



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 054 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 8 mars 2011

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 8 mars 2011

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bon après-midi à tous. Soyez les bienvenus à la 54^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 81(5) du Règlement, nous étudions le Budget supplémentaire des dépenses (C) 2010-2011. Si les membres du comité le souhaitent, nous allons mettre aux voix les articles 40c et 55c sous la rubrique Transports, qui ont été renvoyés au comité le mardi 8 février 2011.

Pendant la première heure, nous compterons sur la présence de l'honorable Chuck Strahl, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et de l'honorable Rob Merrifield, ministre d'État aux Transports.

Messieurs, soyez les bienvenus parmi nous. Vous êtes accompagnés par des collaborateurs. Je m'en remets donc à vous pour nous les présenter.

Puisque cela fait bien des fois que vous assistez à nos travaux, je n'ai pas le moindre doute que vous connaissez la marche à suivre.

Commencez s'il vous plaît.

L'hon. Chuck Strahl (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Je vous remercie, monsieur le président. Je vous remercie de l'invitation que vous m'avez faite de prendre la parole devant vous et votre comité.

J'ai le plaisir d'être accompagné par mon collègue, le ministre Rob Merrifield, pour vous fournir une mise à jour au sujet du portefeuille des transports, des infrastructures et des collectivités.

J'aimerais également vous remercier du travail ardu que vous avez effectué récemment sur le projet de loi C-33, la Loi améliorant la sécurité ferroviaire; le projet de loi C-42, Loi sur le renforcement de la sûreté aérienne et le projet de loi C-511, la Loi sur l'application de mesures proactives et la responsabilité en cas de défaut.

Les collègues qui m'accompagnent aujourd'hui sont: M. Yaprak Baltacioglu, sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités; M. John Forster, sous-ministre délégué de l'Infrastructure et M. André Morency, sous-ministre adjoint, Gestion ministérielle et Gouvernance des sociétés d'État à Transports Canada.

Membres du comité, nous vous avons fait le point sur le portefeuille lors de notre dernière communication en décembre. J'ai parlé des fonds relevant de mon portefeuille et des retombées de nos investissements en infrastructure pour les collectivités du Canada, ainsi que des partenariats fructueux et productifs que nous avons conclus avec les provinces, les territoires et les municipalités. J'ai parlé aussi de la sûreté du transport aérien et de nos frontières et portes d'entrée.

Le ministre Merrifield vous a parlé de Marine Atlantique S.C.C.

J'aimerais maintenant vous présenter les réalisations du portefeuille des transports et de l'infrastructure et vous parler de nos perspectives d'avenir.

Lors de mon exposé de décembre, je vous ai parlé des quatre fonds administrés par Infrastructure Canada dans le cadre du Plan d'action économique: le Fonds de stimulation de l'infrastructure de quatre milliards de dollars; le Fonds pour l'infrastructure verte de un milliard de dollars; les fonds supplémentaires de 500 millions de dollars attribués au volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada et le montant de 25 millions de dollars versé à la Coalition nationale sur les sentiers.

Dans le cadre du Plan d'action économique, le gouvernement du Canada a accéléré et rationalisé les fonds de 33 milliards de dollars dans le cadre du Plan Chantiers Canada, annoncés dans le budget de 2007, afin que nos partenaires puissent tirer parti de ces fonds plus tôt que prévu.

Pour l'ensemble de ses programmes, Infrastructure Canada a engagé plus de 10,75 milliards de dollars dans plus de 6 300 projets d'infrastructure, depuis janvier 2009, dans le cadre du Plan d'action économique du Canada. Si l'on ajoute les contributions de nos partenaires, les fonds engagés dans les projets d'infrastructure à l'échelle du pays atteignent près de 31 milliards de dollars.

Peu avant mon dernier exposé devant votre comité, le premier ministre a annoncé la prolongation de quatre fonds gérés dans le cadre du Plan d'action économique jusqu'au 31 octobre 2011. Deux de ces fonds sont gérés par Infrastructure Canada, soit le Fonds de stimulation de l'infrastructure et les fonds supplémentaires attribués au volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada.

Nous sommes heureux de constater que la plupart des projets se déroulent comme prévu et devraient se terminer d'ici le 31 mars 2011. À titre d'exemple, le projet des nouvelles voiles à la Place du Canada, que le premier ministre a visité le 21 février, sera entièrement terminé d'ici le 31 mars. Ce projet est magnifique à voir et fait partie de nombreux autres qui seront achevés dans les délais prévus et sans dépassement de coûts.

Les travaux progressent bien partout au pays. Je n'ignore pas que certains promoteurs qui auraient pu terminer leurs projets avant la date limite, profitent de la prolongation de la période prévue pour les travaux de construction, ce qui leur permet de réaliser des économies. Cette stimulation soutenue maintient l'économie canadienne en position de force depuis la fin de la récession et tient compte de la fragilité de la reprise mondiale, sans toutefois accroître les coûts pour les contribuables. C'est à l'avantage de tous.

Alors que nous entamons la dernière étape de notre stratégie du Plan d'action économique, il importe de souligner que les municipalités de toutes les régions du pays continueront de recevoir du financement pour leurs projets d'infrastructure. Infrastructure Canada continue de jouer un rôle important en offrant un financement à long terme dans le cadre du Plan Chantiers Canada de 33 milliards de dollars. Ainsi, le budget du Fonds de la taxe sur l'essence a doublé en 2009 pour atteindre deux milliards de dollars par année. Le gouvernement a annoncé que ce financement est désormais permanent, de telle sorte que les municipalités peuvent compter sur un financement stable et fiable pour leurs projets d'infrastructure.

Je vais maintenant passer aux transports. Transports Canada poursuit ses efforts pour mettre en place un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Nous sommes fiers de ce réseau, qui compte parmi les meilleurs au monde, et nous nous efforçons de le rendre encore plus efficace avec l'aide des Canadiens, des autres ordres de gouvernement et du secteur privé.

• (1535)

[Français]

Je crois fermement que les partenariats sont une condition essentielle au progrès.

[Traduction]

Dans le contexte de la mondialisation de l'économie, tous les membres du gouvernement se rendent compte qu'il est impossible de bâtir un réseau de transport de calibre mondial de haut en bas. Il faut que les partenariats jouent un rôle essentiel. Il faut aussi que nous écoutions nos partenaires et que nous tous, tant du secteur privé que du public, travaillions de concert. C'est pourquoi j'ai voyagé partout au pays dans le but de rencontrer les citoyens ordinaires et les groupes industriels et de comprendre leur vision en matière de transport. J'ai notamment rencontré la Chambre de commerce maritime, l'Association des chemins de fer du Canada et WESTAC — Western Transportation Advisory Council, il y a à peu près une semaine en Colombie-Britannique — entre autres. On nous a présenté des idées fort intéressantes et nous sommes déterminés à poursuivre ce dialogue tout au long de la nouvelle année.

J'aimerais maintenant vous parler de nos projets d'avenir. Transports Canada demande un montant de 23,9 millions de dollars dans le Budget supplémentaire des dépenses afin de concrétiser des projets qui n'étaient pas tout à fait définis ou connus au moment de la préparation de ses documents budgétaires de 2010-2011. Ainsi, un montant de 14,1 millions de dollars sera injecté chaque année dans le Programme de contributions aux services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée. Ce programme vise à offrir des services ferroviaires voyageurs sécuritaires et fiables dans certaines régions éloignées du pays en finançant les besoins en matière d'exploitation et d'immobilisations pour ces importants services de transport ferroviaire.

Le Budget supplémentaire des dépenses prévoit également un montant de 7,4 millions de dollars pour les besoins d'exploitation reliés au Programme de contribution du service des traversiers. Ce programme appuie les services de traversiers régionaux et en région éloignée au Canada atlantique et dans l'Est du Québec. En plus d'offrir des transports sécuritaires aux collectivités, ces services soutiennent l'économie de l'Est du Canada et le réseau de transport.

[Français]

Ce programme appuie les services de traversiers régionaux et en région éloignée au Canada atlantique et dans l'Est du Québec. En plus d'offrir des transports sécuritaires aux collectivités, ces services soutiennent l'économie de l'est du Canada et le réseau de transport.

[Traduction]

Il était prévu que les accords relatifs à ces services de traversier se termineraient le 31 mars 2011, mais le gouvernement du Canada a annoncé, le 30 novembre 2010, un investissement pouvant atteindre 44,7 millions de dollars dans les opérations des traversiers et le maintien des installations connexes.

Dans les dernières communications que j'ai présentées devant votre comité, j'ai parlé de l'importance de la stratégie des portes et corridors de notre gouvernement, qui vise à positionner le Canada à titre de voie de transport intégré, efficace et fiable pour relier l'Amérique du Nord au reste du monde. Nous n'ignorons pas que votre comité s'intéresse aux portes d'entrée. Nous continuons de réaliser des progrès dans les 47 projets d'infrastructure qui font d'ailleurs partie de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, et nous allons de l'avant. Nous le faisons animés par un intérêt très vif et beaucoup de fierté à la vue de ce qui a déjà été fait. La prochaine étape de cette initiative sera plutôt consacrée à la modernisation des cadres stratégique, législatif et réglementaire. Nous pourrions ainsi établir des partenariats afin d'améliorer son efficacité et sa fiabilité, tout en stimulant l'innovation.

Je suis persuadé qu'elle permettra aussi aux secteurs privé et public de profiter davantage de l'Initiative de l'Asie-Pacifique, ce qui devient d'ailleurs de plus en plus évident au fur et à mesure que nous nous en approchons.

Le poste budgétaire faisant état du report d'un montant de 17,1 millions de dollars pour la Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique nous aidera à poursuivre ce processus. Les enseignements tirés de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique sont utilisés dans la mise en oeuvre d'initiatives telles que la Porte de l'Atlantique et la Porte continentale Ontario-Québec.

Vous remarquerez aussi, chose qui mérite d'ailleurs d'être soulignée, qu'un poste du Budget supplémentaire des dépenses demande l'accès à un montant de un million de dollars provenant d'affectations bloquées en raison du report de fonds. Ce montant servira à acquérir des biens immobiliers aux fins du projet du passage international de la rivière Détroit, volet important de l'initiative de la Porte continentale. Le gouvernement du Canada reste déterminé à construire un nouveau passage et nous continuons de travailler étroitement avec l'État du Michigan et le gouvernement des États-Unis afin de concrétiser ce projet. Dans ce contexte, nous suivons de près le processus législatif du Michigan et nous insistons auprès de la législature du Michigan afin qu'elle autorise ce projet, qui sera à l'avantage tant des travailleurs que de l'industrie des deux côtés de la frontière.

Je vais maintenant céder le micro au ministre Merrifield pour qu'il aborde un poste budgétaire précis.

• (1540)

[Français]

Merci.

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield (ministre d'État (Transports)): Merci, monsieur le ministre Strahl, et merci aussi aux membres du comité de me donner la possibilité de prendre la parole au sujet de certains postes des prévisions budgétaires. Auparavant toutefois, je tiens à encourager les membres du comité à poursuivre leur étude du projet de loi C-33. Je suis attentivement votre travail et vous exhorte à l'achever très bientôt afin que nous puissions donner force de loi à ce texte dans les plus brefs délais, et d'ailleurs, je sais fort bien que telle est bien l'intention du comité. Je vous encourage donc à le faire.

J'aimerais maintenant aborder quelque peu le sujet de Marine Atlantique. Cette compagnie correspond à un poste budgétaire de 4,4 millions de dollars qui lui seront versés. Les fonds en question sont affectés en raison des modifications apportées aux projets d'immobilisations visant tant les navires que les installations à terre et telles qu'inscrites dans les prévisions budgétaires à partir de 2010-2011 et jusqu'en 2014-2015. Cela est d'ailleurs prévu dans le plan ministériel.

Le service de traversiers de Marine Atlantique est un lien essentiel avec Terre-Neuve-et-Labrador ainsi que le Canada dans son ensemble, à la fois pour les entreprises qui y sont actives et pour la croissance économique régionale. Tous les ans, Marine Atlantique dessert des milliers de voyageurs et transporte plus de 50 p. 100 des biens entrant à Terre-Neuve-et-Labrador. Le service de traversiers appuie aussi l'industrie du tourisme de la région et sera en mesure de le faire encore beaucoup mieux au fur et à mesure que nous irons de l'avant.

Depuis 2007, le gouvernement a investi près de un milliard de dollars dans Marine Atlantique, de manière à revitaliser non seulement ses navires mais aussi ses installations basées à terre. L'argent en question sera versé au cours des prochaines années. Nous avons eu la possibilité de mettre en service le *NM Blue Puttees*, navire flambant neuf et premier de deux. Il s'agit d'un navire remarquable, dont j'ai pu faire la visite et l'inspection. J'ai aussi parlé aux membres de l'équipage. Ils en sont très fiers et avec raison. Le bâtiment est aussi long que deux terrains de football et sa capacité est de 40 p. 100 supérieure à celle des navires auxquels il succède, le *NM Joseph et Clara Smallwood* et le *NM Caribou*. Il y aura aussi le *NM Highlanders*, qui devrait lui aussi être en service le 1^{er} avril. Le *NM Blue Puttees* est en service depuis la semaine dernière, et je suis en mesure de vous dire qu'il fait du très bon travail dans la région qu'il dessert.

De fait, c'est la mise en service anticipée de ces deux vaisseaux qui a entraîné la modification la plus considérable aux prévisions budgétaires, une hausse parce qu'on avait besoin d'argent dès maintenant. Dans les deux cas, les investissements étaient importants et justifiés. Il importe que Marine Atlantique soit en mesure de desservir Terre-Neuve-et-Labrador. Nous travaillons d'ailleurs en étroite collaboration avec le ministère du Tourisme de cette province, non seulement parce qu'on a observé une hausse de la demande de navires de fort tonnage et pouvant transporter davantage de passagers, mais aussi du tourisme dans la région. Grâce à ces deux nouveaux bâtiments, le tourisme connaîtra justement une très grande croissance au début de l'été.

Je vais m'arrêter ici et nous sommes tous les deux tout à fait disposés à répondre à toutes les questions que vous pourriez nous poser sur ces prévisions budgétaires.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur McCallum, la parole est à vous.

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

Je remercie aussi tous nos hôtes de leur présence parmi nous.

