



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 040 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 6 décembre 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le lundi 6 décembre 2010

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour, tout le monde. Bienvenue à cette 40^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Aujourd'hui, conformément au paragraphe 81(5) du Règlement, nous examinons le Budget supplémentaire des dépenses (B) 2010-2011, aux crédits 1b, 5b, 10b, 25b, 40b, 55b, 60b, 70b, 75b et 80b, sous la rubrique « Transports », lesquels ont été renvoyés au comité le jeudi 4 novembre 2010.

Aujourd'hui, nous entendons l'honorable Chuck Strahl, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ainsi que l'honorable Rob Merrifield, ministre d'État des transports.

J'ai déjà présenté vos invités, mais je suis sûr que vous le ferez aussi dans vos remarques, monsieur le ministre. Je vous laisse donc la parole, avant que nous passions aux questions.

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

C'est pour moi un plaisir de vous rencontrer aujourd'hui, et merci de nous avoir invités. Je suis parmi vous pour faire le point sur le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Je vais partager mon temps avec le ministre Merrifield, qui a des commentaires plus précis à faire sur des questions qui relèvent de ses responsabilités.

Je suis accompagné aujourd'hui de Yaprak Baltacioglu, sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et de John Forster, sous-ministre délégué de l'Infrastructure. Il y a aussi d'autres fonctionnaires dans la salle, au cas où ce serait nécessaire.

Mesdames et messieurs les députés, la dernière fois que nous étions ici, en octobre dernier, nous vous avons présenté un aperçu de notre portefeuille.

[Français]

La dernière fois que nous étions ici, en octobre dernier, nous vous avons présenté à vous, membres du comité, un aperçu de notre portefeuille.

[Traduction]

Je vous ai fait part de mes réflexions sur le rôle du secteur des transports dans l'économie canadienne et sur les effets des investissements dans l'infrastructure sur les collectivités canadiennes et de nos partenariats avec les provinces, les territoires et les municipalités. J'ai également soulevé la question des menaces permanentes pour la sécurité et j'ai parlé de l'importance de nos relations avec les partenaires internationaux.

Aujourd'hui, j'aimerais faire le point sur ces questions touchant les transports et l'infrastructure et parler de ce que l'avenir nous réserve. Je répondrai ensuite à vos questions, bien sûr.

En ce qui concerne les progrès liés à l'infrastructure, la dernière fois que je me suis adressé à vous, je vous ai parlé des fonds gérés par Infrastructure Canada dans le cadre du Plan d'action économique. Il s'agit du Fonds de stimulation de l'infrastructure de quatre milliards de dollars, du Fonds pour l'infrastructure verte d'un milliard de dollars, du supplément de 500 millions de dollars au volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada et de la somme de 25 millions de dollars pour la Coalition nationale sur les sentiers. Nous avons également accéléré et rationalisé les fonds existants dans le cadre du plan Chantiers Canada de 33 milliards de dollars pour que nos partenaires puissent tirer parti de ces investissements plus tôt que prévu. Depuis le lancement du Plan d'action économique, 10,7 milliards de dollars ont été consacrés aux programmes d'Infrastructure Canada dans le cadre d'environ 6 200 projets. Outre les contributions de nos partenaires, notamment les provinces, les territoires et les municipalités, cela représente un investissement total de plus de 30 milliards de dollars.

Comme vous le savez, jeudi dernier, le premier ministre a annoncé la prolongation, d'ici le 31 octobre 2011, de l'échéance des projets financés en vertu de quatre programmes d'infrastructure, y compris le Fonds de stimulation de l'infrastructure et le complément du volet Collectivités. Cela permettra d'ajouter une période supplémentaire de sept mois aux promoteurs de projets qui ont besoin de plus de temps, où qu'ils soient au Canada.

[Français]

Comme vous le savez, jeudi dernier, le premier ministre a annoncé la prolongation, d'ici le 31 octobre 2011, de l'échéance des projets financés en vertu de quatre programmes d'infrastructure, y compris le Fonds de stimulation de l'infrastructure et le complément du volet Collectivités. Cela permettra d'accorder une période supplémentaire de sept mois aux promoteurs de projets qui ont besoin de plus de temps, où qu'ils soient au Canada.

[Traduction]

La grande majorité des projets sont en bonne voie d'être achevés d'ici le 31 mars 2011. La prolongation est une approche juste et raisonnable qui permettra aux autres projets de franchir la ligne d'arrivée avec succès. Même si le Canada est le pays du G7 à s'être le mieux sorti de la récession, la reprise mondiale est encore fragile. Cette prolongation est une façon responsable de continuer de stimuler l'économie, et ce, sans entraîner des coûts supplémentaires pour les contribuables. Il s'agit très certainement d'une bonne mesure pour le pays ainsi que pour l'économie. Ainsi, le Canada pourra retourner à des budgets équilibrés tout en procédant au parachèvement de projets valables.

[Français]

Même si le Canada est le pays du G7 à s'être le mieux sorti de la récession, la reprise mondiale est encore fragile. Cette prolongation est une façon raisonnable de continuer de stimuler l'économie, et cela, sans entraîner de coûts supplémentaires pour les contribuables. Il s'agit très certainement d'une bonne mesure pour le pays ainsi que pour l'économie. Ainsi, le Canada pourra retourner à des budgets équilibrés, tout en procédant au parachèvement de projets valables.

[Traduction]

Monsieur le président, comme vous pouvez le constater dans le Budget supplémentaire des dépenses (B) d'Infrastructure Canada, nous cherchons à reporter des fonds de 2009-2010 à 2010-2011 pour de nombreux programmes afin de répondre aux besoins de nos partenaires en matière de financement.

C'est un élément important sur lequel nous pourrions vous en dire davantage durant la période de questions et de réponses. Dans le cadre des programmes de contribution passés et actuels, le financement est accordé à mesure que nos partenaires présentent des demandes pour les travaux qu'ils ont achevés. En ce qui concerne plusieurs projets, les travaux pourraient bien être en cours ou presque terminés avant que nous ne recevions une première demande et avant que nous puissions payer quelque facture que ce soit. Grâce au report de fonds, les ressources nécessaires seront disponibles pour rembourser les coûts des projets que le gouvernement s'est engagé à appuyer quand il recevra les demandes. Autrement dit, l'activité économique est entreprise, des personnes sont embauchées, les contrats sont signés, toutes sortes de travaux sont menés sur le terrain, mais nous ne pouvons pas payer les factures tant qu'elles ne nous sont pas présentées. C'est pour cette raison que nous demandons ce report. Cela se fait à peu près chaque année à Infrastructure Canada, et il en sera de même cette année aussi.

À mesure que nous progressons dans l'affectation de fonds à court terme dans le cadre du Plan d'action économique, nous continuons à verser des fonds à long terme dans le cadre du plan Chantiers Canada de 33 milliards de dollars, qui comprend le Fonds de la taxe sur l'essence. Ce fonds a doublé pour atteindre deux milliards de dollars par année en 2009. Cette somme de deux milliards de dollars est affectée au projet d'infrastructure dans les petites et les grandes municipalités de l'ensemble du pays. Dans le budget de 2008, nous avons annoncé que le Fonds de la taxe sur l'essence deviendrait permanent après 2014. Ce financement peut être utilisé par les municipalités au besoin, que ce soit immédiatement ou à tout autre moment dans l'avenir.

