



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 029 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 27 mars 2012**

**Président**

**M. Merv Tweed**



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

Le mardi 27 mars 2012

•(0850)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Je déclare la séance ouverte.

Bonjour tout le monde. Bienvenue à la 29<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, l'ordre du jour porte sur le Budget principal des dépenses de 2012-2013 et notamment sur les crédits 55 et 60 sous la rubrique Affaires étrangères et Commerce international, et sur les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 et 60 sous la rubrique Transports, renvoyés au Comité le mardi 28 février 2012.

Nous avons l'honneur d'accueillir aujourd'hui des fonctionnaires du ministère des Transports, que nous vous présenterons au fur et à mesure des délibérations.

Je vous présente M. Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Bienvenue au comité, monsieur le ministre.

Comme ce n'est pas la première fois que vous comparez, vous connaissez évidemment les règles: vous pouvez présenter un exposé, qui sera suivi de questions de la part des membres du comité.

Merci d'être venu.

[Français]

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

Je vous remercie de m'avoir invité à rencontrer le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour faire le point sur le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et pour parler de notre Budget principal des dépenses.

[Traduction]

Je suis accompagné aujourd'hui de mon collègue, l'honorable Steven Fletcher, que nous sommes très fiers et heureux de retrouver parmi nous. Il vous parlera des sociétés d'État qui relèvent du portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

[Français]

Je suis aussi accompagné de la sous-ministre, Mme Yaprak Baltacioglu, de Mme Anita Biguzs, de M. André Morency, de M. Taki Sarantakis et de Mme Su Dazé. Je les remercie de leur présence.

Je tiens à remercier le comité de ses nombreuses contributions à divers dossiers relatifs aux transports. J'ai hâte de continuer à travailler avec vous à l'édification d'un réseau de transport qui répond aux besoins actuels du Canada et qui aide à générer sa prospérité future.

[Traduction]

Les fonds que demande Transports Canada dans le budget principal des dépenses l'aideront à atteindre ces objectifs.

[Français]

Au Canada, les transports ont toujours été associés à une multitude de possibilités: ils peuvent relier les travailleurs à leur travail, les voyageurs à leur destination et les produits aux marchés auxquels ils sont destinés.

Cependant, le climat économique mondial actuel est instable et incertain, comme vous le savez.

[Traduction]

La prospérité future du pays dépendra dans une large mesure de notre capacité d'anticiper les pressions mondiales et d'y réagir efficacement. Notre gouvernement reconnaît cela depuis longtemps. Nous continuons à moderniser nos systèmes et nos politiques pour appuyer le secteur des transports, un processus auquel ce comité a contribué.

[Français]

L'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique est un bon exemple de l'édification du secteur des transports du Canada. En reliant les commerces aux transports, cette approche a permis de regrouper des intervenants des secteurs public et privé afin qu'ils puissent traiter ensemble des questions relatives à l'efficacité, à la fiabilité, au rendement, aux compétences et aux embouteillages dans le réseau.

La Porte et le Corridor transforment la manière dont le Canada fait du commerce avec la région de l'Asie-Pacifique. C'est ainsi que de nouveaux échanges commerciaux deviennent possibles, non seulement dans l'Ouest canadien, mais partout au pays. Nous appliquons les leçons apprises grâce à la Porte et au Corridor de l'Asie-Pacifique à d'autres portes d'entrée et corridors régionaux clés au Canada, surtout en ce qui a trait à l'importance d'harmoniser le réseau et d'en maximiser l'efficacité.

[Traduction]

L'un des principaux corridors de commerce sur lequel nous continuons de concentrer nos efforts est le passage frontalier Windsor-Detroit, qui est le plus important en Amérique du Nord et le point d'entrée le plus fréquenté au Canada. Nous continuons d'adhérer entièrement à ce projet de construction d'un nouveau passage frontalier international de la rivière Detroit, et de collaborer avec le gouvernement du Michigan et celui des États-Unis pour élaborer ensemble un cadre propre à réaliser ce projet. Nous avons l'intention d'avoir recours à un partenariat public-privé pour la conception, la construction, le financement et l'exploitation du nouveau pont. Le gouverneur du Michigan, M. Snyder, m'a assuré que ce projet faisait partie des priorités de son gouvernement.

[Français]

Lui aussi veut un passage sans interruption pour améliorer la circulation dans un des corridors les plus importants au monde pour les fabricants et les consommateurs, celui qui relie les États du Midwest américain à l'Ontario et au Québec.

Le secrétaire aux Transports des États-Unis, M. LaHood, et l'ambassadeur américain au Canada, M. Jacobson, m'ont aussi assuré que ce projet était une priorité pour leur pays.

Pour poursuivre au sujet des portes et des corridors, je veux également parler d'une autre artère commerciale importante et d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent afin de remplacer le pont Champlain, le pont le plus achalandé au Canada.

[Traduction]

L'automne dernier, j'ai annoncé que le gouvernement procéderait à la construction d'un nouveau pont à Montréal. Les travaux relatifs à cet important projet avancent bien. Nous avons lancé une étude fédérale d'impact environnemental, et nous avons publié deux demandes de propositions afin d'embaucher des experts en environnement, des conseillers financiers, des experts en prévision du trafic et des ingénieurs concepteurs. Nous poursuivons nos pourparlers avec nos partenaires afin de déterminer la manière la plus efficace d'exécuter le projet, et il en sera ainsi durant toute sa durée.

[Français]

Entretemps, le pont Champlain, qui constitue une route importante pour les navetteurs et un corridor de commerce majeur, continue de jouer un rôle déterminant dans l'économie régionale, provinciale et nationale. Chaque année, près de 60 millions de véhicules l'empruntent.

Ce pont est essentiel à l'économie nationale. En effet, on estime que des échanges commerciaux internationaux d'une valeur de 20 milliards de dollars y transitent chaque année.

[Traduction]

La sécurité des usagers demeure la priorité absolue du gouvernement. Voilà pourquoi, depuis 2009, ce dernier a annoncé des investissements considérables, 380 millions de dollars en tout, pour que cet important pont reste sécuritaire.

La sécurité ferroviaire est un autre secteur où nous avons fait des progrès importants. Comme vous le savez, j'ai présenté le projet de loi S-4, la Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2001. Il s'agit de la plus récente d'une série de mesures que nous avons prises pour renforcer la performance du secteur ferroviaire.