Ma première question s'adresse à monsieur le ministre Strahl. Ce matin, nous avons entendu le témoignage de représentants des préposés à l'entretien et aux réparations d'Air Canada. Cette catégorie inclut quelque 4 500 emplois, et nous sommes très préoccupés par la possibilité qu'ils puissent être délocalisés et donc se retrouver dans un pays où les coûts de la main-d'oeuvre sont une fraction des nôtres.

Je crois savoir qu'Air Canada vous a donné certaines assurances, mais à ma connaissance, le problème essentiel tient à l'attitude de la compagnie Aveos, celle qui recevra la majorité de ces employés. En effet, à ma connaissance, les emplois canadiens sont garantis jusqu'à la fin du contrat actuel, qui se termine en 2013. Ce qui nous préoccupe, c'est ce qui se passera après.

Par conséquent, êtes-vous en mesure de donner certaines assurances à ces employés, qui sont tous très préoccupés par l'avenir de leurs emplois après 2013? Le cas échéant, seriez-vous disposé à proposer un amendement législatif afin de garantir cet avenir?

L'hon. Chuck Strahl: Je vous remercie. Vous avez bien décrit la situation. Je n'ignore pas que certains employés s'inquiètent de leur avenir et le reste, et j'ai demandé qui avait été mis à pied. Personne ne l'a été. Je tiens donc à assurer les gens sur ce point. Je crois comprendre que personne n'a été mis à pied. En fait, Air Canada a même appelé qu'elle a embauché 500 personnes cette année.

Je ne peux faire d'observation qu'au sujet du communiqué de presse émis par Aveos. La compagnie fait valoir que les choses se passent très bien et qu'elle aussi a embauché de nouveaux employés. Aveos obtient manifestement de bons résultats et en est satisfaite.

Maintenant, pour obtenir réponse à certaines des questions, il se peut que vous deviez vous adresser à Aveos et Air Canada. Vous n'ignorez pas qu'il ne s'agit pas d'une société d'État mais bien d'une entreprise privée cotée en bourse. Elle fonde ses décisions sur l'intérêt de ses actionnaires et en conformité avec la législation gouvernementale. Vous voudrez donc peut-être faire cela, car je ne suis pas vraiment en mesure de faire de remarque au sujet des plans que nourrit une compagnie privée.

• (1545)

L'hon. John McCallum: À mon avis, le cas d'Air Canada est spécial étant donné la loi qui régit cette entreprise. Elle prévoit en effet que ces emplois d'entretien et de réparation soient répartis entre trois lieux au Canada. Or, en raison du fait que les emplois seront dévolus à Aveos, et qu'Air Canada ne détient qu'une participation minoritaire dans cette société par actions, il se peut que la loi ne s'applique plus à la lettre. Toutefois, l'esprit de cette même loi veut que les installations d'entretien d'Air Canada soient situées au Canada, non en Amérique du Sud.

Vous n'avez pas vraiment répondu à ma question. Pour que ces emplois demeurent au Canada, êtes-vous disposé à faire adopter un amendement législatif à la loi?

À ma connaissance, certains de ces travailleurs ont l'intention de demeurer chez Air Canada plutôt que d'entrer chez Aveos, même si cela peut se solder par la perte de leur emploi. Toutefois, ils recevront au moins leurs pensions. Tandis que s'ils entrent chez Aveos, ils craignent que leur emploi ne disparaisse au bout de deux ans.

Bien que cette échéance ne vienne que dans deux ans, elle a certainement de véritables répercussions sur la vie de ses employés en ce moment même. Je vous demande donc si vous êtes disposé à faire adopter une solution législative afin de garantir que les emplois de réparation et d'entretien d'Air Canada ne quittent pas notre pays dans deux ans?

L'hon. Chuck Strahl: J'ignore quel genre de solution législative vous voudriez voir appliquer par le gouvernement par rapport à une entreprise privée cotée en bourse. Je ne sais pas au juste ce que vous envisagez. Pour le moment, je n'ai rien à proposer là-dessus.

J'espère seulement que, si le comité veut se pencher sur la question... Je crois savoir que vous avez entendu un représentant syndical ici ce matin. Encore une fois, il s'agit d'une entreprise privée prenant des mesures propres à sa vocation privée, alors je ne vois pas quel rôle nous pourrions jouer là-dedans. De plus, à ma connaissance, lors de la reconversion chez Air Canada, les syndicats ont voté en faveur de cette transformation, y compris la participation d'Aveos. Que je sache, le processus a aussi été approuvé par les créanciers.

Je ne vois donc pas très bien ce que les employés trouvent de préoccupant dans cette situation et je ne sais vraiment pas quelles propositions vous aimeriez que nous trouvions s'appliquant à une entreprise privée.

L'hon. John McCallum: Pourtant je vous ai entendu dire que vous écouteriez peut-être nos propositions si nous trouvions quelque chose.

L'hon. Chuck Strahl: Ça m'intéressera de les connaître.

L'hon. John McCallum: Il me reste un peu de temps mais j'aimerais le partager avec mon collègue, M. Sukh Dhaliwal.

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

Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre présence parmi nous.

Monsieur le ministre, vous avez mentionné la Porte d'entrée Asie-Pacifique. C'était une très bonne initiative lancée par les libéraux, que vous avez reprise à votre compte. L'autre étape importante, d'ailleurs couronnée de succès, est l'initiative Ridley Terminals ainsi que la voie ferrée et le corridor d'utilité publique. Qu'avez-vous l'intention de faire pour recueillir l'appui du gouvernement et faire en sorte que Prince Rupert obtienne sa part de développement?

L'hon. Rob Merrifield: Il s'agit d'un autre grand succès, dont, d'après moi, le Parti libéral ne peut s'attribuer le moindre mérite car vous vouliez vendre les gares terminus Ridley. L'un des premiers gestes posés par notre gouvernement a d'ailleurs été d'interrompre cette vente.

Ce qu'il y a d'impressionnant au sujet des gares Ridley Terminals est qu'en règle générale, l'entreprise transbordait de trois à quatre millions de tonnes par année; or, l'année dernière, elle a dépassé tous les records et transbordé 8,3 millions de tonnes. Cette année, on peut prévoir qu'elle recevra des chargements jusqu'au maximum de sa capacité et peut-être légèrement au-delà; les gares Ridley font preuve de plus en plus d'imagination pour augmenter leur capacité. On pense transborder encore plus de produits en raison d'une forte demande de produits métallurgiques et même de charbon thermique.

Il s'agit donc de très bonnes nouvelles, et pour ce qui est des travaux de construction d'infrastructure que nous devons effectuer — pour répondre à la question à savoir si on les fera — nous travaillons vraiment d'arrache-pied, en collaboration avec Ridley et l'appareil administratif gouvernemental afin que la gare soit en mesure de répondre aux besoins de l'industrie en matière de capacité.

• (1550)

M. Sukh Dhaliwal: Toutefois, quand allez-vous annoncer que vous affecterez des crédits au développement de l'île Ridley? Au fond, c'est de cela qu'il est question. Les gares terminus Ridley sont déjà congestionnées et nous ne serons pas en mesure de faire le moindre progrès dans cette région à moins de recevoir l'appui du financement dont nous avons besoin de la part du gouvernement.

L'hon. Rob Merrifield: Au sujet des Ridley Terminals et compte tenu de ce qui s'est passé dans l'industrie du charbon au cours de la dernière année et demie, il faut savoir qu'à cette époque, l'entreprise arrivait à peine à payer ses employés; or, au bout d'un an et demi, elle a réussi à atteindre une capacité sans précédent et même à la dépasser. Cette année, elle arrivera aussi à la capacité maximale et la dépassera même légèrement, tout cela en raison des mesures novatrices à prendre.

Ainsi, il faudra mettre à niveau une benne basculante et en commander une autre pour intensifier le travail. Le CN participe à cet effort afin qu'on installe des contenants d'acier plutôt que d'aluminium sur les bennes en question, ce qui accélérera le débit jusqu'au niveau nécessaire cette année. Par conséquent, tout le monde collabore, qu'il s'agisse des expéditeurs, des chemins de fer du CN ou de Ridley Terminals afin qu'il y ait suffisamment de capacité. Nous travaillons très fort pour aller au-delà de cette capacité maximale, qui représente de 12 millions à 13 millions de tonnes, et aller encore plus loin au cours des cinq prochaines années. Nous annoncerons d'ailleurs des initiatives en ce sens en temps et lieu.

Le président: Je vous remercie, monsieur Merrifield.

Monsieur Guimond, la parole est à vous.

[Français]

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

Monsieur le ministre Strahl, à la question que mon collègue M. McCallum vous a posée plus tôt, vous avez répondu qu'il s'agissait d'une compagnie privée, et que vous vous demandiez ce qui pouvait être fait. De quelle compagnie privée parliez-vous, d'Air Canada?

[Traduction]

L'hon. Chuck Strahl: Que je sache, les deux entreprises mentionnées sont des intérêts privés. Air Canada ainsi qu'Aveos sont des compagnies privées. Bien entendu, Air Canada doit obligatoirement se conformer à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, et elle le fera. Lorsque je rencontre ses représentants, ils me donnent des assurances en ce sens et c'est d'ailleurs ce à quoi nous nous attendons. Il s'agit toutefois de sociétés ouvertes. Elles sont issues de sociétés d'État mais sont maintenant ouvertes depuis déjà quelques années.

[Français]

M. Michel Guimond: Oui, mais, monsieur le ministre, le gouvernement et le ministre de l'époque ont mis des conditions à cette privatisation, en 1988. Il s'agissait du gouvernement progressiste-conservateur de Brian Mulroney. Lors de la privatisation d'Air Canada, Don Mazankowski était ministre des Finances et responsable de la loi. Il aurait été trop facile de dire, 15 ou 20 ans plus tard, qu'Air Canada a été vendue à une compagnie aérienne chilienne et que son siège social est désormais à San Diego. Le gouvernement de l'époque a adopté des dispositions pour protéger les emplois. Monsieur le ministre, vous savez, j'en suis persuadé, qu'on parle ici de 4 500 emplois à Montréal, Mississauga, Winnipeg, Calgary et Vancouver, et d'un salaire moyen de 60 000 \$. Il ne s'agit pas d'emplois rémunérés au salaire minimum. En adoptant cette loi, on a prévu le maintien d'un siège social dans la Communauté urbaine de Montréal, le respect de la Loi sur les langues officielles ainsi que le maintien de trois centres de révision et d'entretien.

Je peux vous dire que le témoignage livré devant nous par les gens d'Air Canada n'avait rien de rassurant. Mme Sénécal, qui est avocate générale adjointe des Affaires juridiques à Air Canada, nous a répondu que ça allait continuer parce qu'elle nous disait que ce serait le cas. Elle n'est pas en mesure de le garantir jusqu'en 2098.

Seriez-vous prêt à envisager un amendement législatif qui aurait du mordant? Il s'agirait d'empêcher Air Canada de faire indirectement ce qu'il ne peut pas faire directement. C'est amusant de voir un souverainiste comme moi défendre des emplois bien rémunérés à l'échelle du Canada. Il faudrait adopter un amendement législatif pour faire en sorte que, même si une unité était vendue, les obligations initiales de la loi de 1988 demeureraient. Seriez-vous prêt à considérer cela?

[Traduction]

L'hon. Chuck Strahl: Encore une fois, je pense qu'il est préférable de poser ces questions à Air Canada et Aveos, mais à ma connaissance, pendant la transformation des structures, survenues chez Air Canada au cours de la dernière décennie, l'entreprise a dû se mettre sous la protection de la Loi sur les faillites mais s'en est sortie — nous en sommes d'ailleurs assez fiers — et maintenant, le transporteur aérien est maintenant le 13^e en importance dans le monde entier, comptant 23 000 employés. C'est une vraie réussite canadienne. Ainsi que je l'ai déjà dit plus tôt, j'ai lu l'un des communiqués de presse de l'entreprise récemment, et elle a embauché 500 personnes de plus. Ce sont de bonnes nouvelles. Nous nous réjouissons pour Air Canada et tenons à ce qu'elle continue à connaître de tels succès.

Cela dit, pour ce qui est de la reconversion de cette entreprise, du côté des créanciers, y compris les syndicats, on a voté en faveur de cette transformation des structures et on y a participé. Il a alors été convenu que les services de réparation et d'entretien seraient cédés et effectués par Aveos, et c'est ce qui se passe depuis lors. Aveos a d'ailleurs obtenu beaucoup de succès à cet égard. Aveos et Air Canada ont recruté des effectifs supplémentaires. Les deux entreprises entretiennent aussi de bons rapports. De plus, Air Canada affirme qu'elle continuera de se conformer à la loi.

Les gens sont toujours préoccupés par les emplois. Nous le sommes tous, mais nous devons aussi nous rendre compte qu'il y a une limite à ce que le gouvernement peut dire au sujet d'une entreprise cotée en bourse qui fait concurrence à d'autres entreprises du même genre, dans le monde et au Canada. À mon avis, l'idée selon laquelle nous allons choisir le nom d'un transporteur aérien à

même une liste et lui imposer des exigences supplémentaires à respecter sera très difficile à faire accepter par le public.

• (1555)

[Français]

M. Michel Guimond: Je vous demande alors pourquoi l'ancêtre de votre parti, le Parti progressiste-conservateur, a inclus de telles dispositions dans la loi. On est passé à une compagnie privée, mais ça aurait pu être le libre marché.

Imaginons que nous sommes aujourd'hui en 2013 et que la compagnie aérienne Aveos décide de transférer les emplois au El Salvador. Allez-vous considérer qu'Air Canada respecte encore les dispositions de sa propre loi constitutive?

[Traduction]

L'hon. Chuck Strahl: C'est une bonne question. Pourquoi le gouvernement de l'époque a-t-il pris ces initiatives? Cela tient au fait qu'il y a 23 ou 24 ans, il s'occupait de transformer une société d'État, avec tout ce que cela représente comme avantages, en entreprise du secteur privé. À l'époque, on parlait de sa privatisation. Cela s'accompagnait toutefois aussi d'investissements publics considérables. C'était il y a longtemps, mais il était alors sensé d'imposer certaines mesures lors d'une telle transition au secteur privé parce que les investissements gouvernementaux étaient énormes.

Cela remonte à il y a 25 ans. Je vous demanderai donc si, d'après vous, il est vraiment dans l'intérêt de l'industrie du transport aérien de faire porter son choix sur une entreprise parmi bon nombre d'autres et d'affirmer ce qu'on va en faire, à l'exclusion des autres, c'est-à-dire d'imposer une restriction législative aux activités d'une entreprise dorénavant tout à fait privée, avec tout ce que cela sous-entend. Je vous exhorte à réfléchir aux répercussions que cela peut avoir. À mon avis, ce ne serait pas sage.

