, les deux différents programmes, le FAC et le programme ILC, ont reçu chacun environ 410 millions supplémentaires. Ces sommes ont été distribuées en fonction du nombre d'habitants.

Puis, le bureau régional, celui de Vancouver dont vous venez de parler, soit le bureau de Colombie-Britannique pour DEO, a discuté avec presque toutes les municipalités. Les gens du bureau ont discuté avec presque tous les promoteurs, ont affiché de l'information sur le site Web, ont reçu les demandes et les ont jugées en fonction de critères qui ont été publiés.

Voilà les critères. On a tenu compte d'éléments cruciaux, par exemple, si vous alliez créer des emplois maintenant, si vous auriez terminé le projet avant le 31 mars, si vous deviez effectuer des évaluations environnementales qui vous retarderaient ou si vous étiez prêt à passer à l'action et, enfin, si vous disposiez du financement nécessaire. Voilà les critères, et le tout devait former un ensemble cohérent.

Les demandes reçues pour le financement au titre du seul FAC se chiffraient à deux milliards de dollars. Nous disposions d'environ 450 millions, je pense, pour les demandes présentées au titre du financement du programme ILC, et nous avons utilisé ces critères pour éliminer certaines demandes. Comme je l'ai dit, 440 collectivités de l'Ouest canadien ont reçu des fonds au titre du FAC et ont été en mesure de mettre des projets en chantier.

M. Colin Mayes: Pour ce qui est des 3 ou 4 p. 100 qui ne sont pas encore terminés, est-ce qu'ils achèvent? Est-ce qu'ils seront terminés à 90 ou à 80 p. 100 d'ici la date butoir, ou la situation est-elle plus grave que cela?

M. Daniel Watson: En fait, seul 1 p. 100, à peine, des projets risquent de ne pas être terminés. Quant aux projets qui ne pourront pas être achevés avant la date limite, 85 p. 100 des fonds proposés seront sans doute dépensés. Dans les autres cas, ce qui s'est passé, c'est que ceux qui comptaient dépenser 100 \$ pour mener à bien un projet, par exemple, se sont rendu compte qu'ils avaient pu le faire pour 96 \$. C'est ainsi qu'on explique bon nombre des écarts.

Ensuite, il faut savoir qu'il peut y avoir des imprévus, en dépit de tous les efforts déployés. Il peut s'agir d'élections municipales ou d'un problème au sein d'une collectivité donnée ou encore autre chose qui fait en sorte que les priorités changent. C'est relativement rare, mais ces imprévus surviennent.

Même en tenant compte de tous ces facteurs, nous pensons dépenser 94 à 96 p. 100 des fonds.

Le président: Merci.

Monsieur Malhi.

L'hon. Gurbax Malhi: Merci.

Combien y a-t-il de projets qui ne vont pas être terminés avant la date butoir? Des prolongations seront-elles accordées?

M. John Forster: Désolé, pourriez-vous répéter votre question?

L'hon. Gurbax Malhi: Combien de projets ne pourront pas être terminés à temps?

M. John Forster: À cette étape-ci du processus, nous effectuons des analyses de risques des projets. Ainsi, en fonction des rapports trimestriels qui nous sont donnés, nous leur attribuons une cote en fonction du risque: faible, moyen ou élevé.

Pour ce qui est des projets à risques élevés, les pourcentages se rapprochent de ceux dont a parlé Daniel, à savoir moins de 5 p. 100 de ceux au sujet desquels nous avons des données pertinentes. Lorsqu'on attribue une cote à un projet, cela ne veut pas nécessairement dire qu'il n'aboutira pas ou que les choses n'avanceront pas. En effet, dans certains cas, les projets sont presque terminés et, comme l'a précisé Daniel, 80 ou 90 p. 100 des fonds ont été dépensés.

D'autre part, dans certains cas, on attribue la cote de risque élevé d'emblée à certains projets en raison de leur envergure, par exemple, un grand projet portuaire, parce qu'il est clair que... Mais cela ne veut pas dire qu'ils ne seront pas terminés. Nous préférons tout simplement leur attribuer la cote de risque élevé pour suivre de plus près leur évolution et resserrer les liens avec les provinces et les autres parties intéressées. Le pourcentage se chiffre à environ...

•(1255)

L'hon. Gurbax Malhi: Vous ne savez pas combien il y en a?