En 2007, mon prédécesseur a lancé un examen complet de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Cet examen a été entrepris à la suite de plusieurs accidents graves survenus au cours des deux années précédentes. À la suite de cet examen, un investissement de 72 millions de dollars sur cinq ans a été annoncé dans le budget de 2009, afin de permettre aux Canadiens de compter sur un réseau de transport ferroviaire sécuritaire et fiable.

• (0855)

[Français]

Le projet de loi S-4 est la prochaine étape importante en vue d'atteindre cet objectif. Élaboré sur plus de trois ans, il tient compte des commentaires formulés par les gouvernements, l'industrie et les syndicats. En effet, chacune de ses dispositions a été disséquée par les membres de comités permanents à deux occasions distinctes. Chaque fois, il a été approuvé par toutes les formations politiques.

Les modifications proposées à la loi reflètent les recommandations formulées dans le cadre de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et tiennent compte de l'étude du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

[Traduction]

Le présent projet de loi traite d'outils de surveillance perfectionnés pour assurer la sécurité; de systèmes de gestion de la sécurité améliorés, destinés à mettre en place une culture plus solide en matière de sécurité ferroviaire; et de pouvoirs supplémentaires visant à protéger l'environnement. On a procédé récemment à la deuxième lecture du projet de loi S-4, et les membres de toutes les formations politiques ont encore une fois exprimé haut et fort leur soutien à cet important projet de loi. Après plusieurs années d'analyses, de consultations et de débats, je me réjouis à la perspective de faire adopter en temps opportun le projet de loi S-4.

[Français]

Le transport des marchandises est un autre secteur ferroviaire où nous avons été actifs. Nous avons tenu notre promesse en lançant le processus de facilitation de la revue du service ferroviaire et en nommant M. Jim Dinning à sa tête. Je suis heureux qu'il ait accepté de relever le défi que constituent les consultations visant à améliorer la qualité du service offert par les compagnies ferroviaires.

Cette revue des services ferroviaires relatifs aux marchandises a été lancée afin d'assurer que le Canada dispose du réseau de transport ferroviaire dont il a besoin pour appuyer une économie vigoureuse. Comme toujours, notre gouvernement conservateur va tenir ses engagements.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant attirer votre attention sur Infrastructure Canada ainsi que sur le travail important qu'effectue cette organisation.

En tant qu'ancien politicien municipal, je sais à quel point les investissements du gouvernement fédéral dans l'infrastructure sont essentiels pour les municipalités, les provinces et les territoires.

[Traduction]

Ces investissements contribuent à renforcer l'économie, tant au plan local que national. Ils contribuent aussi à protéger les emplois des Canadiens. Ils permettent au public de compter sur des services de transport en commun fiables. Ils permettent aussi d'assainir l'eau et de purifier l'air que nous respirons. Enfin, ils permettent d'aménager plus de parcs et de sentiers, de construire plus de centres communautaires ainsi que d'autres installations qui font de nos collectivités des endroits où il fait bon vivre et travailler.

Je suis fier des mesures sans précédent qu'a prises notre gouvernement pour faire des investissements dans l'infrastructure une priorité. Nous avons commencé par le budget de 2007, avec l'annonce du plan Chantiers Canada, qui prévoit un investissement de 33 milliards de dollars sur sept ans. Il s'agit d'un engagement sans précédent du gouvernement fédéral dans l'infrastructure publique.

[Français]

Dans le cadre de ce plan, nous finançons des milliers de projets d'infrastructure à l'échelle du Canada, des projets qui procureront aux collectivités des avantages socioéconomiques durables au cours des années à venir.

[Traduction]

Notre gouvernement a continué de bâtir sur cette assise dans le budget de 2009, avec l'annonce du Plan d'action économique. Parmi les nombreuses autres mesures, notre gouvernement a prévu 5,5 milliards de dollars de plus pour des investissements fédéraux ciblés et opportuns dans les infrastructures, pour les provinces, les territoires et les municipalités.

[Français]

En octobre 2011, j'ai eu le plaisir de célébrer la réalisation de 4 000 projets dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure. Il s'agit de projets importants qui contribuent à faire rouler l'économie et à créer des emplois.

Depuis que nous avons mis en oeuvre le Plan d'action économique pour faire face à la récession mondiale, on compte 610 000 Canadiens de plus sur le marché du travail, ce qui représente la plus importante croissance du taux d'emploi parmi les pays du G7.

Devant l'incertitude de l'économie mondiale, notre gouvernement maintiendra le cap et appliquera son plan prévoyant des impôts peu élevés pour stimuler l'emploi et la croissance, un plan qui a porté ses fruits et qui a servi les Canadiens.

[Traduction]

Notre approche équilibrée stimulera nos efforts en vue d'assurer un rétablissement et une prospérité durables, ce qui préservera l'avantage économique du Canada dans l'immédiat et pour l'avenir. La clé de cette réussite repose sur notre engagement continu à l'égard de l'infrastructure publique, comme en fait foi le budget de l'an dernier.

[Français]

Nous continuons de progresser considérablement grâce à la mise en oeuvre de deux engagements importants du gouvernement.

Le premier consiste en un investissement annuel permanent de 2 milliards de dollars à titre de fonds de la taxe d'accise sur l'essence. Je suis très heureux que nous ayons enchâssé cet engagement dans une loi. Ainsi, les municipalités peuvent désormais compter sur un financement stable et prévisible, ce qui est très important pour elles, afin de donner suite à leurs priorités en matière d'infrastructure locale, et ce, année après année.

● (0900)

[Traduction]

Deuxièmement, notre gouvernement collabore avec ses principaux partenaires, à savoir les provinces, les territoires et des groupes tels que la Fédération canadienne des municipalités, pour élaborer un plan à long terme en matière d'infrastructure publique qui se prolongera au-delà de l'expiration du plan Chantiers Canada.

Votre comité a déposé récemment un rapport sur le transport en commun au Canada, et les résultats de ces travaux permettront d'orienter notre planification à long terme. Même si les provinces et les municipalités sont responsables du transport en commun, les renseignements recueillis dans le cadre de votre étude sont précieux.

En novembre, j'ai expliqué, de concert avec les membres du conseil d'administration de la Fédération canadienne des municipalités, comment ce processus d'engagement allait se dérouler. Tout d'abord, nous faisons le point en ce moment sur tout ce que nous avons accompli avec nos partenaires, ainsi que sur les retombées concrètes de nos investissements.

Deuxièmement, nous continuons de collaborer avec nos partenaires, de concert avec des universitaires, des experts techniques et des praticiens, à la réalisation d'analyses importantes. Notre objectif est

d'acquérir les connaissances nécessaires pour prendre des décisions éclairées.