À l'heure actuelle, les deux compagnies en question sont rentables, elles embauchent toutes les deux de nouveaux employés et envisagent un avenir brillant ensemble. Si vous affirmez vouloir administrer cette compagnie depuis cette table de comité, je pense que vous allez vous exposer à plus de difficultés qu'auparavant.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Mr. Bevington.

[Traduction]

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Je vous remercie, monsieur le ministre d'être venu parmi nous avec vos collaborateurs. Je suis heureux de compter sur votre présence.

Sur cette question précise — et je ne veux pas m'étendre trop longtemps là-dessus au risque de vous ennuyer car il y a d'autres sujets à aborder —, si les syndicats ont donné leur assentiment aux changements à apporter à la gestion, il ne fait aucun doute que c'était sous condition que les employés demeureraient ici au Canada. Ils le feraient tel qu'inscrit dans la loi qui avait résulté de cette transformation. À mon avis, il n'importe pas outre mesure que les syndicats aient été d'accord avec la fusion car ils le faisaient à condition que les lois pertinentes adoptées demeureraient en vigueur et que ces centres d'opérations demeureraient ouverts.

Ce qu'ils demandent donc maintenant pour l'essentiel est que la décision rendue par le Conseil canadien de relations industrielles et cédant les employés d'Air Canada à un sous-traitant soit suspendue jusqu'à ce que le gouvernement se prononce sur cette loi. Appuyez-vous la loi en question? Elle n'empêchera pas les rapports entre les deux compagnies de perdurer. Un contrat de deux ans n'est pas long lorsqu'il est question de travailleurs hautement qualifiés et actifs en aussi grand nombre. Quelle garantie peut-on leur donner au sujet de leurs avantages et de leurs relations professionnelles?

Cette question revêt elle aussi beaucoup d'importance par rapport à l'économie du Canada.

• (1600)

L'hon. Chuck Strahl: Tout à fait, c'est vrai. C'est pour cela que tout le monde tient à ce que notre transporteur aérien soit rentable ainsi que l'entreprise de réparation et d'entretien. Or, les deux sont en excellente santé financière, et nous devrions veiller à ce qu'elles le demeurent.

Pour ce qui est maintenant d'une convention collective qui serait le fruit de négociations entre une compagnie du secteur privé et un syndicat, chose qui arrivera dans deux ans, à mon avis, nous devrions nous en remettre aux deux parties pour gérer leurs affaires. Entre temps, d'excellents accords de collaboration régissent les rapports entre le syndicat et la compagnie.

Ce que je trouve un peu étrange ici est que des membres de comité proposent que nous intervenions et fassions quelque chose pour bousiller tout cela quand il existe d'excellents arrangements administratifs entre une entreprise et un syndicat. À mon avis, c'est tout simplement imprudent.

Nous devrions au contraire nous demander que faire pour que le transporteur aérien demeure rentable et continue de prendre de l'expansion au Canada. On réalise cela en réduisant les impôts, la paperasse et en abaissant les tarifs sur les importations manufacturées comme nous le faisons afin qu'Air Canada demeure compétitive à l'échelle internationale. Bien entendu, les syndicats bénéficieront de cela car une industrie rentable et durable crée des emplois avantageux et durable pour les travailleurs.

M. Dennis Bevington: Eh bien, je dirais que l'une des choses que veulent l'industrie et les syndicats c'est de la cohérence de la part du gouvernement. Si c'est la loi, eh bien l'esprit et l'intention de la loi vont être respectés.

Vous avez mentionné le besoin d'améliorer les éléments économiques de l'industrie du transport aérien. Je vois que dans le Budget principal des dépenses vous prévoyez une augmentation de 334 millions de dollars pour la sécurité aérienne. Quelle part de ce montant sera liée aux nouveaux droits qui seront imposés?

L'hon. Rob Merrifield: Non, il ne s'agit pas en fait de nouveaux droits. Mais vous voulez connaître la différence, et c'est une bonne question: quelle est la différence entre les services votés de cette année et ceux de l'an dernier? Si vous additionnez les services votés de l'an dernier au montant du Budget supplémentaire des dépenses et que vous les comparez avec ceux de cette année, vous verrez que l'on affecte 20 millions de dollars en moins à la sécurité des aéroports cette année. La plupart de ce montant a été en fait affecté au scanner à ondes millimétriques que nous avons acheté l'an dernier. Alors, en fait, les montants sont essentiellement les mêmes. C'est tout simplement qu'ils ne figurent pas ensemble dans le Budget principal des dépenses en tant que services votés et montants supplémentaires.

M. Dennis Bevington: Que comptez-vous faire pour réduire les coûts de la sécurité aérienne? Qu'il s'agisse d'il y a deux ans ou de

cette année, quel est votre plan pour réduire ces coûts afin que le Canada soit compétitif avec bon nombre d'autres pays dans le monde?

L'hon. Rob Merrifield: Lorsqu'il s'agit de sécurité, nous ne ferons pas de compromis. Cela ne fait aucun doute.

M. Dennis Bevington: S'il s'agit de sécurité, alors cela ne relève-t-il pas plutôt du gouvernement que des passagers? S'il s'agit tout simplement d'une question de sécurité, alors ne devrions-nous pas tous payer pour cela plutôt que de ne faire payer que les voyageurs?

L'hon. Rob Merrifield: Votre question portait sur la durabilité, sur ce que nous allons faire pour garantir le meilleur rapport qualité-prix. Que ce soit les voyageurs ou le public en général qui paient la note, nous voulons faire en sorte que cet argent soit dépensé de façon efficace sans compromettre la sécurité. Nous allons donc cibler les véritables risques et nous allons le faire de façon beaucoup plus intelligente.

En fait, le ministre Strahl et moi avons tout récemment fait une annonce sur la façon dont nous allons procéder, et sur les initiatives qui seront déployées au cours de cette prochaine année. Nous allons accroître la productivité sur les zones d'inspection de 30 p. 100, ce qui n'est pas une mince affaire, en améliorant un certain nombre de choses comparativement à ce que nous faisons par le passé.

Nous avons fait un examen, qui a été annoncé dans le budget de 2010, au cours de la dernière année. Il s'agit d'un examen exhaustif. Nous avons consulté tous les groupes d'intérêt, nous avons tenu compte de leurs conseils, et nous avons modifié notre façon de faire en matière de sécurité afin d'améliorer les choses. Alors, je pense que cela nous permettra d'être compétitifs à l'échelle nationale et internationale et qu'il y aura moins de tracas à l'aéroport. Je sais que vous prenez souvent l'avion, à l'instar de la plupart des gens dans cette pièce. Je pense que vous pouvez apprécier ce genre de gain en productivité.

• (1605)

M. Dennis Bevington: Pour ce qui est du fonds de l'infrastructure verte, vous prévoyez une réduction de 70 millions de dollars. Quel processus allez-vous suivre? Y a-t-il eu consultation auprès des provinces, des territoires et de vos partenaires avant de faire une telle réduction?

L'hon. Chuck Strahl: Peut-être que John Forster pourrait répondre à cette question.

M. John Forster (sous-ministre délégué, Infrastructure du Canada, ministère des Transports): Le poste budgétaire dans le Budget supplémentaire des dépenses (C) ayant trait au fonds pour l'infrastructure verte consiste en une modification entre l'exercice courant par rapport aux prochains exercices afin de correspondre au taux de construction et au taux auquel les provinces réalisent les projets.

M. Dennis Bevington: Alors il s'agit d'argent qui n'a pas été utilisé cette année.

M. John Forster: C'est exactement ça.

M. Dennis Bevington: Pourquoi? Pourquoi de nos jours n'aurions-nous pas accès aux fonds pour l'infrastructure verte?

L'hon. Chuck Strahl: John pourra répondre à cette question technique...

Le fonds pour l'infrastructure verte, contrairement au financement de relance, ne prend pas fin le 31 mars. Il s'agit d'un plan pluriannuel — ainsi, le fonds existe et il est dépensé sur de nombreuses années. Tout l'argent n'a pas encore été alloué à partir de ce fonds et tout l'argent n'a pas encore été dépensé. Mais, ce fonds ne se termine pas le 31 mars de cette année. Il sera réparti sur plusieurs années. De nouvelles annonces et de nouveaux projets seront présentés au fur et à mesure.

Le président: Je vais devoir vous arrêter.

Avant de donner la parole à M. Watson, au début de cette réunion on m'a demandé une permission et j'ai consenti à ce qu'un groupe de télévision communautaire puisse venir filmer notre séance. J'ai appris depuis que selon le règlement de la Chambre, lorsque le marteau est frappé on doit arrêter de filmer. Mais, le groupe a continué de filmer pendant quelques minutes de plus, alors je veux présenter mes excuses aux membres du comité et aux membres de la tribune de la presse parlementaire pour tout inconfort que j'aurais pu causer en raison de cette erreur.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Il faudra tout simplement réduire votre paie, monsieur le président. Non, je plaisante. Vous faites un excellent travail.

Messieurs les ministres, merci d'avoir témoigné, merci également aux hauts fonctionnaires.

Monsieur le ministre Strahl, vous avez mentionné, bien sûr, le travail lié à l'initiative de la Porte continentale Ontario-Québec. Je pense qu'il n'y a aucun autre projet d'infrastructure plus essentiel dans cette porte continentale que le passage international de la rivière Détroit. Pour la gouverne du comité et des Canadiens, pouvez-vous expliquer certaines des mesures qui ont été entreprises pour maintenir la lancée du gouvernement dans ce projet, y a-t-il du nouveau relativement à notre engagement avec nos partenaires américains?

L'hon. Chuck Strahl: Merci.

Bien sûr, le passage international de la rivière Détroit, et il faudra trouver un meilleur nom pour cette initiative, afin que nous puissions commencer à en parler avec enthousiasme et j'ai quelques suggestions de noms, a fait de bons progrès au cours des derniers mois. Il y a eu une élection aux États-Unis. Le nouveau gouverneur du Michigan a signalé qu'il s'agissait de l'une de ses priorités. Il l'a mentionné dans ce qui est en quelque sorte l'équivalent du discours du Trône, c'est-à-dire son Discours sur l'état de l'État au moment du lancement de la nouvelle session avec le nouveau gouverneur et bon nombre de nouveaux membres du Congrès.

Alors c'est excellent, non seulement parce que nous obtenons l'appui du gouverneur, mais également parce qu'il s'agit d'une priorité pour ce gouvernement en général. C'est une excellente nouvelle. Et cela n'existait pas auparavant.

Vous êtes venu avec moi pour rencontrer le gouverneur et son équipe pendant cette période de transition. Je pense que nous avons réussi à le convaincre qu'il s'agissait d'une excellente chose pour les deux côtés de la frontière. Depuis lors, j'ai rencontré des hauts fonctionnaires américains, l'ambassadeur américain, le secrétaire LaHood, et la secrétaire Napolitano et d'autres afin de parler du passage international de la rivière Détroit qui, selon moi importe non seulement sur le plan commercial mais également au chapitre de la sécurité. Ce sera un excellent élément supplémentaire en ce qui a trait à la frontière étant donné le nombre élevé de personnes et de camions qui la traversent. Il s'agit d'un projet unique étant donné

qu'il reçoit l'appui de la plupart des partis politiques à tous les niveaux du côté du Canada, tant à l'échelle provinciale et je l'espère à l'échelle fédérale.

Lorsque j'ai parlé de la porte continentale pendant mon séjour à Montréal, on m'a rappelé que la plupart des camions de cette province se rendent aux États-Unis au moyen de cette traverse, de sorte qu'un passage supplémentaire s'avère être une excellente nouvelle pour l'ensemble de l'initiative de porte continentale.

Depuis lors, nous travaillons de près avec les législateurs au Michigan pour répondre à toutes leurs questions. Nous avons créé des troupes d'information que nous avons transmises aux législateurs, aux présidents de comité et à d'autres intervenants. J'ai parlé au président du Comité du transport, au président de la Chambre et à quiconque est prêt à recevoir mes appels aux États-Unis.

La réponse a été très encourageante. Ce qui est particulièrement encourageant, c'est l'appui général de la part des syndicats, des groupes d'agriculteurs et d'autres intervenants du côté des États-Unis, qui ont compris que cela ne serait pas uniquement profitable pour Detroit mais également pour l'ensemble de cet État. On parle de dizaines de milliers d'emplois pendant la période de construction sans compter les possibilités à long terme d'échanges commerciaux qui se poursuivront et qui s'accroîtront grâce au pont Ambassador et au nouveau passage international de la rivière Détroit.

• (1610)

M. Jeff Watson: En fait, le gouverneur Snyder dirait qu'il s'agit plus qu'une priorité. Je pense que dans le Discours sur l'état de l'État, on a présenté cet élément d'infrastructure comme étant le coeur de toute une stratégie économique. Alors, c'est un pas en avant considérable.

Pour ce qui est des suggestions pour changer le nom, notre communauté y a beaucoup songé. Une proposition, que je soutiens, ferait en sorte que ce nouveau pont rende honneur aux anciens combattants qui ont servi leur pays tant au Canada qu'aux États-Unis. C'est une proposition que nous allons présenter étant donné qu'il semble y avoir un appui croissant dans la région.

Au fur et à mesure que nous progressons relativement aux mesures de relance de l'économie, nous nous rendons compte évidemment que le Plan d'action économique et que les investissements en infrastructure ont joué un rôle considérable. Ils ont eu énormément d'impact soit en améliorant la qualité de vie dans les collectivités ou en faisant en sorte de replacer les économies locales et régionales sur la voie de la reprise économique. Je sais, par exemple, que les investissements faits dans les installations du port de Windsor ont permis de rendre cette installation compétitive en tant que port sur les Grands Lacs en plus de faire en sorte que nous sommes préparés pour des demandes accrues de toutes sortes et pour soutenir non seulement l'infrastructure actuelle mais le passage international de la rivière Détroit lorsque ce projet arrivera à l'étape de construction à un moment donné dans l'avenir. Cela étant dit, je sais qu'il y a eu d'autres investissements dans des ports. Je crois comprendre que le port de Sept-Îles a pu profiter de ces investissements. Pouvez-vous décrire les répercussions économiques de l'investissement du Fonds de stimulation de l'infrastructure, par exemple, sur le port de Sept-Îles?