M. John Forster: Combien il y a de projets? Non, je n'ai pas ces données à portée de main, mais le pourcentage est de 4 ou 5 p. 100. Mais sachez que la situation change en fonction des rapports que nous recevons. En effet, nous évaluons et réévaluons les projets sans cesse et nous peaufinons notre système de cote.

L'hon. Gurbax Malhi: Une prolongation serait-elle accordée aux projets qui ne sont pas terminés?

M. John Forster: Pour ma part, je suis les directives du ministre quant à la position du gouvernement relativement aux dates butoirs.

M. Daniel Watson: Permettez-moi d'intervenir. Pour les raisons que j'ai énumérées un petit peu plus tôt, dans certains cas, on pourrait donner une prolongation de 10 ans et les projets n'aboutiraient quand même pas. À l'heure actuelle, ce sont ces projets-là qui tendent à disparaître de la liste. Il y en a moins de 10.

L'hon. Gurbax Malhi: Merci.

M. Daniel Watson: Je ne voulais pas dire moins de 10 p. 100, mais bien moins de 10 projets.

L'hon. Gurbax Malhi: Merci.

Le président: Deux minutes et demie...

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur le président, merci beaucoup.

Et merci à nos témoins.

Puis-je poser une question sur les communications et la diffusion d'information? Est-ce que Diversification de l'économie de l'Ouest doit suivre des lignes directrices internes ou bien externes imposées dans le cadre de son mandat quant aux personnes à qui vous pouvez parler d'un projet?

M. Daniel Watson: Eh bien, il y a la politique des communications générales du gouvernement du Canada publiée par le Conseil du Trésor notamment.

Pour ce qui est de discuter des projets, nous en parlons constamment avec les promoteurs. Cela fait partie de nos activités. Il existe des politiques bien établies sur qui est autorisé à parler aux médias et ainsi de suite relativement à des projets distincts. Mais, en général, ce n'est pas ce que nous faisons, pour la simple raison que les personnes qui dirigent les projets sont celles qui en parlent. Ainsi, si la municipalité XYZ a fait une proposition et qu'elle en parle, habituellement, c'est elle qui s'occupe de toutes les communications à ce sujet.

L'hon. Gerry Byrne: Par conséquent, les membres du personnel n'ont absolument aucune restriction à suivre pour ce qui est de parler directement d'un projet à un parlementaire?

M. Daniel Watson: Eh bien, non. Il existe des lignes directrices très claires sur la façon dont les fonctionnaires doivent se comporter avec des représentants élus, et nous les respectons. Ce n'est pas comme si un fonctionnaire pouvait dire n'importe quoi à un représentant élu, pas du tout. Il y a des règles très claires à ce sujet, et ces responsabilités...

L'hon. Gerry Byrne: Pourriez-vous nous décrire certains de ces règlements? Disons, par exemple, qu'un député d'une circonscription de la Colombie-Britannique faisait une demande auprès d'un membre du personnel concernant l'état d'avancement d'un projet. Transmettriez-vous l'information à ce député?

M. Daniel Watson: Un des principes absolus exige que lorsqu'un fonctionnaire parle à un parlementaire plutôt qu'au ministre, il doit s'agir d'information que nous diffuserions à tous les parlementaires. Ainsi, si nous étions prêts à tenir une séance d'information sur le programme ILC ou sur le FAC, par exemple, il faudrait que nous soyons prêts à en informer tous les parlementaires.

Les documents que nous avons envoyés lorsqu'ont été créés le FAC et le programme ILC étaient des documents accessibles à tous les députés, un point c'est tout — du moins à tous les députés de l'Ouest du Canada. Je suppose que si d'autres députés avaient été intéressés à savoir ce que DEO faisait, nous aurions pu...

L'hon. Gerry Byrne: Alors, ce que vous dites, c'est que cela ne relève pas de la politique de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada — il n'y a pas de directive — pour transmettre des communications provenant d'un membre de l'opposition au bureau du ministre, plutôt que de répondre à ses questions directement. Ai-je bien compris?

M. Daniel Watson: Disons plutôt que, toutes les communications provenant de députés doivent être transmises au bureau du ministre, et par la suite, c'est le ministre qui dirige...

L'hon. Gerry Byrne: Une minute. On vient d'entendre un témoignage...

Le président: Je dois...

L'hon. Gerry Byrne: ... Il y a quelques minutes, on nous a dit qu'il y avait une communication directe...

Le président: Nous avons dépassé le temps.