Passons maintenant à Transports Canada. Nous continuons de mettre en place un réseau de transport sécuritaire, sûr, durable et efficace. Même si le temps ne nous permet pas de discuter en détail de toutes ces mesures, permettez-moi d'en aborder rapidement quelques-unes. Tout d'abord, parlons de la mesure adoptée par notre gouvernement pour protéger notre système d'aviation civile. Nous savons que l'aviation civile demeure une cible pour les terroristes, et les récentes tentatives contre des transporteurs aériens internationaux ont fait ressortir encore davantage le besoin de demeurer vigilants. Notre gouvernement continue d'apporter des changements importants au système de la sûreté aérienne au Canada, notamment par la mise en place de nouveaux scanners corporels dans les aéroports canadiens et l'élaboration d'un programme d'observation du comportement des passagers, ainsi que par la mise au point de plans de sûreté aérienne destinés aux principaux aéroports du Canada pour évaluer leur état de préparation en matière de sûreté et apporter des changements, au besoin.

Nous avons également pris des mesures pour assurer la sûreté du fret aérien en investissant 95,7 millions de dollars sur cinq ans dans le cadre du Programme de sûreté du fret aérien. Ce programme renforcera le contrôle du fret aérien et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Nous continuerons de centrer nos efforts sur la sûreté de nos transporteurs aériens. Nous investissons dans la sécurité et la sûreté, car il s'agit de notre plus grande priorité. En parallèle, nous continuons également à réaliser des investissements dans l'infrastructure de transport pour créer des emplois et stimuler l'économie, particulièrement en cette période d'incertitude économique.

Passons maintenant aux ports canadiens. Je peux vous dire que les ports canadiens sont la pierre angulaire de nos initiatives de porte d'entrée et de corridor. Certains figurent parmi nos plus grandes réussites, et c'est dans les initiatives de porte d'entrée et de corridor que nous pouvons trouver certains de nos partenariats les plus productifs. Dans le cadre du Plan d'action économique du Canada, notre gouvernement a annoncé près de 104 millions de dollars dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure pour 30 projets à des ports gérés par des administrations portuaires canadiennes.

● (1535)

[Français]

Dans le cadre du Plan d'action économique du Canada, notre gouvernement a annoncé l'octroi de près de 104 millions de dollars à des ports gérés par des administrations portuaires canadiennes pour 30 projets dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure.

[Traduction]

À titre d'exemples, 20,6 millions de dollars serviront à la mise à niveau de l'infrastructure portuaire du Port Metro Vancouver et 15,3 millions de dollars sont consacrés à l'Administration portuaire de Montréal. Ces investissements, comme d'autres également, permettent au Canada d'être compétitif à l'échelle nationale et internationale, et de faire progresser la stratégie de notre gouvernement relativement aux portes et aux corridors.

Étant donné que les volumes d'échanges commerciaux ont augmenté par rapport aux niveaux d'avant la récession, les ports du Canada et d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement nous ont permis de surpasser nos concurrents relativement aux avantages économiques du commerce international.

[Français]

Ces investissements permettent au Canada d'être plus compétitif à l'échelle nationale et internationale, et de faire progresser sa stratégie relativement aux portes et aux corridors.

Étant donné que les volumes d'échanges commerciaux ont augmenté par rapport aux niveaux d'avant la récession, les ports du Canada et d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement nous ont permis de surpasser nos concurrents relativement aux avantages économiques du commerce international.

● (1540)

[Traduction]

En particulier, nous avons réalisé d'importants progrès depuis le lancement en 2006 de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique dans le cadre de laquelle nous avons annoncé des projets d'une valeur totale de plus de 3,5 milliards de dollars à partir de contributions fédérales de 1,4 milliard de dollars. Cette initiative a remporté un énorme succès.

Toutefois, nous ne pouvons pas nous reposer sur nos lauriers, car nous devons aborder l'efficacité, la fiabilité et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement afin de demeurer compétitifs à l'échelle internationale.

Nous examinerons également les leçons apprises de la Porte d'entrée du Pacifique et nous les appliquerons à des initiatives telles que celles de la Porte d'entrée de l'Atlantique et de la Porte continentale Ontario-Québec.

Le passage international de la rivière Detroit représente un élément clef de notre stratégie sur les portes d'entrée et les corridors. Il constitue le projet de pont le plus important dans l'histoire de l'Amérique du Nord étant donné que la circulation transfrontalière entre Windsor et Detroit représente 30 p. 100 de l'ensemble du commerce entre le Canada et les États-Unis. Nous sommes déterminés à faire construire le pont et nous demeurons engagés à l'égard du projet. Par conséquent, nous avons offert un maximum de 550 millions de dollars pour les composantes du projet au Michigan. Cela dit, notre participation financière est assujettie à l'adoption, par l'Assemblée législative du Michigan, de toutes les lois habilitantes relatives au projet du pont.

Malheureusement, le Sénat du Michigan a ajourné sans avoir soumis au vote la loi autorisant le passage international de la rivière Detroit. J'ai discuté avec le gouverneur élu Rick Snyder, et il s'est engagé à faire de ce projet une priorité et à collaborer afin d'obtenir les approbations législatives nécessaires au Michigan.

Au cours de la prochaine année, nous continuerons de travailler étroitement avec l'État du Michigan et avec le gouvernement américain afin de faire progresser la construction du pont. On peut certainement dire que c'est le projet d'infrastructure le plus important planifié au Canada. Ce pont est nécessaire pour accroître la circulation commerciale pour les années à venir. Nous sommes déterminés à déployer tous les efforts nécessaires auprès de nos partenaires américains, tant le gouvernement fédéral que l'État du Michigan.

Le ministre Merrifield a quelques remarques pour conclure.

L'hon. Rob Merrifield (ministre d'État (Transports)): J'ai énormément de respect pour votre comité. Je tiens à vous remercier du travail que vous avez fait relativement à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Je vous signale que nous avons l'intention d'accélérer le traitement de ce dossier et de vous le confier aussi rapidement que possible après la deuxième lecture. On m'a dit qu'il y a bien des chances que ce soit possible avant Noël.

Permettez-moi de faire une mise au point rapide au sujet de Marine Atlantique, qui assure, en vertu de la Constitution, un service de transport de passagers et de marchandises par traversier entre North Sydney et Terre-Neuve. Il s'agit de North Sydney en Nouvelle-Écosse.

Le réseau de traversiers est un réseau de transport important pour bon nombre de voyageurs et de marchandises. Ce réseau était dans une situation épouvantable quand nous sommes arrivés au pouvoir. Nous avons alors adopté notre programme Vision Atlantique. À vrai dire, ce réseau de transport était à l'agonie.

Permettez-moi de vous donner une idée de l'ampleur des travaux de réaménagement du réseau que nous avons entrepris. Non seulement nous ajouterons deux nouveaux navires qui augmenteront de 40 p. 100 la capacité du réseau de Marine Atlantique, comparativement à la capacité des navires qui seront remplacés — en fait l'accroissement total de la capacité de transport dans les soutes ventrales est de 50 p. 100 —, mais nous avons prévu également près de 90 millions de dollars — en fait un peu plus de

90 millions — pour les installations côtières à North Sydney, à Argentinia et à Port aux Basques.

À titre de précision, les deux nouveaux navires viendront remplacer le *Caribou* et le *Smallwood*, deux navires vieillissants. On construira les deux nouveaux navires qui ont reçu pour nom *NM Blue Puttees* et *NM Highlanders*. Leurs constructions se déroulent comme prévu. Le premier devrait être achevé en décembre et mis en service en mars, ou même avant. Le deuxième navire arrivera en février et il sera mis en service bien avant la haute saison du printemps.

Grâce à sa capacité accrue de transporter les passagers et les marchandises à l'approche du printemps, Marine Atlantique sera beaucoup plus en mesure de supporter la pression dont elle a fait l'objet. La construction des installations côtières est déjà en cours et se poursuivra durant les trois prochaines années.