L'hon. Chuck Strahl: Merci.

Je pense que vous avez raison; l'annonce que nous avons faite à Windsor, à laquelle j'ai pu participer, a été très bien reçue. C'est intéressant de voir quelquefois ce que les gens perçoivent comme étant un port occupant une niche particulière ou un petit port qui devient partie intégrante d'une stratégie d'ensemble. C'était évident à Windsor. La capacité de continuer dans ce commerce d'agrégat, avec tout ce qui y est lié — l'asphaltage, le béton et tous ces éléments connexes — c'est quand même important. Je sais qu'ils étaient très enthousiastes de voir qu'ils passaient maintenant à un autre niveau grâce à cet investissement.

C'est la même situation au port de Sept-Îles. Je n'étais pas là pour cette annonce. C'est le premier ministre qui s'y est rendu. Je pense que les autorités portuaires ont dit à ce moment-là que non seulement ils étaient très reconnaissants pour cet investissement; mais ils ont aussi signalé que c'est l'effet de levier de la part des investissements du secteur privé qui les a rendus aussi enthousiastes. Il s'agit d'un investissement moins important... Je veux dire, non pas qu'il soit insignifiant, mais que les investissements provenant du gouvernement fédéral sont différents; cela envoie également un message au secteur privé lui indiquant que nous sommes là pour le long terme.

Ainsi, ils ont pu annoncer, très rapidement, l'ampleur... Je ne me souviens pas du chiffre exact — je ne veux pas induire quiconque en erreur — mais il s'agit d'investissements considérables de la part du secteur privé qui ont immédiatement suivi l'apport du fédéral.

Comme les autorités portuaires l'ont dit à l'époque, ils ne se souviennent pas qu'un premier ministre se soit rendu à leur port. Le fait qu'il se soit rendu là pour faire l'annonce envoie un message que je pense nous devons envoyer dans tous nos ports. Les investissements démontrent que... Vous savez, nous sommes une nation commerçante et nous dépendons énormément des transports, de sorte que ces investissements à long terme seront rentables.

Et le secteur privé s'en rend compte immédiatement: comme le dit le dictionnaire autant aller jusqu'au bout. C'est vraiment intéressant à voir.

Et c'est ce qui s'est produit avec toutes les initiatives liées à la porte d'entrée. Nous faisons un investissement initial. Nous déclarons que nous jouerons un rôle partenaire. Par la suite, le secteur privé se dit, eh bien, si vous êtes de la partie et puisque nous savons que nous avons l'attention de tous les ordres de gouvernement, eh bien nous serons là pour le long terme.

Ça a été très encourageant.

• (1615)

Le président: Merci.

Monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci au ministre et aux hauts fonctionnaires.

Afin que les documents du Budget principal des dépenses aient une valeur pour le Parlement et les parlementaires, ils doivent présenter l'intention du gouvernement et ce dernier doit faire ce qu'il a dit. Je constate qu'il y a une ligne particulière, sous le crédit 40c, que je n'ai jamais vue auparavant dans des documents de Budget principal des dépenses ayant trait à Marine Atlantique.

Voici ce que dit cette phrase:

b) aux paiements à l'égard des frais engagés par la société pour assurer des prestations de retraite anticipées, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces frais sont engagés par suite de la réduction du personnel ou de l'interruption ou de la diminution d'un service...

Encore une fois, les documents de Budget principal des dépenses doivent présenter ce que le gouvernement a l'intention de faire et le

gouvernement doit agir comme il l'a dit. Quant à moi, j'interprète cette phrase pour dire qu'il y aura des mises à pied et des licenciements à Marine Atlantique.

Toutefois, il se peut, et je serais d'accord, qu'il y ait de nouvelles recrues, 32 ingénieurs et électriciens ont indiqué que la compagnie, Marine Atlantique, les avait identifiés pour des réductions ou des éliminations de postes.

Y aura-t-il des mises à pied chez Marine Atlantique? Je veux que cette question soit très précise. Y aura-t-il des réductions de postes ou d'employés en ce qui concerne les membres du personnel de Marine Atlantique?

Et je ne parle pas de l'embauche de nouvelles recrues.

L'hon. Rob Merrifield: Laissez-moi essayer de vous donner une réponse la plus claire possible, parce que vous avez suivi le dossier de Marine Atlantique d'une certaine distance.

Je pense que vous en étiez responsable à un moment donné et que vous l'avez laissé dans un état moribond. Nous avons repris le dossier et insufflé une nouvelle vie dans tous les secteurs de Marine Atlantique.

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur le ministre, pourriez-vous répondre à la question?

L'hon. Rob Merrifield: Je vais répondre à certaines des questions, parce que vous vous trompez relativement à toutes vos suppositions concernant Marine Atlantique au cours de la dernière année. Vous avez tort relativement aux navires que nous avons fait venir. Vous vous trompez sur les noms donnés à ces navires et sur les services de l'été dernier. Et vous aurez probablement tort sur ce point également, alors laissez-moi vous dire ce qui se produit.

Nous faisons venir de nouveaux navires. Ces deux nouveaux navires auront des besoins en personnel moins importants.

Il n'y aura pas de pertes d'emplois chez les ingénieurs qui exploitent ces traversiers qui traversent la baie.

En fait, ce qui se produit à l'heure actuelle c'est que les ingénieurs dont ils disposent... En fait il y a un manque. En réalité, ils font beaucoup d'heures supplémentaires; et ils sont surchargés de travail dans les deux navires préexistants.

Ainsi, ils seront en moins grande demande, mais aucun d'entre eux ne perdra son emploi. Il n'y aura aucune perte d'emploi.

J'espère que c'est suffisamment précis et clair pour qu'il n'y ait aucune spéculation de votre part ou de la part de quiconque autour de cette table.

L'hon. Gerry Byrne: Très bien. Ainsi, il n'y aura aucune mesure d'adaptation de la main-d'oeuvre chez Marine Atlantique. Je vous en suis reconnaissant.

L'hon. Rob Merrifield: Il n'y aura aucune perte d'emploi chez les ingénieurs.

L'hon. Gerry Byrne: Eh bien, parlons de ce qui s'est produit à Marine Atlantique. Est-il vrai que des experts-conseils de Fleetway and Ocean Engineering Consultants ont été embauchés pour établir un modèle stratégique pour la configuration de la flotte?

Vous avez parlé d'entreprise moribonde. J'ai une question pour vous. Pourquoi est-ce que la décision de Transports Canada et de Marine Atlantique visant la construction de quatre nouveaux navires au Canada a-t-elle été rejetée? Je me réfère à des faits concrets.

Le 24 mai 2006, le rapport du président à la réunion du conseil d'administration de Marine Atlantique stipule, et je cite:

Des représentants de Canadian Shipyards étaient à Nord Sydney le 14 mars pour participer à une séance d'information avec John Lochhead et Alan Leonarduzzi. Ces représentants d'environ cinq chantiers navals au Canada ont exprimé leur intérêt de construire notre nouvelle flotte.

Le 17 avril 2006, dans le procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de Marine Atlantique, M. Flood, qui était le président à l'époque, a proposé que le conseil d'administration fasse une recommandation à Transports Canada pour stipuler que Marine Atlantique a besoin de quatre navires et que ces quatre navires seraient identiques et mesureraient 175 mètres de long et non pas la longueur de deux champs de football. Une résolution a été prise qui dit ce qui suit:

QU'IL SOIT RÉSOLU QUE le conseil d'administration recommande au ministère des Transports que la flotte de remplacement de Marine Atlantique Inc. soit constituée de quatre nouveaux navires [faits au Canada].

MOTION: La motion est proposée par Don Warr et appuyée par Robert Sampson. La motion est adoptée.

Le procès-verbal du 3 août 2006 du conseil d'administration, monsieur, stipule ce qui suit:

Une discussion générale s'ensuivit au sujet de la volonté exprimée par Transports Canada que le carénage et la nouvelle construction soient réalisés au Canada à un coût sans doute bien plus élevé pour la Corporation que si les travaux avaient été effectués en Europe. Quatre chantiers navals au Canada ont été recensés comme étant des sites possibles pour entreprendre ce genre de travail. Il a été convenu qu'il s'agissait d'une décision de politique publique que l'intervenant avait le droit de prendre et que le Conseil [d'administration] suivrait les instructions...

Ces navires ne figurent pas parmi les premiers choix de Marine Atlantique ni de Transports Canada. Il s'agit d'un deuxième choix, monsieur le ministre. Comment expliquez-vous cela?

• (1620)

L'hon. Rob Merrifield: Laissez-moi vous aider, parce que vous avez laissé Marine Atlantique dans un état moribond...

L'hon. Gerry Byrne: J'ai cité les procès-verbaux du conseil d'administration pour m'aider...

Le président: Silence, s'il vous plaît.

Merci.

L'hon. Rob Merrifield: C'est malheureux, qu'en raison de ce qui s'est produit là, le temps de construire un nouveau navire... Pouvez-vous imaginer ce qui se serait produit? Vous rendez-vous compte que lorsque nous avons obtenu la responsabilité de Marine Atlantique, leur rendement pour ce qui est du respect des délais était d'environ 10 p. 100. Voilà la situation ridicule dans laquelle se trouvait Marine Atlantique.

Nous avons mis sur pied *Vision Atlantique*, et, Dieu merci, nous avons pu l'organiser deux ans après avoir pris le pouvoir. Si nous n'avions pas agi, Marine Atlantique n'aurait pas été en mesure d'assurer le service pour la population du Canada Atlantique.

Et maintenant, nous acquérons deux nouveaux navires cette année, qui en fait revitaliseront toute la flotte, sans parler du *Leif Ericson*, qui profitera de travaux de réfection d'une valeur de 18 millions de dollars cette année.

Ainsi, si vous aviez opté pour la décision libérale...

L'hon. Gerry Byrne: Notre décision initiale...

L'hon. Rob Merrifield: ... cela aurait été désastreux, et la situation aurait été pire que ce qu'elle était déjà. Heureusement, pour la population du Canada Atlantique, nous ne l'avons pas suivie.

Le président: Très bien. Merci.

L'hon. Rob Merrifield: Nous avons mis en place des mesures qui ont réglé immédiatement les problèmes existants.

Le président: Je dois aviser les membres de bien vouloir faire part de leurs observations par le biais du président. Je vous demande de respecter le président lorsqu'il vous rappelle à l'ordre.

Monsieur Gaudet.

[Français]

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

Monsieur le ministre, croyez-vous qu'Air Canada est l'une des compagnies aériennes les plus sécuritaires au monde?

[Traduction]

L'hon. Chuck Strahl: Elle a un excellent bilan et c'est une des meilleures entreprises au monde en matière de sécurité. Je pense qu'ils peuvent être très fiers de leur bilan. Et bien sûr, nous travaillons de très près avec eux, comme nous le faisons avec toutes les compagnies aériennes au Canada, afin de faire en sorte qu'elles maintiennent ce bilan.

[Français]

M. Roger Gaudet: Plus tôt, vous avez dit qu'il y avait un beau projet d'avenir commun pour Aveos et Air Canada. Si elles sont privatisées toutes les deux, quel va être l'argument du pays pour demander au nouveau consortium Air Canada/Aveos — ou Aveos/Air Canada, cela importe peu — de respecter les langues officielles et de conserver les emplois qu'on a à Montréal, Mississauga et Winnipeg? Quelle va être la force du gouvernement canadien à ce sujet?

[Traduction]

L'hon. Chuck Strahl: Voulez-vous dire que lorsqu'il s'agit de respecter la politique sur les langues officielles? À quel endroit êtes-vous rendu...?

[Français]

M. Roger Gaudet: Je parle de l'ensemble de ce qui découlera d'une fusion des deux compagnies. Je répète vos paroles de tout à l'heure. Vous avez dit qu'il y avait un bel avenir commun pour Aveos et Air Canada, que ces deux compagnies allaient bien ensemble.

Je pense à la situation qui aura cours deux ans plus tard, en 2013, lorsque le contrat aura pris fin. Qu'est-ce qui va arriver des 4 500 employés, des machinistes d'Air Canada? Qu'est-ce qui va arriver des emplois indirects? Il faut considérer qu'au Canada, si on additionne les emplois indirects aux 4 500 personnes qui travaillent pour Air Canada, ça fait à peu près entre 50 000 et 60 000 personnes. Si la compagnie s'en va dans un autre pays, qu'est-ce qui va arriver de nos emplois?

Vous me dites depuis tout à l'heure qu'elles ont été privatisées. Je veux que vous m'expliquiez quelle est notre force dans ce contexte. Si ma mémoire est bonne, on a investi beaucoup d'argent dans Air Canada, à un moment donné quand cette compagnie a eu recours à la loi sur la faillite. Je veux savoir ce qui nous revient de tout ça.

[Traduction]

L'hon. Chuck Strahl: Cela fait des décennies qu'il ne s'agit plus d'une entité gouvernementale. Air Canada, même si « Air Canada » est un nom qui ressemble à celui d'une société d'État, ce n'est pas le cas. Il s'agit d'une société privée, cotée en bourse, qui doit respecter tous les règlements comme tous les citoyens du Canada ou toute autre ligne aérienne canadienne, en plus des exigences supplémentaires découlant de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. La société est au courant. Et elle respecte ces exigences. Lorsque je parle aux responsables de cette question, ils ont l'intention de respecter la loi. Ils veulent la respecter et ils comprennent les raisons historiques qui la sous-tendent.

Mais vous savez, j'ai confiance. Je ne crois pas ceux qui disent que les travailleurs canadiens ne sont pas compétitifs. J'ai entendu dire cela dans bien des secteurs, et je pense tout simplement que c'est faux. Maintes et maintes fois, les travailleurs canadiens ont montré, qu'il s'agisse de travailleurs syndiqués ou pas, qu'ils peuvent faire preuve de compétitivité avec quiconque.

Par exemple, à proximité de ma circonscription, à l'aéroport d'Abbotsford, Conair a mis sur pied une installation d'entretien. Cette installation d'entretien reçoit les 737 de partout dans le monde. Dans cette installation, l'entreprise offre une vaste gamme de services, qu'il s'agisse d'une reconstruction complète ou de quelques travaux de réfection. Cet atelier est occupé. À un point tel que l'université régionale a offert de la formation pour aider à former les techniciens qui travaillent dans cet atelier. Ils disent que la seule chose qui les empêche de progresser c'est... Ils construisent davantage d'installations. Les travailleurs sont compétitifs. Ils obtiennent d'excellents emplois. Comme vous l'avez mentionné, il s'agit d'excellents emplois bien rémunérés qui attirent les entreprises. Ils attirent des entreprises de partout dans le monde qui envoient leurs 737 pour des réparations au Canada... Ils offrent un excellent service pour les 737 et se spécialisent dans ces avions.