[Français]

Cela ouvrira la voie à l'étape finale. Un peu comme nous l'avons fait lors du lancement du plan Chantiers Canada, nous obtiendrons le soutien de nos partenaires en ce qui concerne l'élaboration des grands principes et des grandes orientations d'un plan d'infrastructure. Il en découlera un plan à long terme capable de satisfaire aux besoins des Canadiens.

Pendant ce temps, notre gouvernement continuera de respecter ses engagements antérieurs. Il veillera ainsi à gérer efficacement la fin des programmes du Plan d'action économique du Canada et à mener à bon terme nos engagements dans le cadre du plan Chantiers Canada.

[Traduction]

Je suis fier de faire partie d'un gouvernement qui continue de donner l'exemple en investissant dans l'infrastructure publique, et en mettant en place un réseau national de transport dont profiteront tous les Canadiens.

Et là-dessus, j'invite le ministre Fletcher à vous adresser la parole. C'est avec plaisir que je répondrai aux questions des membres du comité.

[Français]

Merci.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Fletcher.

Nous sommes heureux de vous accueillir à nouveau.

**L'hon. Steven Fletcher (ministre d'État (Transports)):** Merci, monsieur le président.

Je remercie aussi le ministre Lebel.

Chers membres du comité, je suis heureux de vous parler aujourd'hui, dans le cadre du Budget principal des dépenses, des demandes de financement pour quelques sociétés d'État qui font partie de notre portefeuille, et de vous expliquer pourquoi ce financement est important pour que nous puissions continuer d'offrir des services essentiels aux Canadiens.

Comme nous n'avons pas beaucoup de temps, je vous parlerai seulement de quelques-unes d'entre elles pour vous laisser le plus de temps possible pour poser des questions.

Je vais commencer par VIA Rail et je vous parlerai ensuite de Marine Atlantique et de Postes Canada, qui fournissent toutes un service public essentiel qui contribue à la prospérité et à la compétitivité du Canada. Vous pourrez toutefois poser des questions sur la société qui vous intéresse.

Nous investissons dans le service ferroviaire non seulement parce qu'il fait partie du patrimoine canadien, mais aussi parce que nous voulons améliorer le service et l'expérience des passagers qui voyagent au pays. Depuis 2007, nous avons annoncé des investissements importants pour que des améliorations puissent être apportées aux gares, à l'équipement et à l'infrastructure de VIA, afin d'offrir des services ferroviaires voyageurs rapides et fiables à l'échelle du Canada. Près de la moitié de ce financement provenait des fonds de stimulation du Plan d'action économique.

En novembre dernier, j'ai participé aux activités visant à souligner la réalisation d'améliorations majeures à un tronçon de la ligne Montréal-Ottawa-Toronto de VIA. Ces travaux ont permis de moderniser la ligne Smiths Falls-Brockville, comme nous l'avions annoncé en mars 2010. Ces améliorations comprenaient des travaux de Brockville à Ottawa, et le long de la ligne Ottawa-Montréal de VIA jusqu'à Coteau, au Québec.

Grâce à la réalisation de ces projets, VIA a pu lancer un service de train rapide permettant de relier Ottawa à Toronto en moins de 4 heures, soit 3 heures 57 minutes très exactement.

Passons maintenant du transport ferroviaire au transport maritime et parlons de Marine Atlantique. Le service de traversiers entre la Nouvelle-Écosse et l'île de Terre-Neuve est obligatoire en vertu de la Constitution, et notre gouvernement comprend l'importance de ce service pour les Canadiens. C'est pourquoi nous avons fait des investissements majeurs pour l'améliorer. Depuis 2007, nous avons accordé un financement important à Marine Atlantique pour lui permettre de commencer à renouveler sa flotte en affrétant la *NM Atlantic Vision* en 2009. Nous avons également été en mesure d'acquérir plusieurs autres éléments d'actif pour que Marine Atlantique puisse continuer d'améliorer la qualité et l'efficacité des services offerts.

Le budget de 2010 comprenait un financement additionnel pour que Marine Atlantique puisse continuer de renouveler sa flotte et d'améliorer les services qu'elle offre aux Canadiens de l'Atlantique et à leurs familles. Cela comprenait la construction d'un nouveau terminal à North Sydney et des rénovations aux terminaux de Port-aux-Basques et d'Argentia. Si je peux me permettre, j'ai fait le trajet l'été dernier. J'ai pris le traversier à North Sydney pour me rendre à Argentia et j'ai ensuite traversé Terre-Neuve en voiture pour reprendre le traversier de Port-aux-Basques jusqu'à North Sydney. Ce doit être l'un des plus beaux voyages au monde. Je vous encourage tous à profiter de ce service pendant vos vacances si vous en avez l'occasion.

Ces investissements indiquent encore une fois que la croissance économique du Canada atlantique est une des priorités de notre gouvernement. Nous comprenons à quel point une infrastructure de transport solide constitue un élément essentiel à la prospérité future de cette région. Je peux assurer aux membres du comité que ces investissements font bouger les choses.

En novembre dernier, j'ai participé à l'inauguration du dernier ajout à la flotte de traversiers, le *NM Highlanders* qui est allé rejoindre son navire-frère, le *NM Blue Puttees*. Ces navires sont très impressionnants.

• (0905)

Ces nouveaux navires ont grandement amélioré la capacité de Marine Atlantique de fournir un service fiable et ponctuel. Marine Atlantique a pris des mesures pour devenir plus efficace, tout en s'assurant que les consommateurs continuent d'obtenir un bon rapport qualité-prix. L'arrivée d'une nouvelle flotte en 2011 et le remplacement de beaucoup d'éléments d'infrastructure et d'équipements côtiers permettront à Marine Atlantique de gérer plus efficacement ses activités. L'organisation pourra faire des économies dès 2013, une fois qu'elle aura acquis de l'expérience dans la gestion de sa nouvelle flotte. Cette approche équilibrée ravivera les efforts que nous déployons pour que la reprise soit durable et prospère, et pour que nous conservions l'avantage économique du Canada aujourd'hui et à l'avenir.

Maintenant, parlons de Postes Canada. Les Canadiens, d'un bout à l'autre du pays, qu'ils habitent dans des collectivités grandes ou

petites, en milieu urbain ou rural, considèrent que Postes Canada fournit un service essentiel. Et les Canadiens s'attendent à recevoir un service de qualité. Puisque tous les Canadiens méritent des services postaux fiables, nous avons fait du service postal offert aux collectivités rurales une partie intégrante de l'obligation de Postes Canada d'offrir un service universel. Nous avons également maintenu le moratoire sur la fermeture des bureaux de poste ruraux.