La mise en service de ces deux nouveaux navires contribuera à réduire les émissions de CO₂, à améliorer l'épuration des eaux usées et à accroître de façon globale le rendement du carburant. Ces deux navires suscitent beaucoup d'enthousiasme. Ils sont à la fine pointe du progrès. Nous les avons affrétés pour une période de cinq ans. Tous ceux qui les ont vus les ont trouvés formidables. Marine Atlantique a attendu depuis longtemps cette amélioration majeure et il était temps qu'elle l'obtienne.

Notre investissement ne s'est pas limité à un peu plus d'un demi-milliard de dollars — 521 millions de dollars sur une période de cinq ans — prévu au budget de 2010, mais depuis que nous sommes arrivés au pouvoir, l'investissement total est de près d'un milliard de dollars. Cet argent a été consacré à Marine Atlantique afin qu'elle puisse résoudre ses problèmes.

Merci.

• (1545)

Le président: Merci.

Avant de passer à M. McCallum, le protocole m'oblige à passer au crédit 1.

Monsieur McCallum.

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

Merci, messieurs les ministres, d'être venus.

Je ne veux pas que vous pensiez que je vous ignore, mais je vais devoir m'éclipser avant la fin de la réunion pour faire un discours à la Chambre des communes. Je suis tout à fait d'accord avec vous en ce qui concerne le pont de Windsor. Il est inadmissible que les choses traînent pendant des années. Mais je ne suis pas d'accord avec vous sur tous vos points.

Dans son budget, Jim Flaherty a dit que si nous voulions être efficaces, l'infrastructure devait être à pied d'oeuvre dans un délai de 100 jours. Si nous regardons les données de l'année dernière, qui sont maintenant à notre disposition, au sommet de la récession, du chômage et de la crise financière, lorsque nous avions le plus besoin d'argent, seulement 25 p. 100 des fonds alloués à l'infrastructure ont été dépensés, y compris à peine 3 p. 100 du Fonds pour l'infrastructure verte. N'oubliez pas que nous affrontions alors le pire de la crise, alors que nous avions le plus besoin d'argent. Pourquoi?

L'hon. Chuck Strahl: Une fois de plus, je reviens à mes deux arguments de base. Primo, la vérificatrice générale a analysé le programme et son exécution, ainsi que l'équilibre entre le contrôle et la gestion du risque. Dès qu'on engage des dépenses de cette envergure, il faut que la programmation, le contrôle et le suivi soient faits correctement. La vérificatrice générale, vous le reconnaîtrez, a louangé nos fonctionnaires, puisqu'elle a reconnu que l'argent a été dépensé en un temps record sans sacrifier pour autant le contrôle et le suivi.

Deuzio, pour la plupart de ces projets, l'activité économique démarre bien avant que l'argent soit dépensé. Des gens contractent une entente, nous signons l'accord de contribution, et ils se mettent tout de suite au travail et commencent à dépenser dès que l'entente est signée. Donc, l'argent fait tache d'huile avant même que l'on ne paie les factures. C'est comme si vous faisiez des travaux de rénovation dans votre maison. Disons que vous rénovez votre salle de bain: vous appelez un entrepreneur, le plombier se met au travail, vous appelez ensuite les charpentiers, les fournisseurs vous approvisionnent en matériaux, des emplois sont créés, mais vous ne payez la facture qu'à la toute fin des travaux, une fois qu'ils ont été inspectés et approuvés. Eh bien, c'est ce que nous faisons. Toutes les sommes ne sont pas dépensées, mais ce n'est pas nouveau; cela remonte à l'époque des libéraux, comme vous le savez, monsieur McCallum. Eh bien, c'est exactement ce qu'on fait maintenant; on ne peut pas payer une facture qui n'a pas encore été soumise.

L'hon. John McCallum: C'est vrai, sauf qu'on le sait d'avance lorsqu'on prend cet engagement. Ils se sont malgré tout engagés à dépenser deux milliards de dollars cette année-là, alors qu'ils n'en ont dépensé qu'un quart, et seulement 3 p. 100 dans le Fonds pour l'infrastructure verte. Je continue de penser que c'est un échec; le gouvernement n'a pas respecté son engagement à dépenser ces fonds. Regardons les deux dernières années dans leur ensemble — c'est-à-dire cette année et celle d'avant —, et si l'on inclut toutes les autorisations qu'Infrastructure Canada a demandées, vous ne réclamez quand même que deux milliards sur quatre pour ces deux années. Donc, dans le budget, vous affirmez avoir dépensé quatre milliards de dollars sur deux ans. Maintenant, vous n'en demandez que la moitié, c'est-à-dire deux milliards de dollars. Par exemple, si vous affirmez qu'un nombre donné d'emplois ont été créés, vous fondez cette estimation sur quatre milliards. Mais dans les faits, vous n'auriez créé que la moitié de ce nombre d'emplois puisque vous n'avez reçu que deux milliards de dollars. Je ne comprends pas comment vous avez fait pour recevoir une si petite portion de l'argent qu'on vous avait promis.

Je souhaite maintenant revenir à la question du délai de grâce de sept mois. Nous avons demandé six mois, donc je ne peux pas me plaindre, sauf pour ce qui est de l'opportunité de l'annonce. Nous demandions ce délai de grâce depuis plusieurs mois, mais vous avez attendu si longtemps que les municipalités en ont souffert à au moins deux égards.

Premièrement, elles ont dépensé des millions de dollars en heures supplémentaires pour essayer de respecter cette échéance arbitraire qui avait été annoncée. L'ancien maire d'une ville, de Brantford en l'occurrence, a dit que sa municipalité à elle seule a dépensé des millions de dollars en heures supplémentaires pour respecter une échéance qui a ensuite été reportée.

Deuxièmement, vous avez parlé de la réévaluation des projets pour pouvoir respecter l'échéance. J'imagine que par « réévaluation », vous voulez dire réduction, c'est-à-dire les retrancher. Maintenant que l'échéance a été reportée, est-ce que vous permettrez à ces villes

qui ont remanié ou retranché leurs projets de revenir à leur projet original, maintenant qu'elles ont un délai de grâce de sept mois?

• (1550)

L'hon. Chuck Strahl: Premièrement, merci pour vos félicitations sur le report de l'échéance.

Comme je l'ai dit à la Chambre, nous ne pouvions pas prendre de décision finale avant d'avoir les données de toutes les provinces. Nous avons recueilli des anecdotes, mais nous devons obtenir les données des provinces, qui étaient responsables de l'exécution des projets. Nous fournissons l'argent; elles fournissent le savoir-faire.

Il n'y a que trois semaines que nous avons toutes les données de tous les projets dans toutes les provinces. Une fois ces données entrées, il est devenu évident, après analyse, qu'un grand nombre de projets, soit environ 90 p. 100, seraient terminés à temps. Toutefois, il y avait quand même 10 p. 100 des projets qui n'arriveraient pas à respecter l'échéance, ou qui seraient trop cher — par exemple, revêtir une route en plein hiver.

Nous essayons bien sûr d'envoyer un message cohérent. Comme vous le savez, à la Chambre, en réponse à vos questions et à celles d'autres députés, j'essaie de répondre de façon juste et raisonnable. Je me suis réuni avec les ministres provinciaux. La proposition visant à prolonger l'échéancier de six mois était juste, mais un délai de grâce de sept mois était aussi juste et raisonnable.