Monsieur Carrier, vous avez une minute.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour, messieurs. Cela fait longtemps que je n'ai pas siégé au Comité permanent des transports. Je veux simplement poser une question — elle a peut-être déjà été posée — en ce qui concerne la prolongation du délai d'exécution des travaux d'infrastructure d'un point de vue technique ou comptable.

Puisque l'argent est déjà budgété et compte tenu du fait que les travaux actuels, en raison de l'échéance du 31 mars, coûtent beaucoup plus cher en temps supplémentaire et en frais d'exécution, est-ce possible que dans l'intérêt de tous vous étiriez le délai? Je sais qu'il y a peut-être eu une réponse tout à l'heure, sur le plan ministériel. Sur le plan technique, y aurait-il une possibilité, une ouverture de ce côté?

M. Daniel Watson: Je n'ai jamais de ma vie vu un projet qui ait pris plus de temps et qui ait coûté moins cher. Je ne suis donc pas convaincu que payer pendant plus longtemps diminuerait les coûts. Les gens, surtout dans le programme ILC, qui ont le plus grand intérêt à minimiser les coûts sont ceux qui généralement en paient les deux tiers. Nous payons généralement un tiers des coûts totaux et ce sont les autres partenaires qui paient les deux tiers. Je peux vous garantir qu'ils ont encore plus d'intérêt que nous à diminuer les coûts. C'est dans ce contexte qu'ils oeuvrent en ce moment.

• (1300)

[Traduction]

Le président: Merci.

Sur ce, je remercie tous nos invités.

Personnellement, je veux également présenter mes remerciements à Diversification de l'économie de l'Ouest Canada. Il y a eu énormément de collaboration dans ma région, et je sais que les municipalités dans cette région ont été très heureuses de la collaboration qu'elles ont pu obtenir.

M. Jean invoque le Règlement.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Je veux faire un rappel au Règlement et apporter des éclaircissements.

M. Byrne voulait qu'on réponde à une de ces questions, et je voudrais également, si c'est possible, qu'on y réponde. Je pense

qu'elle est pertinente aux travaux du comité et au sujet de notre étude. S'il souhaite poser cette question, je pense qu'elle est pertinente et qu'on devrait pouvoir obtenir une réponse.

Le président: Si vous pouvez poser la question de façon succincte et très brève...

L'hon. Gerry Byrne: Je pense que c'est ce que j'ai fait, monsieur le président, mais je vais la poser de nouveau.

Le président: D'accord. Allez-y.

L'hon. Gerry Byrne: Au cours des audiences du comité, certains députés ministériels ont laissé entendre qu'ils avaient communiqué directement avec des représentants de Diversification de l'économie de l'Ouest, aux niveaux local, provincial et régional, que ces échanges étaient réciproques, que l'information circulait librement et que cette relation était très utile. Avez-vous pour directive de soumettre une question au bureau du ministre uniquement si elle a été soulevée par un député? Fait-on la distinction entre un député ministériel ou de l'opposition dans la façon de répondre à ces questions?

M. Daniel Watson: Il s'agit d'une question excellente et très importante que je prends véritablement au sérieux à titre de sous-ministre. Les députés qui veulent obtenir des renseignements doivent absolument passer par le bureau de mon ministre. C'est un principe absolu, et c'est ce qui s'est passé dans le cadre de ces projets sur lesquels nous travaillions; c'est ainsi que l'information circule. On contacte donc le bureau du ministre et on lui fournit les renseignements. J'ajouterais que lorsqu'on participe à des annonces à ce genre d'activités avec des députés, on discute évidemment avec eux sur place. Toutefois, il n'y a pas de communication soutenue et régulière entre les députés et les fonctionnaires, loin de là. Tout doit passer par le bureau du ministre, conformément à des principes très clairement établis.

L'hon. Gerry Byrne: Je ne crois pas que c'est ce que reflétaient les témoignages, monsieur Watson.

Le président: Il faudra s'arrêter là. Je tiens à remercier les membres du comité, ainsi que nos invités...

L'hon. Gerry Byrne: Il y a eu des échanges entre les bureaux de Diversification de l'économie de l'Ouest...

Le président: Pourriez-vous éteindre ce microphone, je vous prie?

Je tiens à vous remercier de votre participation.

Chers collègues, nous nous réunirons mardi pour procéder à l'examen du projet de loi C-20. Je nous réserve les 15 dernières minutes de la séance pour une réunion du sous-comité, qui établira le calendrier. Cela vous convient-il?

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>