En 2010, Postes Canada a entrepris une initiative de modernisation de 2,1 milliards de dollars qui va lui permettre d'investir des sommes considérables dans l'équipement, la technologie et les méthodes de travail. Ces investissements lui permettront de relever les défis du XXI<sup>e</sup> siècle. Nous continuerons donc d'appuyer ses efforts pour veiller à ce que tous les Canadiens disposent des services postaux dont ils ont besoin et qu'ils méritent. Je souligne en outre que le président de votre comité a présenté un projet de loi d'initiative parlementaire qui nous permettra également d'améliorer le service offert aux Canadiens.

Monsieur le président, ces trois sociétés d'État offrent des services essentiels aux Canadiens. Notre gouvernement est déterminé à s'assurer qu'elles possèdent les ressources nécessaires pour remplir leur mandat. Pour ce faire, il est essentiel que nous obtenions les fonds demandés dans notre budget de dépenses.

Je vais m'arrêter ici.

Allez-y.

• (0910)

**Le président:** Merci, monsieur Fletcher.

Monsieur Nicholls, vous avez sept minutes.

**M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD):** Merci, monsieur le président.

[Français]

J'aimerais d'abord remercier les travailleurs d'Aveos qui sont parmi nous aujourd'hui, dans cette salle.

Bonjour, monsieur le ministre Lebel. Je vous remercie d'être ici ce matin.

Pour ce qui est de la sécurité aérienne, le Budget principal des dépenses indique une diminution de 17 millions de dollars, ce qui représente une réduction de budget d'environ 7 p. 100. Nous savons également que la fermeture d'Aveos entraîne l'exportation de l'entretien des avions d'Air Canada. C'est inacceptable que le gouvernement permette cette exportation au Salvador de l'entretien de nos avions et de la sécurité aérienne. Il est essentiel qu'Aveos continue d'assurer la sécurité aérienne au Canada et que l'entretien de nos avions soit effectué ici même, selon des normes de sécurité canadiennes.

Que fera le gouvernement pour régler ce problème? Comment justifie-t-il les coupes dans la sécurité, et quelle serait sa réponse advenant un incident aérien?

**L'hon. Denis Lebel:** Ma réponse portera sur les décisions entourant Aveos et tout cela. En ce qui a trait à l'aspect de la sécurité, Mme la sous-ministre précisera les faits. Il y a en effet des choses erronées dans tout cela.

Jamais au pays, un gouvernement — surtout pas le nôtre — ne permettra qu'on affaiblisse la sécurité dans les transports, peu importe le secteur. Vous avancez des choses qui ne sont pas confirmées. Hier, on nous reprochait d'envoyer tout cela ailleurs au pays; maintenant, vous dites qu'on envoie cela à l'extérieur.

Depuis 1988, Air Canada est une entreprise privée qui prend ses décisions d'affaires. Je ne suis pas toujours d'accord avec Air Canada quant à ces décisions, mais c'est ainsi. C'est une entreprise privée depuis 1988, qui a séparé ses activités et ses opérations en 2004 pour créer d'autres sociétés. Depuis, Aveos — on sait que le nom a été choisi en 2008 — est aussi une compagnie indépendante, qui a des accréditations syndicales indépendantes. Air Canada va devoir respecter la loi constituante, et on va s'en assurer.

Pour ce qui est du reste, pour ce qui est de l'aspect de la sécurité, arrêtez de faire peur à la population canadienne. Il y a des compagnies partout au Canada qui offrent de très bons services. Nul doute que les employés d'Aveos offraient un très bon service. Cependant, leurs propriétaires, les gens du privé qui possédaient l'entreprise, ont décidé d'interrompre les activités d'Aveos. Ce n'est pas le gouvernement qui en a décidé ainsi; ce sont des hommes d'affaires, qui ont pris des décisions d'affaires fondées sur les affaires. Les employés qui relevaient de ces gens ont donc perdu leur emploi, et c'est très malheureux. Air Canada est un client d'Aveos; ce n'est pas non plus la décision d'Air Canada. Vous allez me dire qu'il y a toutes sortes de choses entourant cela, mais ce sont là les faits. Vous savez qu'au gouvernement on ne présume de rien: on travaille avec la loi et avec les faits.

Je vais demander à Mme la sous-ministre de préciser cet aspect dont vous avez parlé.

**M. Jamie Nicholls:** Monsieur le ministre, quand on utilise une loi pour faire en sorte que les travailleurs retournent au travail, je remets en question l'impartialité du gouvernement à l'égard de cette compagnie privée.

Le 14 décembre 2010, M. Joseph Galimberti, directeur des Relations gouvernementales et communautaires à Air Canada, a déclaré au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités que la société ne pouvait faire respecter la loi puisqu'on ne pouvait se l'imposer à soi-même. Air Canada a reconnu qu'il était de la responsabilité du gouvernement fédéral de s'assurer que cette compagnie respectait les lois.

Comment le gouvernement conservateur peut-il ne pas appliquer lui-même sa propre Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada?

**L'hon. Denis Lebel:** Nous faisons respecter la loi, monsieur, et ça commence par les travaux de votre comité. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle je pense qu'un débat d'urgence au cours duquel on aurait entendu des discours politiques n'aurait pas favorisé l'avancement du dossier, car cela n'aurait pas permis à chacun d'entre vous de poser des questions aux personnes concernées.

J'ai pris la décision d'inviter ici les représentants d'Air Canada, d'Aveos et du syndicat. Il y a déjà eu des comparutions dans le passé, mais le contexte n'était pas celui qu'on connaît présentement, à savoir la décision d'Aveos de fermer ses portes et le fait que les travailleurs ont malheureusement perdu leur emploi. La semaine prochaine, vous pourrez donc poser toutes vos questions aux personnes qui seront en mesure d'y répondre.

**M. Jamie Nicholls:** Monsieur le ministre...

**L'hon. Denis Lebel:** Cela dit, votre interprétation...

**M. Jamie Nicholls:** Monsieur le ministre, la sécurité aérienne est un enjeu très sérieux...

[Traduction]

**Le président:** Permettez-moi de terminer.

[Français]

**L'hon. Denis Lebel:** Merci.

Il y a diverses façons d'interpréter ce qu'est la loi constitutive. Vous savez très bien qu'un jugement a été rendu l'année dernière ici, en Ontario. Le juge Newbould de la Cour supérieure de l'Ontario a en effet confirmé qu'Air Canada respectait ses engagements en vertu de la loi. Vous dites autre chose. Pour ma part, je préfère m'appuyer sur la loi et sur des avis juridiques.