Bref, nous sommes convaincus que 90 p. 100 des projets seront terminés. Il faut comprendre qu'il y a quand même des conditions à cette prolongation d'échéance. Nous ne rédigeons pas de chèque en blanc. Les promoteurs ont des obligations; par exemple, ils doivent nous montrer que les projets sont en cours et qu'ils n'ont pas été mis de côté; les projets doivent avoir déjà commencé. Les promoteurs doivent également avoir engagé des dépenses. Ils doivent nous fournir des rapports d'étape. Après tout, ils nous ont promis qu'ils pouvaient faire le travail, et nous ne faisons que leur demander de tenir parole. Ils doivent nous prouver, à l'aide d'une évaluation d'un ingénieur, qu'ils peuvent faire le travail dans le délai imparti.

Nous n'acceptons plus de nouvelles demandes. Il ne s'agit pas d'un nouveau programme ou d'une prolongation pour entreprendre de nouveaux projets ou présenter de nouvelles idées. Ce sursis s'applique uniquement aux projets qui sont déjà en cours.

Le président: Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Merrifield.

Vous avez mentionné le NM *Caribou* et le NM *Joseph and Clara Smallwood*, si ma mémoire est bonne. Ce dernier a été bâti au chantier maritime MIL Davie à Lévis.

À quel endroit ces deux nouveaux navires ont-ils été construits?

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield: Ils sont actuellement en rénovation en Allemagne. Les deux nouveaux navires sont suédois. Nous les avons affrétés pour une période de cinq ans. Les travaux de réfection qu'ils nécessitent sont assez coûteux. Par exemple, il fallait les rapetisser afin qu'ils puissent rentrer dans Port aux Basques. Ce sont des navires de deux et de trois ans, respectivement. Ils sont à la fine pointe de la technologie, presque taillés sur mesure pour l'emploi qu'on en fera entre North Sydney et Port aux Basques.

[Français]

M. Michel Guimond: Sauf erreur, ce sont des bateaux suédois qui sont loués pour une période de cinq ans, n'est-ce pas?

[Traduction]

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

[Français]

M. Michel Guimond: Or la transformation, l'amélioration, la modernisation, les ajustements pour résoudre certaines problématiques, comme celle de Port aux Basques dont vous avez parlé, ont été faits en Allemagne. Ces travaux n'auraient-ils pas pu être faits au Québec ou au Canada?

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield: Non, nous n'avons pas la capacité de le faire ici, surtout étant donné les échéances. Il s'agit de navires de la flotte de Stena Line. En vertu du contrat, on nous livre des bateaux adaptés et prêts à être mis en service. Stena Line est une entreprise de plus de sept milliards de dollars et possède la capacité de faire ce type de travaux dans les délais prescrits.

Nous ne voulions surtout pas nous retrouver dans une situation où nous devions passer une autre saison estivale sans la capacité supplémentaire et des bateaux à la fine pointe de la technologie. Il y a deux problèmes de base à Marine Atlantic. Premièrement, sa flotte est vieille et désuète et ses bateaux ne sont pas fiables. Le *Smallwood* est tombé en panne plusieurs fois l'été dernier, ce qui a chamboulé la saison touristique en plein été, alors que ses capacités étaient déjà utilisées au maximum.

Nous devons avoir une capacité suffisante et nous devons avoir de nouveaux vaisseaux.

• (1555)

[Français]

M. Michel Guimond: Vous mentionnez une foule de raisons.

Pour être clair, le locataire est Marine Atlantic S.C.C., et le locateur est une firme suédoise. Nous avons des chantiers maritimes au Québec et au Canada. Par exemple, le chantier maritime MIL Davie à Lévis emploie environ 200 personnes. C'est là qu'a été bâti le NM *Joseph and Clara Smallwood*. Ça veut dire qu'on aurait certainement eu l'expertise nécessaire pour procéder à la rénovation et à l'amélioration des deux navires que vous louez aux Suédois. Vous auriez pu imposer à Marine Atlantic S.C.C. des conditions pour faire en sorte de favoriser notre économie.

À la place, vous allez contribuer à la prospérité économique de l'Allemagne avec les impôts des contribuables du Québec et du Canada.

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield: Non, ce n'est pas du tout vrai. Ils n'auraient jamais pu faire tout cela.

Il ne s'agit pas de rénovations mineures. Ces navires devaient être rapetissés. Ils ont été sectionnés et les deux moitiés ont été recollées

ensemble; ce n'est pas une mince tâche. C'est presque du sur mesure, il y a beaucoup de places assises additionnelles. Marine Atlantic aurait certainement pu s'occuper des sièges supplémentaires, mais lorsque nous émettons un contrat — il s'agit d'un contrat de fibre pour ces navires —, nous avons d'autres options. Il n'aurait pas été dans le meilleur intérêt du Canada ou de Marine Atlantic de faire venir les vaisseaux tels quels et de les adapter sur place. Ce n'est pas quelque chose que nous aurions pu faire dans le délai prescrit et, de toute façon, nous n'avions pas la capacité de travailler sur des navires de cette taille.

[Français]

M. Michel Guimond: Ma question s'adresse au ministre Strahl.

Ce Budget supplémentaire des dépenses prévoit allouer 587,1 millions de dollars de plus aux crédits pour le Fonds de stimulation de l'infrastructure. Cette réaffectation est-elle attribuable au fait d'avoir reçu plus de demandes de remboursement des promoteurs que ce qu'on avait prévu initialement? Pourquoi voulez-vous avoir 587 millions de dollars de plus?

[Traduction]

L'hon. Chuck Strahl: Peut-être que John pourrait répondre à cette question. En ce qui concerne les 500 millions, je ne suis pas sûr de ce que ce nombre représente. Chaque année, nous réservons une certaine somme pour l'infrastructure, dans ce cas-ci, le Fonds de stimulation de l'infrastructure. Nous ne pouvons jamais être sûrs — par exemple, actuellement, il y a 1 300 projets qui sont terminés, mais pour lesquels nous n'avons pas encore reçu de factures. Jusqu'à ce que nous les recevions, nous ne pourrions pas être sûrs de ce que représentent ces projets. Chaque année, nous devons réallouer des sommes en fonction des factures qui sont rentrées. Cette réallocation figure au budget. C'est le montant d'argent qui sera dépensé, mais nous ne savons pas quand nous recevrons les factures. Les promoteurs doivent nous les faire parvenir, mais, comme je l'ai dit, il y a actuellement 1 300 projets sans facture, et donc nous allons devoir réallouer cet argent.

John, avez-vous une réponse en ce qui concerne ces 570 millions de dollars?

M. John Forster (sous-ministre délégué, Infrastructure Canada): Oui.

Une partie de cet argent est réallouée en vertu des pouvoirs législatifs conférés dans la Loi d'exécution du budget de l'année dernière. Cela ne fait donc pas partie des budgets supplémentaires d'aujourd'hui. Ces sommes ont déjà été réallouées et sont là à titre d'information. Toute somme qui n'a pas été dépensée l'année dernière est offerte une fois de plus aux promoteurs cette année: quatre milliards en vertu du fonds de stimulation, et 500 millions en vertu du fonds supplémentaire pour les collectivités.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Madame Ashton.

• (1600)

Mme Niki Ashton (Churchill, NPD): Merci, monsieur le président.

Ma première question au ministre est la suivante. Transports Canada mène actuellement une évaluation de la sécurité de l'aviation. On nous avait dit que cette analyse serait terminée à l'automne 2010. Manifestement, il y a eu des retards; quelle est la nature de ce retard et quand pouvons-nous nous attendre à voir ce rapport?

L'hon. Chuck Strahl: Je pense que monsieur le ministre Merrifield a des observations à faire, tout particulièrement en ce qui concerne l'ACSTA.