Je ne suis pas d'accord avec les gens qui disent que tout est foutu. Nous avons un entrepreneur qui a fait ses preuves: Aveos. Vous voudrez peut-être faire appel à cette entreprise; je ne sais pas. Je ne peux pas vraiment vous parler d'eux ni de leur plan d'affaires. Il s'agit d'une entreprise privée. Mais elle a eu beaucoup de succès au Canada. Dans ses déclarations récentes sur le Web et dans ses communiqués de presse elle stipule qu'en fait elle a embauché davantage d'employés. Elle ne fait pas de mise à pied; elle recrute.

Je pense que l'avenir est très prometteur. Je serais très surpris d'entendre Aveos dire qu'il s'agit d'un scénario catastrophe.

•(1625)

[Français]

M. Roger Gaudet: Monsieur le ministre...

[Traduction]

Le président: Je dois vous arrêter là. Je suis désolé. Nous avons dépassé notre temps.

[Français]

M. Roger Gaudet: Je ne veux pas que vous soyez, monsieur le ministre...

[Traduction]

Le président: Monsieur Trost.

[Français]

M. Roger Gaudet: Je veux que vous soyez le porte-parole des Canadiens.

[Traduction]

Le président: Je suis désolé.

Monsieur Trost, vous avez cinq minutes.

M. Brad Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC): Merci, monsieur le président.

Une petite question de suivi à l'intention du ministre Merrifield. Ai-je bien compris l'échange que vous avez eu avec M. Byrne? Vous disiez que si nous avions choisi les navires qu'il avait proposés, nous ne serions toujours pas en mesure d'offrir le service. On serait probablement encore en train d'attendre ces bateaux et le service aurait continué d'être inadéquat. Ai-je bien résumé ce que vous disiez?

L'hon. Rob Merrifield: Marine Atlantique était dans un piteux état lorsque nous en avons assumé la responsabilité, au moment où nous avons formé le gouvernement. Si ce plan avait été appliqué, le désastre aurait été encore pire aujourd'hui.

Nous avons fait face à la question du plan. Nous avons investi près de un milliard de dollars non seulement pour l'achat de nouveaux navires, mais également pour des installations côtières depuis que nous sommes au gouvernement.

Les gens du Canada Atlantique méritent mieux que ce qu'ils obtenaient, et nous avons amélioré la situation.

M. Brad Trost: Alors, le service s'est amélioré et cela contribue à l'économie en général parce qu'il s'agit d'une question touchant une infrastructure de base qui facilite le commerce et le mouvement de personnel dans la région.

L'hon. Rob Merrifield: Je suis allé parler avec les personnes qui utilisent les services de Marine Atlantique. Ils ont cerné deux problèmes fondamentaux: le fait que les navires n'étaient pas à l'heure parce qu'ils arrivent au bout de leur vie utile, et de plus, pas de capacité en surplus qui permettrait de compenser la mise hors service d'un de ces navires.

Nous nous sommes penchés sur ces deux problèmes, et pour la première fois cet été, nos capacités ont augmenté de plus de 50 p. 100. L'été dernier ils ont fait du mieux qu'ils pouvaient, et la circulation des camions a augmenté de 7 p. 100 et le mouvement des navires ou le transport des véhicules a connu un record l'an dernier. Mais cette année ils auront les deux nouveaux navires et une bien plus grande capacité.

M. Brad Trost: Pouvez-vous m'expliquer ce que vous vouliez dire par les navires étaient à l'heure seulement 10 p. 100 du temps? Qu'en est-il aujourd'hui et qu'est-ce que cela signifie pour quelqu'un qui...?

Monsieur le ministre, je suis de la Saskatchewan, donc prenez votre temps.

L'hon. Rob Merrifield: Cela veut dire que seulement 10 p. 100 des navires arrivaient ou partaient à l'heure indiquée. Les horaires sont un peu mieux respectés grâce à l'amélioration du service. Avec l'arrivée du *Atlantic Vision*, 42 p. 100 des horaires sont respectés, puis, l'été dernier, ce pourcentage est monté à près de 60 p. 100 et plus. Cet été, ce sera la première fois que nous aurons deux nouveaux navires, en plus du *Atlantic Vision*, donc nous aurons réellement une capacité supplémentaire. Et pas seulement une capacité supplémentaire, mais des navires dernier cri. Ce sont de magnifiques navires. Lorsque nous avons discuté avec le personnel de ces navires ici il y a quelques semaines, lorsque nous avons présenté le *Blue Puttees*, ils ont dit qu'ils ne tiennent plus à terre tellement ils sont heureux et fiers de ce nouveau navire. C'est vraiment impressionnant de le voir en action.

J'encourage tous les Canadiens à utiliser Marine Atlantique cet été. Plutôt que de se dire « encore une heure avant de pouvoir débarquer », ils diront « dommage, déjà terminé », c'est ce qui est différent dans la traversée du golfe.

M. Brad Trost: C'est un magnifique bout de pays, et j'espère profiter de votre invitation un de ces jours.

Sur la terre de réserve de l'aéroport de Mirabel, je crois comprendre que l'on va de l'avant avec le programme de vente. J'ai également cru comprendre qu'il a été accéléré. Encore une fois, ce n'était pas dans ma circonscription, mais je me souviens en avoir discuté un jour désigné lorsque nous étions dans l'opposition et rien n'avait été fait depuis longtemps.

Le ministre Strahl pourrait-il nous dire ce qu'il en est et ce qui se passe en ce moment?

[Français]

L'hon. Chuck Strahl: Certainement.

Il est vrai que c'était la position de notre parti quand nous étions dans l'opposition. Maintenant, je pense que c'est une bonne nouvelle. L'ancien ministre Baird avait promis...

• (1630)

[Traduction]

Je devrai poursuivre en anglais, je suis désolé.

Les députés de la région auront droit à des mises à jour régulières pour assurer les agriculteurs et les députés que les acres continuent d'être transférées.

Je crois comprendre que jusqu'à présent quelque 39 des 97 propositions soumises avant septembre 2011 ont été approuvées. Pour certaines terres, parfois il faut encore, avant de pouvoir les vendre, faire une évaluation environnementale et ainsi de suite. Nous avons, cependant, du personnel et des ressources supplémentaires pour veiller à ce que le processus se déroule le plus rapidement possible.

Je pense que les agriculteurs de la région sont très heureux, et je pense que nous avons été en mesure de tenir nos promesses qui étaient d'informer les députés de tout nouveau développement — si ce n'est pas le cas, j'aimerais le savoir.

M. Brad Trost: Monsieur le président, j'ai mesuré mon temps de parole et il me reste sept secondes. La parole est à vous.

Le président: Merci. Avant de remercier nos fonctionnaires et inviter d'autres fonctionnaires, j'ai une question.

J'ai certainement constaté les retombées des portes d'entrée que nous mettons en place partout au Canada. Nous avons une porte d'entrée dans le Nord du Manitoba, le port de Churchill, qui au cours des dernières années a pris de l'expansion. Cela représentait un défi.

En tant que ministre, avez-vous une opinion, une suggestion ou une proposition pour la population du Nord du Manitoba en matière de possibilité pour leur porte d'entrée?

L'hon. Chuck Strahl: Je pense en effet que nos investissements ont porté leurs fruits. Notre investissement dans le partenariat avec le gouvernement provincial et la compagnie ferroviaire privée de cette région a grandement amélioré la ponctualité des trains empruntant cette voie ferrée. Je pense que la vitesse des trains a doublé le long de cette section de la ligne de chemin de fer, il s'agit donc d'argent bien investi. Il s'agit d'un programme pluriannuel pour remplacer des liens et pour faire des travaux. Ces travaux n'aboutiront jamais, car c'est un terrain difficile, à cause du muskeg entre autres.

De plus, lorsque j'y étais avec le premier ministre nous avons annoncé du financement l'année dernière de la part de Transports Canada pour renouveler la couche de surface de la piste. Cette initiative n'était pas un projet du Fond de stimulation de l'infrastructure mais plutôt un investissement à long terme de Transports Canada pour renouveler la surface de la piste, et, bien sûr, c'est également nécessaire dans ce rude climat. Des investissements ont également été faits pour le port.

Je pense que Churchill a encore du chemin à faire, mais ce que nous avons pu accomplir pour les chemins de fer, les lignes aériennes, et les services du port — tous ces services ont eu droit à des investissements et en ont tous profité.

De plus, le conseil d'administration du port là-bas... Je pense qu'il s'agit d'un groupe tourné vers l'extérieur qui cherche à attirer les affaires. Leur publicité est exactement comme vous l'avez décrite. Il s'agit d'une autre façon d'accéder au Canada qui permet d'éviter certains des problèmes de congestion que l'on peut rencontrer par d'autres moyens. Il est possible d'accéder au centre du Canada. Pour ceux qui font des affaires dans une grande portion du Canada, c'est une solution alléchante.

Je pense que ces investissements porteront leur fruit, et auraient déjà dû être profitables à court terme, mais les seront également à long terme.

Le président: Merci. Je sais que vous avez fourni certains services de brise-glace l'année dernière qui leur ont permis de prolonger leur saison de trois semaines supplémentaires, ce qui leur donne évidemment plus d'occasion.

L'hon. Chuck Strahl: C'est exact.

Le président: Merci beaucoup, messieurs les ministres, d'être ici.

L'hon. Chuck Strahl: Merci.

L'hon. Rob Merrifield: Merci.

Le président: Nous allons faire une pause de cinq minutes et inviter les représentants ministériels à se joindre à nous.

• (1630)

_____ (Pause) _____

• (1635)

Le président: Merci, je vous souhaite la bienvenue.

Madame Baltacioglu, je vous demanderai de présenter nos invités autour de la table. Puis nous céderons la parole à M. McCallum pour d'autres questions, si cela vous convient.

• (1640)

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

C'est avec plaisir que je comparais devant le comité au sujet du Budget supplémentaire des dépenses de nos deux ministères et de notre portefeuille.

M. André Morency est le sous-ministre adjoint des sociétés d'État. Il est également directeur principal des finances pour le ministère des Transports. M. David Miller est notre sous-ministre adjoint des sociétés d'État, ainsi que notre directeur principal des finances. On vous a déjà présenté mon collègue, John Forster. Kristine Burr est notre sous-ministre adjointe des politiques.

J'ai le plaisir de vous présenter Laureen Kinney, notre nouvelle sous-ministre adjointe associée, sécurité et sûreté. Elle a assumé certaines nouvelles responsabilités au sein de notre ministère.

Le président: Merci.

Nous avons déjà entendu les déclarations préliminaires, je cède donc la parole à M. McCallum.

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

Je me demande si le comité accepte de terminer la série de questions vers 17 h 15 afin que nous ayons le temps d'étudier les motions.

M. Sukh Dhaliwal: Les cloches sonneront à 17 h 15 — donc 17 heures.

Le président: Nous pouvons poursuivre nos travaux pendant que les cloches sonnent.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): J'imagine qu'il fallait commencer un peu plus tard, mais j'ai des questions pour ce témoin. Si M. McCallum veut revenir plus tard, il me fera plaisir de revenir une fois que le comité a terminé et que toutes les questions ont eu leurs réponses. Mais j'ai des questions pour ces témoins.

L'hon. John McCallum: Je ne suggère pas que nous ne posions pas des questions aux témoins.

M. Brian Jean: Si nous étudions les motions, il est 16 h 40 maintenant, et je viens d'entendre votre collègue M. Dhaliwal dire que vous voulez terminer d'ici à 17 heures. Donc vous aurez les sept premières minutes, le Bloc aura droit aux sept minutes suivantes...

L'hon. John McCallum: Le vote est à 17 h 45.

M. Brian Jean: Je me fie à ce que M. Dhaliwal a dit. Mais lorsque la parole sera donnée aux conservateurs, nous n'aurons pas la possibilité de poser des questions. Je ne suis donc pas du tout d'accord.

L'hon. John McCallum: Dites-vous que nous devons terminer à 17 h 15 lorsque les cloches sonnent?

M. Chad Mariage (greffier à la procédure): Nous le devons, en vertu des Règlements.

L'hon. John McCallum: Serait-il possible d'avoir chacun droit à une série de questions, puis nous pourrions étudier la motion?

Le président: Certainement.

Allez-y, monsieur Jean

M. Brian Jean: Je ne sais pas si nous aurons terminé nos questions dans ce délai. Mais que pensez-vous d'avoir une série de questions, de voir comment s'orientent les questions, puis réévaluer la situation?

Cela vous convient-il, monsieur McCallum?

L'hon. John McCallum: D'accord.

Je n'ai qu'une question, puis si un de mes collègues en a une, je lui accorderai le reste de mon temps de parole.

Votre ministère a-t-il déjà reçu l'ordre, la demande, ou l'encouragement d'utiliser le terme « gouvernement Harper », plutôt que « gouvernement du Canada »?

Mme Yaprak Baltacioglu: Personnellement, je n'ai pas reçu l'ordre d'utiliser cette terminologie particulière. Si vous lisez les communiqués de presse provenant de notre ministère, provenant d'Infrastructure Canada, je pense que la plupart du temps nous utilisons « gouvernement du Canada ». Quelques communiqués de presse ou rapports des médias pourraient avoir ce libellé en particulier. Je ne peux pas vraiment vous dire exactement comment cela s'est produit. Comme vous pouvez le comprendre, les communications passent par plusieurs niveaux d'approbation, y compris par des niveaux politiques, le BCP et le CPM.

L'hon. John McCallum: Merci.

Le président: Merci.

L'hon. Gerry Byrne: J'aimerais remercier nos témoins.

Le ministre d'État des transports a indiqué que le plan élaboré par le capitaine Sid Hynes et approuvé par le conseil d'administration et Transports Canada — selon les procès-verbaux des réunions du conseil d'administration de Marine Atlantique — était un désastre. Le Fleetway — et c'est exactement de cette façon que le ministre a catégorisé le plan de renouvellement des flottes — aurait été un désastre.