D'ailleurs, dans le cadre des travaux que vous effectuerez cette semaine à ce sujet, cela nous fera plaisir de déposer un avis juridique faisant état de la situation. Nous sommes en train d'en terminer la préparation. Entre l'interprétation et l'avis juridique, ce sera à vous de choisir. Cela dit, il y a pour le moment autant d'opinions que d'individus. Pour nous, l'essentiel est de faire respecter la loi. Nous allons continuer à le faire.

• (0915)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Nicholls.

[Français]

**M. Jamie Nicholls:** La sécurité aérienne est un enjeu très sérieux, et je pense que vous ne répondez pas aux inquiétudes des Canadiens à ce sujet. Le gouvernement canadien doit garder le contrôle de l'entretien et de la sécurité de nos avions.

Comment ce gouvernement peut-il justifier le fait qu'il applique des réductions dans la sécurité aérienne, mais ne fait rien pour empêcher que des emplois soient perdus et exportés à l'étranger?

**L'hon. Denis Lebel:** D'abord, c'est vous, monsieur, qui faites peur à la population canadienne en tenant de tels propos. Je reconnais que les gens d'Aveos sont d'excellents travailleurs. Je ne sais pas si d'autres compagnies....

**M. Jamie Nicholls:** Moi, je...

**L'hon. Denis Lebel:** Mais vous êtes en train de dire que toutes les autres compagnies qui font l'entretien des avions font mal leur travail. C'est ce que vous dites.

**M. Jamie Nicholls:** Je parle directement aux travailleurs...

**L'hon. Denis Lebel:** Vous dites qu'à part les travailleurs d'Aveos, il n'y a pas de gens suffisamment compétents au pays pour accomplir ce travail.

**M. Jamie Nicholls:** ... et c'est ce qu'ils disent.

[Traduction]

**Le président:** Un peu de silence, s'il vous plaît.

[Français]

**L'hon. Denis Lebel:** Jeudi dernier, Air Canada a sollicité des compagnies au pays pour la prestation de services d'entretien relatifs aux aéronefs et aux avions. Ce sont des compagnies compétentes, comme l'étaient Aveos et ses travailleurs.

Au chapitre de la sécurité aérienne, notre système est l'un des plus sécuritaires au monde, sinon le plus sécuritaire. Je ne vois donc pas pourquoi on se servirait de ça pour faire peur à la population.

Sur ce, je vais demander à Mme la sous-ministre de prendre la relève.

[Traduction]

**Mme Yaprak Baltacioglu (sous-ministre, ministère des Transports):** J'aimerais dire quelques mots au sujet de la sécurité aérienne.

Quelle que soit la compagnie qui assure l'entretien des appareils d'Air Canada ou de tout autre appareil...

**M. Jamie Nicholls:** Monsieur le président.

**Mme Yaprak Baltacioglu:** ... l'organisme de réglementation s'assure que les règlements sont respectés.

**Le président:** Monsieur Coderre.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.):** Monsieur le ministre, merci de votre présence.

Savez-vous ce que j'ai ici? Il s'agit de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Je ne poserai pas de questions qui vont demander des réponses de la part des sous-ministres. On va se parler tous les deux, entre ministre et ancien ministre. On va se dire comment ça marche, la politique.

En 1988, un ministre a dit ceci, au sujet du projet de loi C-129:

1. Les centres d'entretien et de révision de Montréal, Winnipeg et Toronto sont un élément fondamental au succès de la compagnie Air Canada;
2. Aucun de ces centres ne perdra de son importance;
3. Les centres grandiront et prendront de l'expansion;
4. L'entretien des avions de la compagnie continuera de se faire à ces endroits;
5. Que pour tout changement de location, transfert dans les activités de maintenance d'AIR CANADA, la Loi se devrait d'être modifiée [...]

Je sais que vous préparez une réponse en lien avec ce que les méchants libéraux ont fait dans le passé.

En 2006, donc encore à l'époque des conservateurs, la sous-ministre Janet Smith a dit:

[Les conditions] des installations d'entretien se trouvent non seulement dans la Loi mais également dans les statuts. On ne peut pas les changer à moins de modifier la Loi. On ne peut offrir de garantie plus sûre.

Monsieur le ministre, mon objectif n'est pas de dire que les autres ne peuvent pas faire le travail. Toutefois, vous ne faites rien. D'accord, vous avez demandé à un comité parlementaire de se pencher sur la question. Ça doit être une bonne idée que vous avez eue, car c'est ce que j'ai proposé la semaine passée. Or, quand un parlementaire propose cela, c'est pour exercer une pression, mais quand un ministre propose cela, c'est pour gagner du temps.

Je ne veux pas dire que les autres compagnies sont mauvaises. À vrai dire, vous êtes tenu par la loi de respecter l'article 7, selon lequel les centres d'entretien doivent demeurer à Montréal, à Mississauga et à Winnipeg. Il ne s'agit pas de changer l'huile et de mettre du lave-glace. Je parle ici des révisions de fond en comble, lesquelles doivent se faire à ces endroits.

Si vous ne faites rien, c'est que vous êtes complice. Je vous connais trop, et je souhaite que vous ne soyez pas complice. Pourquoi n'avez-vous pas convoqué les représentants d'Air Canada pour leur dire qu'une loi existe et qu'il n'y a aucune raison de transférer leurs activités à Trois-Rivières ou à leur nouveau hangar de Windsor qui a coûté 21 millions de dollars et dans lequel le gouvernement a investi 4 millions de dollars? Il faut respecter la loi. Votre travail est de faire respecter la loi, à moins que vous n'ayez l'intention de la changer.

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le président, effectivement, je vous avais dit que je ferais état des propos tenus par les libéraux à l'époque qui confirmaient la question de l'entreprise privée.

Effectivement, le 19 octobre 2004, M. Jean Lapierre, ancien ministre des Transports, répondait ceci à Mme St-Hilaire, du Bloc québécois:

Monsieur le Président, j'imagine que l'honorable députée reconnaît qu'Air Canada est une société privée. Je n'ai pas l'intention d'administrer la compagnie à sa place et de dire qu'on va garantir un tel nombre d'emplois, un plancher d'emplois. Il n'y a jamais eu de garanties de plancher d'emplois ni, non plus, de supplément.

[...] Toutefois, il faut vraiment faire confiance à l'administration d'une société privée.