En fait, on mène trois projets en parallèle. Il y a l'analyse du système de sécurité de l'aviation. Ensuite, il y a l'enquête sur Air India et les recommandations qui en découlent. Enfin, il y a l'analyse de l'ACSTA, notre programme de sécurité aérienne. Toutes ces études doivent être menées en parallèle et aboutir à l'automne en même temps. Il était presque impossible de mener chacune de ces analyses indépendamment, car elles sont toutes interreliées.

Rob, souhaitez-vous ajouter quoi que ce soit?

L'hon. Rob Merrifield: Oui. Il faut savoir que l'analyse de l'ACSTA, dont nous sommes chargés, est presque terminée. Pour la première fois, l'ACSTA, à titre de société d'État, a reçu un crédit de 1,5 milliard dans le budget de 2010. Cette somme est assortie de l'obligation d'évaluer nos dépenses afin de nous assurer d'en avoir pour notre argent. C'est donc notre objectif. Comme je l'ai dit, le rapport est presque terminé, et nous apporterons bientôt des changements à nos opérations afin de nous assurer d'avoir un bon appareil de sécurité qui soit sûr et efficace à la fois. Après tout, on ne peut pas compromettre la sécurité, ni le débit des passagers, ni l'efficacité. D'après ce que j'ai vu, je pense que nous allons pouvoir apporter des améliorations et des changements importants dans nos aéroports.

Mme Niki Ashton: Ma prochaine question porte sur un enjeu que j'ai soulevé à la Chambre, et que les fonctionnaires du Manitoba soulèvent depuis longtemps. Il s'agit de la participation fédérale à la construction d'une route toutes saisons sur la côte Est du lac Winnipeg. Vous avez sûrement entendu parler de la grippe aviaire qui a coûté plusieurs vies dans une Première nation au bord de ce lac. Cette Première nation vit dans des conditions de tiers monde, et les chefs de ces collectivités ont récemment renouvelé leur demande d'investir dans une route accessible hiver comme été pour que ce groupe de collectivités de 10 000 personnes puissent avoir accès à des biens et des services qui sont indispensables à leur santé, entre autres choses.

Lorsque j'ai posé la question à la Chambre, on a parlé des engagements pris auprès des Premières nations dans le cadre du plan de relance économique. Étant donné qu'il s'agit d'une priorité pour le Manitoba, ainsi que pour les Premières nations, j'aimerais savoir ce que va faire le gouvernement fédéral en matière d'infrastructure pour les Premières nations. Je me rends compte que l'AINC a son mot à dire, mais comme je l'ai dit, vous, monsieur le ministre, avez répondu à cette question à la Chambre voilà trois semaines. Alors j'aimerais entendre votre avis à ce sujet également.

L'hon. Chuck Strahl: Je vous remercie de votre question. Puisque j'ai déjà été ministre des Affaires indiennes, ce n'est pas la première fois que j'en entends parler.

Le Manitoba ne nous a jamais fait savoir par écrit que ce serait sa priorité absolue. Je sais que la province souhaite qu'on fasse quelque chose, et on est tous du même avis, mais selon les estimations que j'ai vues dans les journaux, il faudrait amasser 1,4 milliard de dollars. Pour que le projet se réalise, il faudrait que ce soit la priorité absolue du Manitoba pour ce qui est de recevoir des sommes équivalentes du

gouvernement fédéral. Cela n'a jamais été le cas, et je comprends pourquoi. C'est un projet qui est tellement onéreux.

Tout le monde espère qu'on pourra faire quelque chose. Peu à peu, on améliore les routes et on fait d'autres choses pour favoriser l'accessibilité. Malheureusement, c'est un projet tellement dispendieux que ce n'est jamais devenu une priorité absolue. Il y a tellement de choses à faire au Manitoba et ailleurs. Donc c'est un projet extrêmement onéreux. Je suppose que si c'était la priorité absolue du Manitoba, on nous le dirait. Mais on n'a rien entendu jusqu'à maintenant.

Nous avons échangé des idées, mais nous n'avons jamais reçu de proposition écrite. On n'y a jamais accordé une grande priorité. Il faudrait abandonner presque tous les autres projets pour pouvoir réaliser celui-ci. C'est dire à quel point il s'agit d'un projet de grande envergure.

•(1605)

Mme Niki Ashton: Je vous remercie de vos observations. Dans le même souffle, je vous dirais que les épidémies de grippe font des ravages dans ces collectivités année après année. Les gens décèdent, alors qu'ils ne devraient pas mourir de la grippe dans un pays comme le Canada.

Nous savons que le ministère des Affaires indiennes investit des sommes importantes dans le réseau routier hivernal, qui demande de plus en plus d'entretien à cause des changements climatiques. Je soutiendrais que, pour le gouvernement fédéral, cette situation est tout simplement insoutenable vu la perte de vies humaines. Peut-être qu'il faudrait envisager d'affecter systématiquement des fonds au système routier hivernal. Certaines Premières nations qui y travaillent déjà depuis quelques années ont fait valoir cette idée.

Voici ma dernière question. Monsieur Merrifield, dans les localités rurales et nordiques, les petits bureaux de poste reçoivent très peu de financement. Les services s'en ressentent, et c'est une grande préoccupation. Mais on est incapable de remplacer les travailleurs qui partent à la retraite, de maintenir en poste les travailleurs actifs et de renoncer à la sous-traitance. Dans les localités que je représente, le courrier ne se rend pas, et c'est une grande préoccupation pour ces localités rurales et nordiques. J'aimerais savoir ce que fait le gouvernement pour soutenir Postes Canada, qui est chargée d'offrir un service bien différent dans les régions rurales et nordiques du Canada.

L'hon. Rob Merrifield: C'est une très bonne question, et je vous remercie de l'avoir posée puisque je viens également d'une région rurale.

Après mon arrivée à la tête de Postes Canada, nous avons élaboré une charte qui garantissait un service à tous les Canadiens, y compris ceux des régions rurales. Notre engagement est énoncé dans la charte, qui prévoit notamment un moratoire sur les fermetures de bureaux de poste, tout particulièrement dans les régions rurales. Certains sont très petits à cause d'un incendie ou parce que le maître de poste tient le bureau chez lui. Parfois, il faut faire appel à la municipalité et solliciter son aide.

Je peux vous donner maints exemples où l'on a suivi la charte pour veiller à ce que le courrier se rende dans les régions rurales du Canada et que le service ne soit pas en péril. La charte devrait rassurer tous les Canadiens puisqu'on y trouve l'obligation pour Postes Canada d'assurer un service à la population. C'est l'une des raisons pour lesquelles Postes Canada est une société d'État. Nous allons continuer à remplir notre mandat, et Postes Canada n'a pas du tout l'intention de mettre en péril le service de quelque façon que ce soit.

Le président: Merci.

Monsieur Jean, à vous la parole.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vais partager mon temps de parole avec Mme Brown, si cela vous convient.

Premièrement, monsieur le ministre, j'aimerais vous féliciter pour votre français. J'ai cru percevoir un accent du Nord de l'Alberta. C'est la première fois que je comprends tout ce qu'on me dit en français, et j'ai été franchement impressionné.

L'hon. Chuck Strahl: Je ne crois pas que ce soit très rassurant.

M. Brian Jean: J'aimerais faire quelques observations sur le Fonds pour l'infrastructure verte. Peut-être que M. McCallum n'est pas au courant, mais c'est un programme sur cinq ans qui ne fait pas partie du plan de relance en tant que tel.