Le plan a été approuvé par Marine Atlantique. Son ébauche a été préparée par le capitaine Sid Hynes et est devenue un modèle. Puis il a été élaboré par Marine Atlantique et Transports Canada. Diriez-vous qu'il s'agit d'un désastre, si l'on remonte à 2004, 2005 et 2006?

Mme Yaprak Baltacioglu: J'espère avoir l'appui du président, mais je ne pense pas qu'il s'agit d'une question qu'il est juste de poser à des représentants gouvernementaux immédiatement après que le ministre ait commenté.

L'hon. Gerry Byrne: Merci, madame la sous-ministre.

Une étude a été menée par les consultants de Fleetway et d'Oceanex. Elle a été commandée par soit Transports Canada, soit Marine Atlantique. Elle a donné lieu à des exigences techniques précises — les meilleures solutions pour le renouvellement des flottes. D'autres problèmes logistiques ont été traités, et l'étude a donné lieu à des recommandations précises.

Pouvez-vous dire au comité si les conclusions des consultants de Fleetway et d'Oceanex indiquaient que les meilleures configurations de flottes étaient celles de trois navires usagers de construction européenne de 201 mètres de longueur ou les quatre navires fabriqués au Canada de 175 mètres de longueur? Je tiens compte des circonstances du Port aux Basques, des traversiers dans le golfe et des problèmes techniques.

• (1645)

Mme Yaprak Baltacioglu: Tout d'abord, nous voulons nous assurer que Marine Atlantique offre de bons services sécuritaires aux Canadiens. Je vais demander à ma collègue Mme Burr de répondre, car je n'étais pas à ce ministère en 2006 lorsque le rapport a été fait. J'étais à l'Agriculture.

Mme Kristine Burr (sous-ministre adjointe des politiques, Groupe des politiques, ministère des Transports): Il s'agit de questions techniques, et je pense que nous devons nous engager à répondre après avoir étudié le rapport et vérifié l'information.

L'hon. Gerry Byrne: En tant que sous-ministre, seriez-vous au courant du fait que Transports Canada a demandé à Marine Atlantique de trouver quatre navires fabriqués au Canada en 2004, 2005 et 2006? J'ai des copies des procès-verbaux du conseil d'administration de Marine Atlantique. M. Flood, qui était le président à l'époque, suggère que le conseil a recommandé à Transports Canada que Marine Atlantique achète quatre navires, que trois navires soient identiques, de 175 mètres de longueur et qu'il soit exigé que ces navires soient livrés dans les délais impartis.

Cette motion a été approuvée. Les procès-verbaux indiquent ensuite que Transports Canada a donné pour directive à Marine Atlantique de fabriquer les navires au Canada. Ils ont organisé des réunions de tous les propriétaires de chantiers navals à Halifax le 14 mars 2006. Il s'agissait d'un plan assez approfondi et avancé. Il ne s'agissait pas de quelques croquis sur le dos d'une enveloppe.

Pouvez-vous nous parler précisément de ce qui est arrivé à ce plan en 2004 et nous dire pourquoi une intervention fabriquée au Canada dans le cadre de la stratégie de renouvellement des flottes de Marine Atlantique représenterait un tel désastre? Pourquoi les chantiers maritimes canadiens n'ont-ils pas pu livrer les navires dans les délais, comme l'a indiqué le ministre au comité? Le ministre a dit que la meilleure solution pour Marine Atlantique et pour les habitants du Canada atlantique serait d'acquérir des navires européens sept ans après. Cela, à mon avis, est complètement ridicule.

J'aimerais savoir ce qui se passe. Comment se fait-il que les chantiers maritimes canadiens sont, selon le ministre des Transports, si peu en mesure de livrer des produits à temps pour les navires destinés à l'industrie du transport canadien, et pourquoi notre propre ministre des Transports pense que la meilleure solution de construction de navires pour le Canada serait de les construire en Europe?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je pense que l'honorable député pourrait avoir demandé une liste assez élaborée de documents de la part du ministère. Je me souviens d'avoir lu cette demande il y a quelques jours. Nous sommes en train de compiler ces documents, ce qui prend pas mal de temps. Je pense que les réponses à certaines questions que vous avez posées à propos de l'étude se trouvent dans un des documents demandés. Nous travaillons du mieux de nos capacités pour compiler ces documents pour le comité.

Voilà la réponse longue. La réponse courte est non. Je ne peux pas parler de cela, car je n'ai pas d'information sur ce rapport ni sur ces procès-verbaux de Marine Atlantique.

L'hon. Gerry Byrne: Le ministre a dit qu'il n'y aura pas de mesure prise au niveau de l'emploi. Il n'y aura pas d'adaptation de la main-d'oeuvre chez Marine Atlantique. Il y aura seulement de nouvelles recrues. Il n'y aura pas de retraites anticipées, pas d'indemnités de départ. Ces mesures ne seront pas nécessaires. Le président de Marine Atlantique, Wayne Follett, a dit exactement la même chose, à la radio, à tous les habitants de Terre-Neuve-et-Labrador.

Confirmez-vous au comité, qui étudie le Budget supplémentaire des dépenses (C), qu'il n'était pas nécessaire d'inclure dans le Budget principal des dépenses de Transports Canada une disposition permettant à Marine Atlantique d'accorder des indemnités de départ, des retraites anticipées et d'autres mesures, des mesures dont les coûts ont été détaillés, qui réduisent la qualité du service et le personnel chez Marine Atlantique? Dites-vous que, puisqu'elle n'est même pas envisagée, cette inclusion faite en vertu du crédit 40C n'était pas nécessaire?

• (1650)

Mme Yaprak Baltacioglu: Bien que je sois sous-ministre de portefeuille et que je veille à ce que tous ces éléments s'agencent bien ensemble, je ne suis pas responsable des activités de Marine Atlantique et je ne peux m'exprimer sur son plan de recrutement. Comme l'a mentionné le ministre Merrifield, il n'y aura pas de perte d'emploi pour les ingénieurs. C'est ce que j'ai entendu. Je ne peux vous donner une réponse plus détaillée. Si vous le souhaitez, je peux demander à la personne responsable des activités de répondre à vos questions.

L'hon. Gerry Byrne: Ce serait apprécié.

Le président: Et si ils le pouvaient, ils pourraient me l'envoyer par l'entremise du greffier.

Mme Yaprak Baltacioglu: Oui.

Le président: Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci, monsieur le président.

Comme vous le savez, les ministres passent, mais les fonctionnaires et les sous-ministres restent.

Je vais revenir à la question que j'ai posée tout à l'heure. Pourriez-vous me dire quelles sont les chances que les employés d'Air Canada à Montréal, Winnipeg et Mississauga continuent de travailler après 2013?

[Traduction]

Mme Yaprak Baltacioglu: Eh bien, comme l'a dit le ministre, Air Canada est assujéti à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Je ne peux donc que répéter ce qu'il a dit et ce que nous devons faire du point de vue du gouvernement pour veiller à ce que le secteur de l'aviation canadien demeure concurrentiel. Nous appuyons les compagnies de ce secteur grâce à des règlements appropriés, en tentant de réduire leur fardeau réglementaire et en essayant de veiller à ce que les bonnes entreprises concurrentielles survivent au Canada. Voilà donc ce que le ministre avait répondu.

[Français]

M. Roger Gaudet: Je vais répéter. D'autres personnes voudraient peut-être répondre.

Comme je vous le disais, les ministres changent. Avant, c'était M. Baird, maintenant, c'est M. Strahl, et plus tard, c'en sera peut-être un autre.

Cette situation me fait réellement peur. À la façon dont le ministre nous parlait plus tôt, on voit que la compagnie n'a pas d'attache à nous. Les compagnies étant privatisées, je conviens qu'elles puissent faire de l'argent. Or, croyez-vous qu'on aura une plus grande sécurité? Je crois que non. Croyez-vous que ça va coûter moins cher? Pour moi, la réponse est non. Combien de compagnies sont allées s'installer au Mexique, en Asie et ailleurs? Avez-vous payé votre produit moins cher? En tout cas, jusqu'à présent, je n'ai pas trouvé ce produit moins cher. Je ne suis pas certain que les Québécois et les Canadiens vont être gagnants. Ils seront plutôt perdants, avec les 60 000 emplois directs et indirects qui seront en jeu.

Personnellement, c'est ce que je crains le plus. Je respecte le ministre et je comprends son point de vue. Toutefois, si on ne pense pas à l'avenir, c'est nous qui allons en payer le prix.

[Traduction]

Mme Kristine Burr: Monsieur le président, si vous me permettez de répondre à la première question, je pense qu'elle cherchait à déterminer si nous pouvions garantir que les emplois situés dans les trois centres d'opération et d'entretien à Montréal, Mississauga et Winnipeg seraient protégés.

J'aimerais confirmer que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada exige précisément qu'Air Canada, par le biais de ses statuts de prorogation, doit maintenir ses installations d'entretien dans ces trois villes. Je pense donc que nous sommes confiants, en raison des assurances d'Air Canada, qu'elle fera ce qu'a demandé le député.

[Français]

M. Roger Gaudet: J'ai fait davantage confiance au gouvernement qu'à Air Canada. Je vous parle franchement. Je fais moi-même partie du gouvernement, je pense donc à moi en même temps. Les actionnaires d'Air Canada et d'Aveos, eux, ne pensent qu'à une chose.

Franchement, je ne suis pas tellement satisfait de votre réponse. À mon avis, Air Canada et Aveos n'ont aucune responsabilité envers nous. Même si le ministre a dit que c'était une question de privatisation et que peut-être elles feraient un arrangement dans deux ans, c'est tout de même nous qui passerons au bout du pont, dans deux ans.

[Traduction]

Mme Kristine Burr: Monsieur le président, si vous me permettez de répondre, une des obligations de l'équipe de la politique aérienne chez Transports Canada est d'évaluer la compétitivité du secteur aérien, et en fait le Canada a un très bon bilan dans ces professions, dans ces domaines. Comme l'a dit le ministre plus tôt, nous sommes confiants qu'il y a un avantage concurrentiel dans les compétences excellentes que l'on retrouve dans les domaines de la réparation et de l'entretien du secteur de l'aviation au Canada, et nous espérons que cela se poursuivra.

• (1655)

[Français]

M. Roger Gaudet: Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il faut avoir confiance. Toutefois, mon chien avait confiance et il est mort quand même. Je ne suis pas certain du principe de la confiance lorsqu'il est question d'affaires.

On a, au Parlement, des lois qu'on respecte. Par contre, je ne suis pas sûr que ces compagnies soient rendues aussi loin. Concernant la question des langues officielles, on a beaucoup de difficulté avec Air Canada. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il y a des lois, mais je ne suis pas certain que la compagnie les respecte, et je me demande si elle ne nous envoie pas au diable avec ça.

[Traduction]

Mme Kristine Burr: D'après ce que nous avons compris, la ligne aérienne se conforme à toutes les lois nécessaires.

Le commissaire aux langues officielles mène une évaluation en ce moment pour vérifier que c'est bel et bien le cas, et bien sûr nous allons nous intéresser vivement aux résultats de son évaluation. Mais la ligne aérienne nous assure qu'elle fait tout son possible pour respecter toutes les exigences nécessaires.

[Français]

M. Roger Gaudet: Je vous remercie, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci. J'ai une question dans la même veine.

Votre ministère a-t-il une définition de ce qu'est selon vous une installation opérationnelle, une installation d'entretien, en vertu de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada? Avez-vous une définition claire de ce qu'il s'agit, pour que nous puissions la comparer pour voir si Air Canada respecte vos attentes pour ce qui est d'un centre d'entretien?

Mme Kristine Burr: Pas précisément.

M. Dennis Bevington: Vous n'avez pas de définition de ce qu'est un centre d'entretien. Comment pouvons-nous alors déterminer si Air Canada offre un centre d'entretien dans ces lieux?

Mme Kristine Burr: Monsieur le président, nous savons qu'ils ont maintenu des services dans certains domaines clés: entretien des lignes aériennes. D'autres travaux sont menés par Aveos pour l'instant. Nous sommes confiants qu'il y a des opérations en cours dans les trois lieux identifiés dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

M. Dennis Bevington: Merci.

J'ai une question sur les inspecteurs de la sécurité de l'aviation. Où en sommes-nous pour ce qui est de l'embauche de nouveaux inspecteurs pour notre programme de sécurité de l'aviation?

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous travaillons là-dessus. Comme nous avons dit l'année dernière lorsque nous avons comparu devant vous, plusieurs choses sont en cours. Parmi elles, la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité.

Nous travaillons de près avec les inspecteurs, et j'ai créé un comité consultatif des inspecteurs, où les inspecteurs nous informent de leurs besoins.

Je n'ai pas sous la main le nombre exact d'embauches, mais je suis certaine que Mme Kinney peut vous donner ces chiffres. Il s'agit d'un défi constant. Nous avons eu des problèmes de recrutement et de classification récemment qui ont touché notre capacité de recrutement.

Je ne veux pas gaspiller votre temps. Si vous le souhaitez, nous pouvons vous envoyer nos nombres d'embauches et nos données. Nous nous heurtons à certains défis.

M. Dennis Bevington: Vous n'avez donc pas vraiment un chiffre exact; vous pouvez le fournir au comité plus tard.

Mme Yaprak Baltacioglu: Oui, nous serons peut-être en mesure de le trouver bientôt.

M. Dennis Bevington: D'accord.

J'ai une question sur le Nord. Nous avons reçu une proposition pour le projet de reconstruction des égouts de Northlands à Yellowknife pour une durée d'environ 9 mois. Nous en sommes à un point où 250 maisons pourraient être affectées en raison de la nature catastrophique du système d'égouts et d'eau cet hiver.

Nous attendons une réponse sur ce projet pour que la ville de Yellowknife puisse élaborer un plan afin de régler ce problème au cours de la prochaine année d'exploitation. Nous attendons cette réponse. Nous avons écrit des lettres. Nous voulons obtenir une réponse.

Pouvons-nous nous attendre à recevoir une réponse très bientôt?

• (1700)

M. John Forster: Bien honnêtement, je ne connais pas les détails. Comme vous le savez, dans le Nord, notre financement du Fonds Chantiers Canada nous est parvenu grâce à une entente avec les territoires selon laquelle ils nous proposent des projets. Mais je serais heureux de...

M. Dennis Bevington: Nous attendons votre réponse à savoir si ce projet est acceptable.

Mme Yaprak Baltacioglu: Oui.