Bien sûr, monsieur le député de Bourassa, en ce qui touche les décisions que nous avons prises, je n'ai pas eu besoin de rencontrer Air Canada pour faire les analyses juridiques relativement à la loi et pour demander des avis. Cela étant dit, dans mes prérogatives de ministre, j'ai demandé des convocations. Je ne suis pas tenu de dire quand cela se fera ou quand cela s'est fait. Je vais faire le travail à cet égard.

Je ne suis pas ici pour défendre Air Canada. Air Canada a des obligations et ses représentants doivent respecter la loi. Comme le disait si bien le juge de la Cour supérieure de l'Ontario dans son jugement l'année dernière, l'obligation de maintenir des centres de maintenance et de révision prévue par la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada était vague, et c'est probablement à dessein. C'est un juge qui a dit cela, et non pas moi.

● (0920)

**L'hon. Denis Coderre:** Je comprends.

**L'hon. Denis Lebel:** Donc, vous citez des sous-ministres qui étaient en fonction à l'époque, mais vous ne considérez pas l'opinion d'un juge de la Cour supérieure de l'Ontario qui a rendu un jugement l'année passée.

**L'hon. Denis Coderre:** Pierre Jeannot, l'ancien président, a dit la même chose. L'avocat-conseil Jacques Pigeon, qui est un avocat extraordinaire et que les gens de Transports Canada connaissent, a aussi dit la même chose. M. Morency le connaît bien. Je ne fais pas de partisanerie. Je vous le dis, c'est la loi. La sous-ministre l'a dit également. Votre travail est de faire respecter la loi.

**L'hon. Denis Lebel:** Et c'est ce qu'on fait. C'est avec plaisir qu'on va déposer, jeudi, le résultat d'un avis juridique. Nous devons travailler en fonction de la loi.

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur le ministre, je ne veux pas que vous déposiez des avis juridiques, mais je veux que vous fassiez votre travail.

**L'hon. Denis Lebel:** C'est ce que je fais.

**L'hon. Denis Coderre:** Votre travail, c'est de vous assurer que les gens d'Aveos qui sont ici, bien que les gens d'Air Canada siphonnent à coup de millions et de milliards de dollars l'argent de la compagnie par les sociétés de portefeuille et tout ça, pourront avoir leurs centres de révision à Montréal, à Winnipeg et à Mississauga. Car Aveos, c'est Air Canada.

Quand la compagnie Aveos a été créée et qu'il y a eu un transfert, il s'agissait des mêmes gens. Il y a une chose que je ne comprends pas, et j'aimerais obtenir une réponse de vous, car je sais que vous êtes une personne honorable. M. Chuck Strahl, en mars 2011, a dit que ces emplois étaient garantis. Ne me parlez pas de Jean Lapierre, ancien ministre des Transports, qui encore ce matin disait à la radio ce que vous devriez faire. M. Chuck Strahl a dit que ces centres étaient garantis jusqu'en juin 2013. Alors, que s'est-il passé?



Quand vient le temps de casser les syndicats et de parler d'enlever le droit de grève ou de lock-out, vous êtes capable de dire que l'économie est fragile et que vous devez intervenir. Ces gens sont très heureux que vous soyez présent quand ils veulent avoir des corridors. Par contre, quand on parle de protection des centres de révision et d'application de la loi, vous êtes absent.

**L'hon. Denis Lebel:** C'est totalement faux, monsieur. Nous sommes présents dans le cadre de ce qui est à notre disposition sur le plan légal, monsieur le député. Vous le savez très bien. Vous le disiez vous-même, un peu plus tôt. En tant qu'ancien ministre, vous avez partagé ça avec nous. J'aurais voulu parler de mon ancien rôle de maire, mais je vais me limiter à ça.

**L'hon. Denis Coderre:** L'ancien maire aurait protégé les emplois.

**L'hon. Denis Lebel:** L'ancien maire a toujours fait ce qu'il avait à faire à cet égard...

**L'hon. Denis Coderre:** C'est ça...

**L'hon. Denis Lebel:** ... tout comme je fais mon travail aujourd'hui. Présentement, je suis ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le travail du ministre est de s'assurer que notre système de transport aérien est en santé, qu'il aide l'économie canadienne à continuer de fleurir et qu'il permet aux Canadiens et aux Canadiennes de voyager partout au pays.

Quand on a adopté la loi, récemment, un million de Canadiens étaient en congé, en raison de la relâche scolaire. Vous connaissez très bien la fragilité de l'économie aérienne partout dans le monde. Pour nous, l'important était de nous assurer que les avions pouvaient continuer de voler. Cela permet de continuer à faire travailler du monde, et c'est ce qu'on voulait. On n'a pris position ni pour Air Canada ni pour le syndicat. On a pris position pour la population...

**L'hon. Denis Coderre:** En terminant, monsieur Lebel, puisque mon temps est compté...

**L'hon. Denis Lebel:** Vous m'avez posé une question, alors laissez-moi y répondre, monsieur Coderre.

**L'hon. Denis Coderre:** Mon temps est compté. Vous avez répondu et je connais votre cassette.

**L'hon. Denis Lebel:** On a pris position pour la population canadienne et c'est en ce sens qu'on travaille encore aujourd'hui.

Je suis très désolé pour les gens qui perdent leur emploi. C'est bien malheureux, mais c'est une question de marché et de concurrence.

**L'hon. Denis Coderre:** Ah non, un instant! Ce n'est pas une question de marché.

**L'hon. Denis Lebel:** La compagnie a pris des décisions d'affaires, monsieur le député.

**L'hon. Denis Coderre:** Non, les dirigeants de cette compagnie sont des sauvages et on leur parlera en temps et lieu. Les gens d'Air Canada sont des sauvages. Ils ont assez d'argent pour se payer des primes, mais ils n'ont pas d'argent pour respecter les employés et les clients.

Mon travail et le vôtre, comme parlementaires, est de faire respecter la loi. Allez-vous, oui ou non, faire respecter l'article 7, ou allez-vous plutôt changer la loi?

Sauf erreur, vous gagnez du temps parce que vous voulez changer la loi. Est-ce bien ce que vous voulez faire, ou voulez-vous plutôt faire respecter l'article 7 de cette loi? Ce n'est pas compliqué.

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le président, on dépose jeudi le fruit d'un travail d'analyse. Cela nous fera plaisir de déposer jeudi, lors de votre séance, le fruit d'un travail d'analyse juridique.

**L'hon. Denis Coderre:** Êtes-vous prêt à revenir à ce moment-là, monsieur le ministre?

[Traduction]

**Le président:** C'est au tour de M. Toet. Allez-y, s'il vous plaît.

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre.