J'aimerais vous féliciter. Il paraît que la ligne de transmission dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique a été très bien reçue. C'est positif pour l'environnement et pour les investissements qu'on souhaite faire dans cette région. Je crois savoir que c'est dans une circonscription néo-démocrate, en passant.

En outre, on ne tarit pas d'éloges à l'endroit du projet Mayo B — 71 millions de dollars tirés du Fonds pour l'infrastructure verte. Le gouvernement du Yukon a effectivement entrepris ce projet. Je crois savoir que quelques localités ont cessé de consommer du diesel et que le rendement de l'investissement pour le contribuable canadien va s'échelonner sur huit ans grâce aux coûts de livraison du diesel qui seront moindres.

J'aimerais poser une question à M. Merrifield à propos de Marine Atlantic.

Mais avant, j'aimerais vous féliciter d'avoir reporté la date limite pour les projets d'infrastructure. C'est une décision qui a été bien accueillie par la FCM et d'autres groupes. Puisque nous nous approchons de la fin de la saison de construction, c'est une décision pratique, raisonnable et juste. À mon avis, c'était très sensé.

Monsieur le ministre Merrifield, vous avez dit que Marine Atlantic peinait à rester à flot avant que notre gouvernement ne prenne le pouvoir en 2006. Pourriez-vous nous donner un aperçu du service avant 2006? Bien des gens des provinces de l'Atlantique m'ont donné leur avis, pas seulement sur l'exigence constitutionnelle de ce service constitutionnel, mais également sur d'autres aspects de ce service entre les diverses provinces.

• (1610)

L'hon. Rob Merrifield: Volontiers. Aucun gouvernement n'en serait fier. Quand nous avons pris le pouvoir, la ponctualité de Marine Atlantic avait baissé de 10 p. 100 pendant les mois d'été, soit la période de pointe. La flotte était vieillissante, peu fiable et il n'y avait pas de capacité supplémentaire pour combler les lacunes. Bien entendu, il y aura toujours des retards, que ce soit causé par le temps qu'il fait ou d'autres choses. Les gens du Canada atlantique

sont compréhensifs et ont appris à s'en accommoder. Mais quand la flotte se détériore et qu'elle est vieillissante, on risque d'avoir des ennuis. C'est très difficile de maintenir les activités.

En plus, les installations côtières se dégradaient. Grâce aux sommes allouées avant 2010, nous avons mis en service *Atlantic Vision*. Dieu merci. Ce n'est pas encore satisfaisant, mais au moins 43 p. 100 des liaisons sont à l'heure pendant l'été. Cet été, c'était encore un petit peu mieux et la circulation des camions n'a jamais été aussi importante.

On ne pourra toutefois pas résoudre tous les problèmes de Marine Atlantic sans l'achat de nouveaux navires. Je ne vous l'ai jamais dit, mais nous avons deux nouveaux navires d'une capacité de 40 p. 100 supérieure à celle du *Smallwood* ou du *Caribou*. En plus, nous avons le *Atlantic Vision*, un navire majestueux qui saura impressionner les touristes se rendant à Argentinia. Nous allons également moderniser le *Leif Ericson* au coût de 18 millions de dollars. Les quatre navires composant la flotte seront soit neufs, soit complètement modernisés. Ce n'est pas une mince affaire d'affecter les sommes nécessaires à la reconstitution de Marine Atlantic.

Les investissements dans Marine Atlantic vont permettre de moderniser les quais, les rampes, l'équipement et les services de technologie de l'information. L'objectif, c'était d'avoir une belle relation entre le gouvernement, Marine Atlantic, la population de Terre-Neuve-et-Labrador et du Canada atlantique. On souhaite leur donner les outils dont ils ont besoin pour mener leurs activités et assurer leur croissance au cours des années à venir.

M. Brian Jean: Merci.

Madame Brown.

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

Monsieur le ministre, j'aimerais vous remercier d'avoir reporté la date limite. J'ai envoyé une note à mes maires immédiatement après l'annonce, et le maire Tony Ban Bynen de Newmarket m'a répondu en disant: « Que de bonnes nouvelles. Merci. » L'un de ces projets allait bon train, mais avait connu des difficultés environnementales imprévues. Grâce à cette annonce, ils auront le temps de souffler un peu.

L'un de mes électeurs, le directeur exécutif du club de soccer de Newmarket, m'a remerciée au nom de son club en affichant un commentaire sur Facebook. Après avoir entamé leur projet et reçu du financement, ils se sont rendu compte qu'ils pourraient éventuellement construire des installations de soccer permanentes. Le délai supplémentaire va leur permettre de souffler et de prendre des décisions avec une vision à long terme. Je pense bien qu'ils pourront faire construire des installations permanentes.

Monsieur le ministre, vous avez dit ne pas avoir le temps de parler de toutes les initiatives de Transports Canada. Je me demandais si vous pourriez nous parler des initiatives que vous avez entreprises. Ces projets s'inscrivent-ils dans l'enveloppe de 42,6 millions de dollars?

L'hon. Chuck Strahl: La somme de 42,6 millions de dollars?

Mme Lois Brown: Oui, je me demandais à quoi allait servir la somme de 42,6 millions de dollars.

L'hon. Chuck Strahl: On peut presque toujours dire sans risque de se tromper que peu importe ce que fait le gouvernement fédéral par l'intermédiaire du ministère des Transports, sa priorité est la sûreté et la sécurité de la population, que l'on parle d'investissements à long terme pour améliorer les systèmes de sécurité dans les aéroports et d'autres systèmes de transport, de meilleurs résultats environnementaux pour d'autres modes de transport, de la connexion quai-navire, de la création de zones d'exclusion d'émissions sur les deux côtes, des nouvelles ententes sur les Grands Lacs visant l'amélioration de la qualité de l'air et des normes d'émissions et j'en passe. Notre priorité est toujours la sécurité et la sûreté, puis nous passons aux préoccupations environnementales et essayons d'améliorer les résultats.

Évidemment, pour ce qui est d'Infrastructure Canada, on a déjà noté que ce service a fait un travail extraordinaire car il a su payer dès l'arrivée des factures — et on ne peut pas intervenir plus tôt — et je peux vous assurer que dès que les factures arrivent, elles sont payées tout de suite.

Nous évaluons d'ailleurs les projets jusqu'à la dernière minute. Tous les députés m'ont donné leurs projets de dernière minute et m'ont demandé si je pouvais m'assurer que cela sera approuvé pendant les dernières semaines du programme. Je peux vous assurer que si ces projets me sont présentés avant la date butoir, ils seront étudiés. Il reste encore quelques projets sur lesquels nous n'avons pas encore tranché.

L'affectation des fonds se fait pour tout. Mais cela commence d'abord par la sécurité et la sûreté. Pour ce qui est du transport, on parle également de protection de l'environnement et d'amélioration, et du côté de l'infrastructure, on essaie simplement de distribuer cet argent le plus rapidement possible et nous encourageons les provinces à...

Je me contenterais d'ajouter à ce que vous avez dit plus tôt que les promoteurs qui veulent profiter de cette période de prolongation doivent s'assurer de bien lire les règlements connexes. Il ne s'agit pas simplement d'un chèque en blanc. Vous devez respecter certains engagements et paramètres pour être admissibles à cette prolongation de sept mois. Vous devez communiquer avec nous pour nous faire connaître le projet. Il ne faut pas se présenter simplement le 31 mars et se croiser les doigts. Consultez le site Internet et agissez.

• (1615)

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous poser une question et puis je laisserai le reste de mon temps de parole à ma collègue Judy Sgro.