M. John Forster: Il me fera plaisir de me renseigner et vous revenir là-dessus. Je ne suis pas au courant.

M. Dennis Bevington: D'accord. Merci beaucoup.

Pour ce qui est des services ferroviaires, quand pouvons-nous nous attendre à ce que soit publié l'examen des services ferroviaires.

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous avons reçu le rapport et les ministres l'étudiant. Une fois que les discussions appropriées du Cabinet auront eu lieu, il sera publié.

M. Dennis Bevington: D'accord.

Pour ce qui est du Conseil des ministres canadiens qui examine les commandes électroniques de véhicules pour l'industrie du camionnage, à quelle étape de cet examen sont-ils? Il est en cours depuis un certain temps, je crois.

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous travaillons au niveau des ministres ainsi qu'au niveau des fonctionnaires. Nous avons certainement collaboré avec nos homologues provinciaux. Les enregistreurs de bord électroniques sont de bonnes mesures de sécurité. Je pense que la question qui se pose, c'est comment allons-nous les mettre en oeuvre? Comment peuvent-elles être mises en oeuvre? Quels sont les coûts? Les travaux sont en cours.

M. Dennis Bevington: Donc cet examen sera terminé très bientôt?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je ne suis pas tout à fait certaine de sa date butoir. Ça ne devrait pas...

Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe associée, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): Je ne pense pas qu'il y ait de date butoir.

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous vous mettrons à jour.

M. Dennis Bevington: Très bien. D'accord.

Mme Yaprak Baltacioglu: Mais les discussions et les réflexions à son sujet sont en cours.

M. Dennis Bevington: Il y a deux autres éléments, si j'ai le temps. En ce qui concerne les règlements sur les voitures électriques, j'ai vu que les fabricants de voitures électriques s'inquiètent en raison des progrès lents pour ce qui est de mettre en place ces règlements. Nous accusons un retard par rapport au reste du monde à cet égard. Quelle est la situation, à votre avis, au sein du ministère?

Mme Yaprak Baltacioglu: Certains des programmes qui étaient en place, comme celui de l'écotechnologie, étudiaient justement le lien entre les tests effectués sur ces véhicules et le lien avec l'élaboration de règlements. En fait, bien que je convienne que l'opinion générale est que nous n'avons pas fait de si grands progrès en ce qui concerne cette technologie en particulier, le ministère s'est beaucoup penché sur cette question, mais nous n'en sommes pas encore à la publication dans la *Gazette*, donc je ne dirais pas que ce sera cette année.

M. Dennis Bevington: Pas cette année?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je ne pense pas qu'ils sont prévus pour cette année.

M. Dennis Bevington: Nous recevons beaucoup de plaintes à propos des nouvelles réglementations commerciales qui touchent les canots. Serait-il sensé examiner ces règlements? Pouvons-nous espérer voir des modifications apportées à ces règlements?

Mme Yaprak Baltacioglu: Monsieur le président, ce à quoi l'honorable député fait allusion est exactement ce que notre ministre nous a demandé de faire. Il fallait d'abord préciser l'application de ces règlements. Le mandat de Transports Canada et les compétences du gouvernement fédéral sur les eaux exigent que nous nous assurions que les entreprises participant activement à des activités commerciales de location de canots et de kayaks, etc., pour offrir au public tous les services nécessaires en matière de sécurité. Mais bien sûr, la question en bout de ligne est devenue plus générale et a plutôt porté sur des jeunes scouts, filles et garçons, ce qui n'est certainement pas l'objectif de la loi. Nous l'avons donc précisé.

Le ministre nous a également demandé de revoir cette question en profondeur, y compris déterminer si les changements de la réglementation ou de la loi sont nécessaires. Il nous a demandé d'examiner la question. Nous travaillons là-dessus avec beaucoup de sérieux et ce sera fait.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être ici aujourd'hui. Ma question est très simple, puis je céderai la parole à M. Watson.

Ma question porte précisément sur le point soulevé par M. Byrne, c'est-à-dire la motion dont nous sommes saisis. En fait, M. Byrne avait une question au *Feuilleton* et au *Feuilleton des avis* le 2 mars qui portait sur la même... Il comporte 20 points vignettes sur l'avis de motion que M. Byrne veut déposer. Je donnerai simplement un exemple d'un de ces points. Il demande:

Tous les rapports, procès-verbaux de réunions ou comptes rendus de séances tenues entre le président, le PDG ou le conseil d'administration ou tout comité du conseil d'administration avec soit le ministre d'État (Transports), et/ou le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités tenues entre le 1^{er} janvier 2004 et le 1^{er} mars 2011;

Cela se poursuit avec toute une liste de documents qu'ils exigent.

Ma question est très simple. J'aimerais recevoir une réponse écrite du ministère indiquant le temps que cela prendra pour obtenir de tels documents à l'avenir. Dans sa motion, il demande que vous répondiez dans un délai de sept jours. Ayant exercé le droit pendant 10 ans en tant qu'avocat, je pense que pour obtenir autant de documents en sept jours, il faudrait 8 000 employés qui auraient pour seule tâche de chercher ces documents.

Ma question pour vous est la suivante — et j'aimerais la réponse par écrit, s'il vous plaît, si cela ne vous dérange pas —: quel serait le délai d'attente habituel pour obtenir une réponse de ce genre? Je sais qu'il faut avoir recours à un avocat pour des questions de protection des renseignements personnels. Les documents doivent être étudiés par le ministère. J'imagine que de 10 à 15 personnes doivent examiner chacun de ces documents. Quel serait le délai habituel et raisonnable pour vous et votre personnel? Franchement, je ne pense pas qu'il soit raisonnable de s'attendre à ce qu'un tel examen d'une montagne de paperasse se fasse en sept jours.

Je n'ai pas besoin d'une réponse maintenant car je sais que M. Watson a un bon nombre de questions, mais j'aimerais, si possible, savoir le processus suivi, puis savoir ce qui serait le délai normal pour un document d'une page assez simple, par rapport à l'examen d'un tel volume de documents qui, à mon avis, prendrait de deux à trois ans. Si vous pouviez faire parvenir cette réponse au greffier, je l'apprécierais énormément, car nous sommes saisis de plusieurs motions similaires. J'aimerais m'assurer, et je suis certain qu'il en est de même pour tous les partis, de ne pas placer un trop lourd fardeau sur les épaules de votre personnel ni les obliger à faire des heures supplémentaires.

Cela dit, je cède la parole à M. Watson.

• (1705)

Mme Yaprak Baltacioglu: Ce sera fait, monsieur le président.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Puisque j'ai la parole, si vous le permettez, j'aimerais faire un rappel au Règlement.

Le président: M. Watson fait un rappel au Règlement.

M. Jeff Watson: Oui, il porte sur l'ordre du jour. Je sais que M. McCallum a demandé du temps de parole. Je remarque qu'il n'est pas indiqué à l'ordre du jour. Ne faut-il pas le consentement unanime du comité pour changer l'ordre du jour?

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement. Et non, il n'est pas nécessaire de le mentionner au *Feuilleton*.

M. Jeff Watson: D'accord. Je voulais simplement m'assurer d'avoir bien compris le processus, monsieur le président. Merci beaucoup.

Bien sûr, merci aux témoins de comparaître aujourd'hui.

Dans sa déclaration préliminaire, le ministre a fait référence au budget des dépenses et au poste dans ce budget accordé au passage international de la rivière Détroit. Il a dit qu'il s'agissait de dépenses bloquées ou qu'il s'agissait de débloquer ces dépenses. Pouvez-vous me donner des précisions? À quoi fait référence cette dépense et pourquoi a-t-elle été bloquée au départ? À quoi cette dépense s'applique-t-elle?

M. André Morency (sous-ministre adjoint, Gestion ministérielle et gouvernance des Sociétés d'État, Groupe des services généraux, ministère des Transports): Traditionnellement, lorsque les crédits sont accordés au ministère, certains fonds sont ce que l'on appelle bloqués, soit des affectations bloquées, car elles sont seulement utilisées à ces fins et nous n'avons pas été en mesure de les utiliser car, comme vous le savez, le projet PIRD n'a pas fait les progrès escomptés. Nous avons été en mesure d'accéder à ces fonds bloqués afin d'établir cette dépense de 1 million de dollars.

M. Jeff Watson: D'accord. Merci pour votre explication.

Pour ce qui est du PIRD, savons-nous quand le Michigan a l'intention de présenter une loi? Y a-t-il eu une discussion à propos de cette loi afin de créer une entité, disons, qui participerait dans un partenariat public-privé? A-t-on des informations à ce sujet?

Mme Yaprak Baltacioglu: Eh bien, puisqu'il s'agit d'une priorité principale pour notre pays, et étant donné l'appui considérable déjà accordé à ce projet, nous attendons que la loi soit déposée. Je ne peux pas vous dire exactement quand l'Assemblée législative du Michigan se penchera là-dessus. On espère que ce vote se soldera par une réussite. Je dirais que nous passerions à la prochaine étape, c'est-à-dire les négociations de partenariat public-privé qui s'y rattachent.

M. Jeff Watson: Je présume également, comme par le passé, que les représentants du ministère des Transports seront prêts à

témoigner, le cas échéant, devant les représentants législatifs au Michigan.

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous sommes prêts à faire presque n'importe quoi.

M. Jeff Watson: Merci.

Je passerai maintenant à la sécurité ferroviaire. Il y a eu des discussions portant sur la recommandation d'avoir un système non punitif de production de rapports au sein du système de gestion de la sécurité. Des témoins qui ont comparu ont suggéré qu'il devrait plutôt y avoir un lien permettant de communiquer directement avec Transports Canada. Je pense qu'il y a eu certaines discussions à propos de Securitas. Je ne suis pas certain qu'il soit possible d'avoir à la fois une ligne directe de communication avec Transports Canada et un système non punitif de production de rapports au sein du système de gestion de la sécurité. Ce n'est que mon avis personnel. Les travailleurs seraient portés à utiliser un plutôt que l'autre.

J'aimerais tout d'abord savoir ce que vous en pensez. Puis, en ce qui concerne Securitas, pourriez-vous expliquer brièvement — et je sais que le public nous regarde également — si oui ou non Securitas peut s'adapter à un système non punitif de production de rapports, à votre avis? Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

• (1710)

Mme Yaprak Baltacioglu: Premièrement, le système non punitif de production de rapports est une pierre d'assise ou un fondement important des systèmes de gestion de la sécurité. Une entreprise doit instaurer une culture saine pour que les employés puissent indiquer qu'il y a un problème et que ce problème doit être réglé, plutôt que de cacher les risques à la sécurité pour ne pas s'attirer des ennuis.

Nous étudions cette ligne de communication directe à Transports Canada et Securitas et la relation avec le Bureau de la sécurité des transports. Je ne peux pas vraiment vous dire si Securitas peut s'adapter car nous devons étudier ce dossier, mais selon l'information que j'ai, la ligne de communication avec Transports Canada existe déjà. Nous étudions les témoignages reçus au comité, et nous étudions en partie les témoignages pour répondre à cette question exacte.

M. Jeff Watson: Officiellement, quels sont les objectifs et les utilités de Securitas? Pour quelqu'un qui appelle, pourquoi ces appels doivent-ils être contrôlés? Est-ce que ça a voir avec des questions de sécurité en milieu de travail?

Mme Laureen Kinney: Nous devons vous revenir là-dessus avec plus de détails.

M. Jeff Watson: D'accord, très bien.

Mme Yaprak Baltacioglu: Je ne suis pas certaine.

M. Jeff Watson: Si nous pouvions recevoir une réponse éventuellement...

Mme Yaprak Baltacioglu: En fait, je n'ai pas participé à ce dossier en particulier...

M. Jeff Watson: D'accord. J'aimerais, monsieur le président, obtenir une réponse sur cette question. Évidemment, le comité est saisi de cette question, et toute information qui nous est donnée nous aiderait à délibérer sur la façon dont nous devons aborder cette recommandation.

Le président: Je dois vous interrompre. Votre temps est écoulé.

M. Jeff Watson: Oh, je m'amuse, monsieur le président.

Merci.

Le président: Monsieur McCallum.

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

Je sais que c'est un peu inhabituel, mais j'aimerais — maintenant que j'ai la parole — profiter de cette occasion pour présenter ma motion. La raison pour laquelle je dis cela, c'est que nous avons seulement quelques minutes avant que ne se déclenche la sonnerie des 30 minutes, et si nous obtenons le consentement unanime nous pouvons poursuivre jusqu'à 17 h 30. Je pense qu'il est plus probable que nous obtenions le consentement unanime pour entendre les témoins que pour entendre ma motion.

Le président: Si nous allons discuter de votre motion, je remercierai les témoins d'être venus.

Monsieur Jean, un rappel au Règlement.

M. Brian Jean: J'ai d'autres questions pour ce témoin. Cette proposition ne fait pas partie de l'ordre du jour. Le processus habituel est d'entendre les témoins, de poser des questions, et d'avoir différentes séries de questions. Il intervient maintenant, et s'il veut présenter ces motions à un autre moment... Nous avons eu beaucoup de réunions et il a eu amplement le temps de le faire, et il peut la présenter à n'importe quelle réunion. Maintenant il interrompt l'occasion que nous avons de poser des questions aux témoins. Monsieur le président, si la situation était inversée je ne pense pas qu'il l'apprécierait énormément.

Le président: Lorsqu'une personne a la parole, elle a le droit de présenter sa motion. Cela fait partie de la règle de 48 heures. Il revient au comité de déterminer s'il veut en débattre, mais le député a ce droit.

M. Brian Jean: Je comprends, mais vous savez, monsieur le président, la réciprocité est une chose merveilleuse au Parlement, et elle ne fonctionne pas très bien lorsque les gens commencent à faire ce genre de choses. Je ne l'apprécie pas du tout.

Le président: Je vais remercier nos invités. Nous apprécions que vous nous ayez accordé votre temps.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais souligner officiellement sous forme de rappel au Règlement que les deux motions devant moi portent sur des demandes partisanses. Il demande que le ministère termine et obtienne des informations sur des questions partisanses et de dépenser des deniers publics sur des questions partisanses, plutôt que de discuter de ce que nous avons devant nous aujourd'hui, c'est-à-dire que nous posons des questions aux représentants du ministère.

M. Sukh Dhaliwal: Permettez-lui de présenter sa motion d'abord.

M. Brian Jean: Ces représentants sont venus jusqu'ici; le sous-ministre s'est rendu jusqu'ici pour que l'on puisse poser des questions, et je ne pense pas que ce soit approprié du tout.