Ministre Fletcher, c'est bon de vous revoir également et de vous avoir parmi nous.

Je sais que vous êtes venus aujourd'hui pour parler du budget principal et j'espère que nous pourrions finir par en discuter. Il est très important que nous en discutions. J'aimerais toutefois en profiter pour parler un peu d'Aveos.

J'ai suivi le dossier de très près. Comme je suis un député de Winnipeg, la situation touche, bien sûr, ma collectivité, et les membres de ma collectivité qui ont perdu leur emploi. Les gens de Winnipeg, tout comme moi, suivent le dossier de près. La situation ne préoccupe pas seulement les gens de Winnipeg, mais aussi de partout au Canada. C'est une question très importante et nous devons en discuter.

L'industrie aérospatiale est importante pour Winnipeg et le Manitoba, mais aussi pour le Canada. L'entretien de nos avions est une question d'une très grande importance pour tous les Canadiens, pour notre sécurité. On parle aussi d'emplois qui sont très bien payés, d'emplois très spécialisés et d'employés connaissant que nous voulons garder au Canada. Nous voulons nous assurer que ces gens pourront continuer de travailler ici au Canada.

Dans une situation comme celle-là, on peut supposer que vous obtiendrez un avis juridique sur la question. C'est ce que vous avez dit que vous feriez, que vous obtiendriez un avis juridique sur la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et sur son application. Vous avez également dit que vous seriez heureux de déposer cet avis au comité.

Pourriez-vous nous dire quels renseignements vous avez obtenus jusqu'à maintenant et quand vous prévoyez déposer l'avis au comité, pour que nous soyons en mesure de faire notre travail dans le dossier d'Aveos? Nous vous en serions très reconnaissants.

● (0925)

**L'hon. Denis Lebel:** Nous serons sans doute en mesure de déposer cet avis à votre prochaine réunion, soit jeudi. Nous en sommes présentement à l'étape de la rédaction finale. Selon les renseignements que nous avons reçus jusqu'à maintenant, à la suite du jugement en Ontario, il semble qu'il soit difficile de trancher. Il s'agit d'une question complexe. Je vais attendre d'avoir l'avis final avant de vous l'acheminer jeudi.

Pour l'heure, il semble, d'après le jugement de la Cour supérieure de l'Ontario, qu'Air Canada respecte ses obligations, mais nous attendrons à jeudi pour faire le point sur la question.

**M. Lawrence Toet:** En ce qui concerne la loi, comme vous l'avez dit, vous devez attendre l'avis final, avant de pouvoir nous mettre au courant de ce qu'il en est jeudi. Nous attendons cette information avec impatience, car elle nous sera très utile également.

J'aimerais maintenant simplement savoir si dans la documentation que nous avons reçue, on parle des obligations d'Air Canada ou de celles d'Aveos en vertu de la loi? Je crois comprendre que ce sont celles d'Air Canada et non d'Aveos. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet et nous expliquer de quoi il s'agit au juste à votre avis?

**L'hon. Denis Lebel:** Vous avez raison. C'est Air Canada, et non Aveos, qui a des obligations en vertu de la loi, et il s'agit d'une entente entre deux compagnies privées. On m'a dit, en effet, que ce sont d'anciens employés d'Air Canada, mais ce sont maintenant, du point de vue de la loi, deux compagnies différentes. Les syndicats ont deux ensembles de règles différentes. Ce sont deux compagnies différentes. La loi s'applique à Air Canada et nous allons nous assurer qu'Air Canada la respecte. Il s'agit d'une entente officielle.

**M. Lawrence Toet:** Nous pouvons donc nous attendre maintenant à une collaboration étroite avec Air Canada. Nous voulons que la question se règle et que les normes d'entretien soient respectées selon ce qui est prévu dans la loi.

**L'hon. Denis Lebel:** C'est la raison pour laquelle nous voulions que les représentants d'Air Canada comparaissent devant vous, pour que vous puissiez leur poser des questions. Je peux les rencontrer dix fois en privé dans mon bureau, mais ça ne vous permet pas de leur poser des questions sur leurs agissements et sur ce qui s'est dit ce matin au sujet de leurs obligations. Vous devriez pouvoir leur poser toutes les questions que vous souhaitez. Nous espérons que vous pourrez aussi entendre le point de vue d'Aveos et du syndicat.

En fin de compte, nous respecterons la loi, tout comme Air Canada est obligée de le faire.

**M. Lawrence Toet:** En ce qui concerne les obligations d'Aveos et d'Air Canada, est-ce que les discussions visent à encourager Air Canada à continuer de faire affaire avec Aveos, ou est-ce qu'elles portent sur son obligation de maintenir ces emplois d'entretien à Winnipeg, Mississauga et Montréal?

• (0930)

**L'hon. Denis Lebel:** Ce n'est pas le choix d'Air Canada.

[Français]

C'est le choix des propriétaires d'Aveos de se placer sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies; ce n'est pas le choix d'Air Canada. Les propriétaires privés d'Aveos ont décidé de se placer sous la protection de la loi, au Québec. Le lendemain, Air Canada leur a offert un appui temporaire de 15 millions de dollars pour leur permettre de continuer leurs opérations, mais les propriétaires d'Aveos ont refusé cette offre d'aide. Ils ont préféré annoncer le démantèlement de la compagnie.

Pour nous, ce n'est évidemment pas la solution idéale. Or, il s'agit d'une décision d'affaires des propriétaires d'Aveos. Les discussions entre Air Canada et Aveos relèvent de l'entente privée entre les deux compagnies. Cette question ne relève pas du gouvernement. Comme dans tous les autres secteurs privés où il existe des obligations d'affaires, cela incombe aux deux propriétaires de faire des affaires ensemble. Dans le cas d'Aveos, c'est une décision d'affaires prise par les propriétaires de la compagnie.

Je comprends très bien que depuis 1988, il a coulé beaucoup d'eau sous les ponts, mais il reste que les faits sont là. Aveos a une convention collective tout à fait indépendante pour ses travailleurs,

et elle doit être respectée. Même après les discussions que j'ai eues comme ministre avec les propriétaires d'Aveos, ceux-ci ont décidé de se placer sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Je ne peux quand même pas gérer la compagnie à leur place.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Watson.

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

Je vous remercie, monsieur le ministre, et je remercie également vos adjoints d'être ici.