J'aimerais vous poser une question bien simple mais je ne crois pas que vous nous ayez déjà donné la réponse. Prenons l'exemple de projets dont on a réduit la taille en raison de la date butoir. Puisqu'on a prévu maintenant une période de prolongation, est-ce que les promoteurs de ces projets pourront les modifier et les ramener à la taille originale?

L'hon. Chuck Strahl: On modifie la taille de projets pour une foule de raisons. Par exemple, un promoteur peut avoir eu un problème de nature environnementale et ne pas avoir été en mesure de poursuivre sans modifier le projet, ou avoir manqué d'argent ou de temps. Nous avons offert aux promoteurs la possibilité de réduire la taille de leurs projets pour diverses raisons, mais nous n'allons certainement pas revenir en arrière et reprendre l'étude des demandes ou de leur justification; nous n'allons pas revoir tous les projets un à un simplement parce qu'il y a une prolongation.

Cette prolongation est en fait une carte blanche et elle touche quiconque veut en profiter, mais la décision qui a été prise à l'égard des projets qui ont été choisis est finale. Donc, si un projet a été approuvé, peu importe l'état des travaux, il peut se poursuivre. Nous n'allons certainement pas lancer une autre série d'évaluations et de modifications des divers projets car ce n'est simplement pas possible.

Nous avons des milliers et des milliers de projets. Ils ne seront pas modifiés. Le promoteur n'a pas besoin de présenter de justification pour obtenir une prolongation de sept mois, mais nous n'allons certainement pas revoir chaque projet et inviter les promoteurs à présenter une nouvelle demande.

L'hon. John McCallum: Merci.

Judy.

L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.): Merci, monsieur McCallum.

Quels critères doivent respecter les promoteurs s'ils veulent être admissibles à la prolongation?

L'hon. Chuck Strahl: C'est assez simple. Ils doivent avoir commencé les travaux. En d'autres termes, ils doivent avoir amorcé les travaux associés au projet et donc avoir déjà dépensé de l'argent. C'est le premier critère.

Les promoteurs doivent également nous présenter les factures les plus récentes; ainsi, au 31 mars, ils doivent nous dire quel montant relève du gouvernement fédéral. Nous voulons connaître l'état des travaux du projet.

Ils doivent nous assurer qu'ils pourront terminer les travaux dans la période prévue, soit sept mois. Ils doivent nous fournir une attestation signée par un ingénieur qui indique qu'il est d'avis, à titre de professionnel, que le projet peut être terminé dans cette période de sept mois; de cette façon, nous ne nous retrouverons pas avec le même problème le 31 octobre prochain. Ils doivent nous fournir des mises à jour régulières sur l'état des travaux, ce qu'ils font habituellement de toute façon, mais ils doivent absolument le faire pendant la période de prolongation.

Je sais que j'en oublie un, John, pourriez-vous apporter cette précision?

M. John Forster: J'allais mentionner que tous ces renseignements se trouvent sur notre site Internet, où vous pouvez les lire. Toutes les provinces et municipalités sont déjà au courant.

L'hon. Judy Sgro: Avant que les libéraux n'insistent, avec succès, d'ailleurs, pour obtenir une prolongation — je pensais que je devais le signaler, parce que tout le monde l'a déjà mentionné, et nous voulons simplement nous assurer que tout le monde dit bien la même chose —, nombre de municipalités avaient dépensé probablement plus d'argent pour ces projets qu'elles ne l'auraient normalement fait parce qu'elles voulaient s'assurer de respecter la date butoir, parce qu'il s'agissait d'une balise très stricte.

J'espère que cela a permis de créer quelques emplois supplémentaires, en insistant pour que tout soit fait le plus rapidement possible. Pouvez-vous me dire combien de projets figuraient toujours sur cette liste de projets qui d'après vous ne seront pas terminés le 31 mars?

• (1620)

L'hon. Chuck Strahl: Je ne pense pas que nous puissions prédire ce que...

L'hon. Judy Sgro: Combien de projets étudiez-vous actuellement, combien de projets vous ont poussé à appuyer la motion du Parti libéral?

L'hon. Chuck Strahl: Je comprends ce à quoi vous voulez en venir en parlant de la motion du Parti libéral, mais je suis convaincu qu'une fois toutes les données disponibles, il est devenu évident que dans certains cas — et il ne s'agit que d'un tout petit pourcentage de projets — les travaux ne seraient peut-être pas terminés au 31 mars.

Mais pour ceux qui veulent profiter de cette période de prolongation... c'est un processus d'autosélection. Nombre d'intervenants diront « Je veux simplement finir les travaux pour pouvoir présenter mes factures et être remboursé ». Ils le feront peut-être ou ils pourront dire — et peut-être que les projets PRECO au Québec sont un exemple parfait — « J'ai terminé. Je dois simplement mettre une dernière couche de revêtement, et je le ferai en juillet quand il fait chaud et que la tâche est plus facile ».

Nombre de promoteurs profiteront de cette période de prolongation, mais comme je vous l'ai dit, il s'agit d'un processus d'autosélection. C'est pourquoi je dis que je sais qu'il n'en coûtera pas plus aux contribuables. Il n'y a plus d'argent pour les projets. Aucun autre montant n'est prévu dans le budget pour ces travaux. Cette prolongation permet simplement aux promoteurs de choisir.

Cette période de prolongation s'accompagne de responsabilités et d'engagements; nous pensons que la grande majorité des projets seront terminés au 31 mars. Cependant, grâce à cette période de prolongation, les promoteurs qui le désirent pourront avoir sept mois de plus.

J'aimerais rappeler que lorsque nous avons mis sur pied ce programme, tout le monde avait convenu que tout devait être terminé pour le 31 mars, tout le monde avait signé, on avait de la documentation provenant d'un ingénieur disant que oui les travaux seraient terminés au 31 mars. Ils s'étaient engagés à le faire. Malheureusement, pour certains, les choses ont été retardées par des problèmes de nature environnementale, une grève ou Dieu seul sait quoi, et ils ne pensent pas être en mesure de respecter la date butoir.

Nous sommes toujours convaincus que la grande majorité des travaux seront terminés au plus tard le 31 mars.

Le président: Merci.

Monsieur Gaudet.

[Français]

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

Bonjour, messieurs les ministres.

Plus tôt, vous avez parlé d'infrastructures maritimes, routières et aéroportuaires. Toutefois, il y a un type dont vous n'avez pas parlé: les chemins de fer et les trains à grande vitesse. La fin de semaine dernière, j'ai regardé une émission de télévision sur une chaîne nationale. On disait qu'en Chine, il y a un train à grande vitesse qui va à 486 km/h.

Quel est notre avenir relativement aux trains à grande vitesse selon le gouvernement canadien? Le pays est grand, et le coût de tous les transports — aériens ou autres — est très élevé. Comment se fait-il que nous n'ayons pas de plan à cet égard? Si ma mémoire est bonne, et si je connais bien l'histoire du Canada, c'est pourtant ce qui a permis le développement du Canada d'un océan à l'autre. Comment se fait-il qu'on n'ait pas de plan pour un train à grande vitesse et autres?

[Traduction]

L'hon. Chuck Strahl: Je vais essayer de répondre à votre question et je sais que Rob veut lui aussi ajouter quelques mots.

J'ai voyagé à bord d'un des trains qui va du centre-ville de Shanghai à l'aéroport. Ce train se déplace à 420 kilomètres à l'heure. Je peux vous assurer que cette vitesse vous cloue à votre fauteuil. C'est un train, ou un avion, tout à fait impressionnant. Je suis très heureux qu'il n'ait pas eu d'ailes parce que nous aurions certainement décollé.