L'hon. John McCallum: Monsieur le président, puis-je dire une chose?

Le président: Sur le même rappel au Règlement?

L'hon. John McCallum: Oui. Je pensais — et peut-être que cela ne fait pas partie du Règlement — que la motion, qui est une simple demande d'information, pouvait être traitée très rapidement, et que si mes collègues voulaient entendre les témoins davantage, nous pourrions nous entendre pour prolonger la séance jusqu'à 17 h 30 ou quelque chose du genre. N'est-ce pas raisonnable?

• (1715)

M. Sukh Dhaliwal: Bien sûr.

Le président: Je suis prêt à remercier nos invités et à leur demander de nous quitter, puis nous poursuivrons avec la motion de M. McCallum.

M. Brian Jean: Je pense que M. Guimond avait la main levée.

Le président: Monsieur Guimond, une observation?

[Français]

M. Michel Guimond: J'avais des questions importantes à poser aux témoins. Cependant, je voudrais soutenir les motions de M. McCallum.

Par ailleurs, on n'a maintenant plus de témoins et j'avais des questions pour eux.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Si vous voulez les rappeler, il est clair que je ne pourrai présenter ma motion. Il est clair que nous n'obtiendrons pas le consentement unanime.

Le président: Je les ai laissés partir, je ne les rappellerai donc pas. La sonnerie pour le vote va retentir dans deux minutes, donc si vous voulez présenter votre motion, vous pouvez le faire.

M. Sukh Dhaliwal: Présentez la motion.

L'hon. John McCallum: D'accord. Je pense que ma motion est très simple. C'est une demande au gouvernement d'une liste d'événements du Plan d'action économique depuis le 1^{er} janvier 2011, où aucun nouveau financement n'a été annoncé. C'est une liste qui énumère des éléments pertinents à chaque événement sur lesquels nous demandons l'information.

Le président: La motion a donc été présentée. y a-t-il des observations?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais en connaître l'objectif. La motion est sous mes yeux et j'aimerais savoir quel est son objectif.

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: La motion vise à obtenir de l'information. Notre expérience avec ce gouvernement montre qu'il ne divulgue pas volontairement de l'information. Donc la seule façon d'y avoir accès est de poser des questions de ce genre.

M. Brian Jean: Dans les cinq jours ouvrables, monsieur McCallum?

L'hon. John McCallum: Oui. S'ils ne peuvent le faire, ils peuvent répondre en ce sens et nous dire combien de jours ouvrables seront nécessaires.

Le président: J'ai M. Trost, M. Watson et M. Dhaliwal.

M. Brad Trost: Merci, monsieur le président.

Je soupçonne que j'aurai plus d'un tour de table de commentaires à propos de cette motion.

Mon premier commentaire, lorsque j'étudie cette liste de problèmes et de demandes, c'est que je soupçonne même... En fait soyons francs: il est impossible qu'en cinq jours ouvrables, même si le ministère dans son ensemble met à main à la pâte... Ce n'est simplement pas possible.

L'autre élément, c'est que je suis certain que le gouvernement et ceux à qui ils demandent cette information ne l'ont pas. Ils demandent de le nom de « tous les membres du caucus conservateur qui étaient présents ». Je ne suis pas trop certain pourquoi ils ne demandent pas qui étaient les membres de l'opposition présents, mais...

M. Sukh Dhaliwal: Vous ne les avez pas invités...

M. Brad Trost: ... il s'agit peut-être d'un amendement favorable que l'on pourrait intégrer.

« Moyen de déplacement de chacun des membres du caucus »? Monsieur le président, j'ai participé à des activités liées au Plan d'action économique, et je ne sais pas s'il s'agissait de nouveaux financements ou d'anciens financements. J'ai participé à ces activités. Je m'y suis rendu en conduisant ma propre camionnette. En fait, je pense avoir utilisé ma propre camionnette pour me rendre à chacune des activités liées au Plan d'action économique que j'ai annoncées, parce qu'elles se déroulent dans ma circonscription ou pratiquement à sa frontière. À quelques pâtés de maisons à l'extérieur de ma circonscription, j'ai participé à une activité conjointe avec un autre député. Ce que l'honorable député demande c'est essentiellement d'être autorisé à aller à mon bureau pour consulter les registres des distances parcourues, les reçus et tout ce genre de documents pour savoir comment je me suis rendu à une activité. Je pense que c'est plutôt ridicule.

S'il veut essentiellement savoir comment le gouvernement a communiqué son Plan d'action économique, si c'est ce qu'il voudrait savoir, je pense qu'il devrait jeter un autre coup d'oeil à sa motion et essayer de déterminer comment elle pourrait être plus gérable, comment il pourrait éliminer certains points et faire en sorte qu'elle pourrait réellement être adoptée.

Je pense personnellement que les communications ont été très bien gérées. Il est important de rendre des comptes aux électeurs sur diverses questions. L'un des points forts du Plan d'action économique est que nous avons communiqué directement avec les gens pour leur dire ce que nous avons fait. On a dit clairement qu'il y avait un plan stratégique sur lequel on avait réfléchi.

Cela me rappelle l'occasion où on a reçu les témoins de la Diversification de l'économie de l'Ouest et que nous discutons du fait que les délais étaient respectés, et qu'ils avaient signalé que la mise en oeuvre du programme de dépenses en infrastructure lié au Plan d'action économique du gouvernement s'était faite de la façon la plus harmonieuse comparativement à tout ce qu'ils avaient vu auparavant. Les délais étaient davantage respectés, les coûts étaient plus exacts et les projets étaient réalisés. C'était tout à fait incroyable. Honnêtement, il me semble que cela découle surtout du fait, d'après ce qu'ils nous ont dit en comité — et c'est dans les transcriptions — que la bureaucratie a été éliminée, et il faut s'en féliciter.

Je vais passer la parole à d'autres membres aux fins d'observation, mais encore une fois, je suggère à mon honorable ami qu'il devrait peut-être réduire un peu ses demandes — parce que c'est impossible de faire ça en cinq jours — et de mettre l'accent sur l'information et les idées qu'il veut réellement obtenir de la part du ministère afin qu'il soit plus facile pour le ministère d'obtempérer. Et honnêtement, il ne devrait pas demander aux députés s'ils ont pris leur propre camionnette pour se rendre à telle ou telle activité. Je trouve cela ridicule. Écoutez, devrais-je faire rapport au comité sur l'utilisation de ma propre camionnette...? Cela prendra des jours pour démêler toutes ces activités et on se posera des questions sur ce qui est valable ou pas.

Alors je recommande amicalement à mon collègue de modifier sa motion et de peut-être la présenter de nouveau à une autre réunion ou on pourrait la modifier afin qu'elle ait une forme plus raisonnable et plus utile. À ce moment-là, il pourrait obtenir les éléments de communication qui l'intéressent tant.

• (1720)

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci monsieur le président.

Je ne sais même pas par où commencer.

Je pense que l'exigence selon laquelle le processus devrait être fait en cinq jours sape complètement la crédibilité de la motion. En d'autres mots, je suis pas sûr si l'honorable député d'en face se soucie plus d'obtenir l'information que de marquer un point en demandant cette information.

Le délai de cinq jours ouvrables n'est pas raisonnable. Il y a d'autres façons de demander la même information, et ce sont des moyens à la disposition de tous les parlementaires. Ils pourraient obliger le gouvernement à produire des documents. La réponse typique du gouvernement pour de l'information très détaillée est de 45 jours. Il est probablement raisonnable de s'attendre à ce que les fonctionnaires et les ressources affectées à cette fonction au gouvernement ne soient pas empêchés de réaliser leurs tâches de façon indue, en quelque sorte, pour satisfaire à une telle demande, soit de colliger ce genre d'informations en seulement cinq jours ouvrables. Manifestement, le député ne veut pas attendre 45 jours. Je ne sais pas pour quelle raison sinon celle de faire valoir son point de vue.

Je ne suis pas certain, monsieur le président, si on a déjà demandé cette information dans le cadre de l'autre processus, qui donne au gouvernement un temps de réponse de 45 jours, et s'il souhaite avoir la possibilité d'imposer cette demande au comité, lorsque nous sommes en train d'étudier les budgets, et qu'il profite de la présence des caméras pour faire valoir son point sur cette question. Si c'est le cas, ce genre de comportement grandiloquent diffère tout à fait de la façon dont nous nous comportons en comité.

Je siège au comité, monsieur le président, depuis quatre ou cinq ans. Je puis vous dire que les membres du comité agissaient autrefois de façon très collégiale. Les membres souhaitaient travailler afin d'obtenir un consensus. Nous étions très productifs non seulement en ce qui a trait aux études mais relativement à l'étude des projets de loi découlant tant de la partie ministérielle que de l'opposition. Cette façon de faire s'est détériorée à la suite de la nouvelle composition du comité, et plus particulièrement du côté des membres de l'opposition officielle. J'espère que cela ne deviendra pas une tendance et que le comité ne servira pas à faire valoir son point de vue plutôt que de faire des demandes d'information d'une manière responsable.

Je m'oppose à cette motion. Il est irresponsable de demander au gouvernement d'engager des ressources considérables pour la collecte d'informations.

Bien sûr, il ne s'agit pas d'un cas isolé, monsieur le président. Cette motion, si elle est approuvée, s'additionnera à beaucoup d'autres ainsi qu'à des motions qui seront proposées et je le présume adoptées et qui obligeront les fonctionnaires à compiler toute une série de données dans des délais très serrés. Je ne pense pas que ce comportement soit responsable. Et je ne pense pas qu'il faille tenir compte de cette motion à l'extérieur de ce contexte. Si le député veut vraiment que cette information soit colligée, attendre 40 jours de plus ne le fera pas mourir.

C'est pour ces raisons que je m'oppose à la motion.

Le président: Allez-y monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci monsieur le président.

Je serais curieux de voir si M. Trost veut la participation des libéraux. J'ai remarqué qu'aucun libéral n'a été invité à participer à ces activités. C'est peut-être pour cette raison que M. McCallum fait cette demande.

Récemment, nous avons pu constater les progrès des initiatives lancées par les conservateurs. Ils utilisent l'argent des contribuables à des fins de propagande et pour mener leur propre campagne électorale. Peut-être apprendrons-nous combien d'argent des contribuables les conservateurs ont gaspillé pour promouvoir leurs propres membres à cette occasion.

Je serais très heureux de soutenir la motion de mon ami M. McCallum...

• (1725)

M. Brian Jean: J'aimerais en entendre davantage.

M. Sukh Dhaliwal: Soyons ouverts et transparents. Monsieur le président, pourquoi les conservateurs ne sont-ils pas prêts à passer aux voix? Ils sont ouverts. Ils sont transparents. Ils devraient être prêts à divulguer cette information.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à Mme Gallant.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Merci monsieur le président.

Je ne puis m'empêcher de penser qu'une bonne partie de cette recherche a déjà été faite. Je crois me rappeler que l'opposition...

Le président: Monsieur Jean invoque le Règlement.

M. Brian Jean: Pardon, madame Gallant.

Je voudrais simplement confirmer que toute cette information est du domaine public et que le groupe de recherche libéral pourrait trouver cette information sur le site Web s'il se donnait la peine de faire sa propre recherche et son travail.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

Mme Cheryl Gallant: Ils font preuve d'un peu de paresse, car une grande partie de ce travail est déjà faite, monsieur le président. Il y a environ un an, ils ont vivement désapprouvé les photos prises lors de signatures de chèques auxquelles les maires étaient si heureux de participer. De nombreux conservateurs se trouvaient dans chacune de ces photos. Je pense que les photos de chacune de ces activités qui se sont déroulées dans ma circonscription se trouvent sur mon site Web.

Prenez, par exemple, Barry's Bay. Pour ce projet d'infrastructure, nous travaillons à...

Le président: Monsieur McCallum, un rappel au Règlement.

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

Mme Gallant dit que cette information était disponible il y a un an, il est clair que ce n'est pas le cas, puisque nos questions portent sur

des activités qui se sont déroulées le 1^{er} janvier 2011 et par la suite. De toute évidence, cette information n'était pas là il y a un an.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

Allez-y, madame Gallant.

Mme Cheryl Gallant: À Barry's Bay, par exemple, nous avons annoncé 1 338 333 \$. Ce projet n'aurait pas pu aller de l'avant. Il s'agissait d'améliorer le réseau d'égouts de la vallée de la Madawaska, surtout près du parc où jouent les enfants. C'est une infrastructure ultramoderne qu'ils n'auraient jamais pu se permettre autrement, et comme la province participait, ils ont pu réaliser le projet pour un tiers du coût.

Plus loin, dans le canton de Bonnechere Valley, le projet de purification de l'eau a pu enfin démarrer. Ils attendaient depuis un certain temps. Notre contribution au niveau fédéral était de 300 000 \$, un montant qui a été égalé par la province.

J'aimerais également mentionner que pour tous ces projets, la province exigeait qu'un panneau soit érigé juste à côté du panneau Chantiers Canada et du panneau du Plan d'action économique du Canada. Ils estimaient qu'il était important que les gens sachent que le gouvernement donnait un coup de main, surtout en cette période de ralentissement économique.

Le canton de South Algonquin a reçu 186 000 \$ pour un projet, en plus de recevoir un demi-million du gouvernement fédéral pour le centre communautaire et un autre demi-million du gouvernement provincial. Ce centre communautaire était auparavant situé dans un immeuble délabré. Bien que très accueillant, il avait besoin d'être rénové parce que les coûts de chauffage étaient très élevés. Ils organisent des dîners communautaires et des activités de levée de fonds et les églises s'en servent aussi pour leurs activités parce que leurs locaux ne sont pas équipés. C'est un lieu de rassemblement qui est maintenant utilisé pour de nombreuses activités communautaires.

Dans le comté de Renfrew, il y avait des endroits très dangereux sur les routes et de nouvelles routes ont été construites à l'aide de nouvelles technologies...

Le président: Je dois vous interrompre, car on entend la sonnerie.

Mme Cheryl Gallant: Oh, j'avais tellement d'autres exemples à donner aux fins du compte rendu, monsieur le président.

• (1730)

M. Michel Guimond: Encore! Nous en voulons encore!

Le président: Je vous informe que ce point sera reporté à l'ordre du jour de notre prochaine réunion.

Merci. La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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