La dernière proposition avait été présentée dans les années 1990; on proposait qu'il y ait un train haute vitesse dans le corridor Montréal-Windsor, et à l'époque on avait prévu qu'il en coûterait 18 milliards de dollars. Nous collaborons actuellement avec la province de Québec afin de mettre à jour ce rapport.

Je crains que les coûts associés à ce genre de construction dans une zone densément peuplée seront astronomiques. Je ne sais pas comment régler le problème. Les choses sont bien différentes en Chine car lorsque le gouvernement veut un lopin de terre, il n'a pas besoin de négocier avec le propriétaire pour l'obtenir, ce qui veut dire que les coûts sont moins élevés qu'ici.

Le fait était que le seul endroit au Canada où il serait vraiment logique d'avoir un train haute vitesse est dans le corridor Montréal-Windsor, et c'est là que les terrains coûteront le plus cher.

Nous étudions le dossier avec le gouvernement du Québec et nous espérons qu'une étude de faisabilité sera disponible sous peu. Ce document représentera une mise à jour des données des années 1990, mais je peux vous assurer que les chiffres présentés seront très élevés. Je ne sais pas si on pourra se permettre financièrement de procéder à ces travaux, nous le saurons lorsque nous aurons obtenu le rapport.

Rob.

L'hon. Rob Merrifield: Je sais que nous n'avons pas encore reçu le rapport sur le train haute vitesse et ce n'est qu'à ce moment-là que nous saurons ce qui se passera, mais nous nous sommes engagés à assurer un transport ferroviaire plus rapide. Nous avons engagé 407 millions de dollars dans le dernier budget pour des travaux d'infrastructure importants. Cela représente un total d'un peu plus d'un milliard de dollars au cours des dernières années pour VIA Rail ou le transport ferroviaire des passagers.

Une bonne partie du montant sera utilisée pour le corridor Windsor-Québec, mais plus particulièrement pour le tronçon entre Toronto et Montréal. Nous avons pour objectif de réduire d'une demi-heure la durée du voyage pour les passagers entre Toronto et Montréal.

Il s'agit là d'une très bonne nouvelle. Le projet va de l'avant. Il n'est pas encore terminé, il y a certains retards attribuables aux questions qu'on a déjà abordées comme l'acquisition des terrains et des choses du genre.

Les choses vont de l'avant et nous aurons non seulement un train plus rapide, mais grâce à nos investissements très importants, une partie de l'argent a été utilisée pour remettre en état les trains, non seulement les locomotives mais les wagons. Donc, votre train se déplacera plus rapidement — je ne sais pas s'il va vous clouer à votre siège — mais vous voyagerez dans un plus grand confort puisqu'on aura remis en état tous les trains.

● (1625)

[Français]

M. Roger Gaudet: Je suis d'accord avec vous. Cependant, en 1995, ça aurait coûté 18 milliards de dollars. Ça coûterait donc encore plus cher si on attendait l'an 2035. Il serait donc peut-être temps qu'on s'assoie et qu'on décide de lancer le projet pour qu'on en finisse.

On a investi de l'argent — je ne dirai pas dans n'importe quoi, puisque cet argent a permis de relever l'économie. Prenons le domaine de l'automobile où on a investi 10 milliards de dollars. Ces 10 milliards vont rapporter beaucoup. C'est comme pour le train. Si on calcule les bénéfices pour l'environnement, on voit que pour nous, ce serait rentable à long terme. Bien sûr, ça coûterait cher sur le coup, mais à long terme, je pense que ce serait très rentable pour le Québec et pour le pays au complet. Si on ne fait pas ça, il y aura plus de camions sur les routes et plus d'avions. Un jour, on sera obligés de faire un tel virage.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Gaudet.

Monsieur Watson, vous disposez des trois dernières minutes.

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

La discussion sur les trains haute vitesse arrive à un moment opportun. C'est fort intéressant. Messieurs les ministres, nous avons entendu des témoins, lors des réunions de notre comité, qui nous ont dit que la construction d'un service ferroviaire à haute vitesse entre Windsor et Québec nous coûtera entre 43 et 50 milliards de dollars. Nous savons de plus qu'aucun service ferroviaire à haute vitesse, peu importe la région du monde où il se trouve, n'est en fait rentable. Nous vous laisserons lire les témoignages que nous avons reçus, puis nous pourrions en reparler plus tard.

J'ai été très heureux d'entendre votre commentaire sur le DRIC et l'importance continue de ce projet. Je sais que certains penseront que puisqu'une session plutôt boiteuse ne s'est pas penchée sur la mesure législative, que le projet est en péril ou qu'il disparaîtra simplement, comme j'ai entendu quelqu'un le dire. Je soupçonne qu'au début de la nouvelle année, à la suite de l'assermentation de la nouvelle administration au Michigan, les efforts seront renouvelés. Je suppose que cela veut dire que vous et vos fonctionnaires serez prêts à comparaître ou à témoigner, si nécessaire, pour répondre aux questions, tout particulièrement celles des nouveaux élus américains. Je vois que vous faites signe que oui.

L'hon. Chuck Strahl: Certainement. En fait, j'ai eu quelques conversations avec le gouverneur élu, M. Snyder. Il semble s'intéresser vivement au projet. Je crois qu'il en fera une priorité de la session du printemps, et c'est là une très bonne nouvelle.

Toutes les approbations ont déjà été données. Il ne faudrait pas l'oublier. Certains diront oui mais qu'en est-il de ceci ou de cela?

Nous savons que s'il y a un projet qui a déjà été approuvé et qui peut aller de l'avant, c'est celui-là. Ce projet peut être lancé maintenant.

Depuis que j'occupe mon poste au ministère, j'ai été fort impressionné de l'enthousiasme démontré par le gouvernement fédéral américain — le secrétaire LaHood, la secrétaire Napolitano, par exemple. Le gouverneur élu, M. Snyder, semble s'y intéresser vivement. Il est convaincu que ce projet sera à l'avantage du Michigan et des échanges commerciaux Canada-États-Unis.

C'était un fait qu'il y avait peu de chance qu'on aille de l'avant lors de la session interrégime, nous le savions pertinemment. C'est une question de routine; c'est un gros projet et ils veulent le faire maintenant, ce qui est parfaitement raisonnable. Nous avons offert d'organiser une séance d'information sur ce que le Canada allait s'engager à faire. Nous allons non seulement assumer les coûts de toute l'infrastructure de notre côté de la frontière, mais nous allons également donner 550 millions de dollars au Michigan pour aider cet État. Le secrétaire LaHood m'a dit que ce projet sera la priorité, et une fois que l'assemblée législative du Michigan aura adopté le projet de loi, il agira. Il est clair qu'il ne peut rien faire tant que cette proposition n'aura pas été appuyée par l'assemblée législative. Mais il est impatient d'agir.

C'est un très bon projet pour toutes les raisons que nous connaissons bien; le trafic passagers sur ce pont doit doubler et la quantité des marchandises transportées par des camions qui empruntent ce pont doit tripler au cours des 20 ou 25 prochaines années. Il est absolument ridicule de ne pas avoir un autre pont. Je crois que l'assemblée législative du Michigan en est également parfaitement consciente. Nous devons simplement trouver la bonne formule.

● (1630)

Le président: Merci.

Je tiens à remercier nos témoins d'avoir accepté de venir aujourd'hui.

J'aimerais signaler aux membres du comité que notre réunion habituelle demain commencera à 11 heures et se terminera à 13 heures. Puis nous aurons une réunion de deux heures en soirée de 19 à 21 heures. Assurez-vous d'être libres.

Merci, messieurs les ministres, et merci à vos fonctionnaires.

Merci beaucoup.

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>