Ce n'était pas mon intention de discuter du dossier Aveos, mais puisque c'est le cas, j'aimerais souligner deux points. Premièrement, ce dossier n'a rien à voir avec une baisse de la sécurité au Canada. Nous avons l'un des réseaux aériens les plus sûrs au monde, et si Aveos ferme ses portes, d'autres entreprises pourront s'occuper de l'entretien et des réparations en respectant le cadre de réglementation rigoureux de Transports Canada.

Deuxièmement, je dirais que la situation d'Aveos a tout à voir avec les obligations d'Air Canada en vertu de la loi. Si Aveos ne fait plus partie de sa chaîne d'approvisionnement, Air Canada devra trouver une façon de respecter la loi, et je crois que le comité a le devoir de tenir des audiences sur la question. Les représentants d'Air Canada doivent venir témoigner pour nous expliquer ce qu'ils entendent faire pour respecter les exigences de la loi.

Pour en revenir au budget, comme il contient des dépenses importantes que nous devons examiner et qu'il est important de le faire, j'aimerais que nous parlions du passage international de la rivière Detroit. Je constate que nous consacrerons des sommes considérables aux portes d'entrée et aux postes frontaliers au cours de la prochaine année financière. On prévoit de plus acheter des terres pour mettre en place le corridor. J'aimerais donc que vous nous disiez où en est le projet du passage international de la rivière Detroit.

**L'hon. Denis Lebel:** Je le répète, nous sommes toujours déterminés à construire un nouveau passage entre Windsor et Detroit dont le gouvernement sera propriétaire. Le gouverneur du Michigan, Rick Snyder, a lui aussi réaffirmé que ce projet demeure une grande priorité de son administration.

Nous continuerons d'examiner avec le gouvernement des États-Unis et celui du Michigan les options qui s'offrent à nous dans ce dossier. J'ai rencontré mon homologue, le secrétaire Lahood, de même que la secrétaire Napolitano, qui m'ont tous les deux confirmé que le dossier demeure important pour eux aussi, et qu'ils continuent de s'en occuper.

Le pont prévu a reçu la bénédiction des autorités environnementales des deux côtés de la frontière. Nous avons offert de verser au Michigan 550 millions de dollars pour le projet, et notre offre est toujours sur la table. Nous poursuivons nos efforts pour tout mettre en place. Nous continuerons de collaborer avec les gouvernements des États-Unis et du Michigan sur les options possibles, et c'est une collaboration concrète.

**M. Jeff Watson:** Manifestement, avec ce qui se passe actuellement au Michigan, le gouverneur a plusieurs grandes priorités dans la balance en ce moment. À court terme, la situation dans laquelle se trouve Detroit et la possibilité d'une gestion d'urgence exigera beaucoup de son temps.

En ce qui a trait au Michigan, la dernière pièce du casse-tête, c'est la création d'un PPP. C'est un nouveau concept pour cet État. Au Canada, nous avons, bien sûr, beaucoup d'expérience dans le domaine. Si je comprends bien, c'est la dernière pièce du casse-tête.

Pouvez-vous vérifier si c'est la prochaine étape que doit examiner l'État du Michigan, dès que Detroit sera sorti de sa situation précaire?

**L'hon. Denis Lebel:** Nous étions très satisfaits de nos progrès à la dernière réunion. Ceux que font nos partenaires provinciaux dans la construction de l'autoroute sont également importants pour nous. Nos partenaires américains sont très engagés dans ce dossier et nous sommes conscients des défis auxquels ils sont confrontés au Michigan, à l'heure actuelle. Le gouverneur Snyder s'implique encore beaucoup, et nous trouvons des solutions. Ce n'est pas une mince affaire. Nous travaillons avec deux pays, comme vous le savez, mais nous sommes sur la bonne voie. Nous avons réalisé des progrès considérables à la dernière étape.

Comme je l'ai indiqué, dans le budget de 2011, notre gouvernement s'est engagé à financer jusqu'à 50 p. 100 des coûts en immobilisations admissibles de l'autoroute, jusqu'à 1 milliard de dollars, et nous entendons continuer dans cette voie. Les choses vont bien pour le moment, mais nous savons qu'il nous reste du travail à faire.

• (0935)

**M. Jeff Watson:** Cela transforme le paysage de l'autoroute Windsor-Essex. J'ai emprunté ce corridor à maintes reprises dernièrement.

En ce qui concerne les aspects fédéraux, le terrain, l'aire d'inspection et la berge de lancement pour le pont, il y a eu des travaux en ce sens dans le passé. J'ai vu qu'il y aura des dépenses additionnelles pour cela. Pouvons-nous obtenir de votre part ou de celle de vos fonctionnaires une mise à jour au sujet de l'acquisition de terrains pour les composantes relevant uniquement du gouvernement fédéral?

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Monsieur le président, nous allons rester après la première heure, et notre sous-ministre adjointe, Helena Borges, qui a des précisions au sujet de l'acquisition de terrains, pourra vous en parler plus en détail.

Cela dit, comme vous pouvez le voir dans le budget des dépenses, des fonds ont été affectés, et nous en gardons pour l'aire d'inspection. Évidemment, une partie de ce projet est encore à l'étape préliminaire. Lorsque le projet sera totalement enclenché, nous veillerons à ce que le financement soit fourni pour cela.

**M. Jeff Watson:** En plus du fait que le passage frontalier constitue une entente très importante conclue avec les États-Unis afin d'améliorer la circulation des voyageurs, je veux souligner également que ce serait un emplacement idéal pour le prédédouanement des marchandises. Il y a des projets qui s'en viennent, mais je pense que le gouvernement devrait s'intéresser à cette question.

Pour ce qui est du financement de base provincial, des fonctionnaires sont venus témoigner devant le comité. Je crois que l'Ontario avait une part plus importante qui n'avait pas encore été réclamée. Où en sont les choses? Vos fonctionnaires pourraient peut-être répondre à cette question, monsieur le ministre. Combien reste-t-il? Que se passe-t-il?

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Il reste des fonds pour l'Ontario dans le financement de base pour les provinces et les territoires, mais tout ce que je peux vous dire, c'est que l'argent est là.

**M. Jeff Watson:** Combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Vous avez 30 secondes.

**M. Jeff Watson:** J'ai 30 secondes. Je vais attendre, alors. Je n'ai plus de questions.

**Le président:** Merci.

Monsieur Coderre, pour un rappel au Règlement.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur le président, le ministre souhaite vraiment qu'il y ait des rencontres. Personnellement, j'ai déposé une motion en bonne et due forme, le 19 mars, à propos d'Aveos Fleet Performance Inc. Pour ce qui est de la performance des gestionnaires, on repassera! La motion se lit comme suit:

Que, à la suite de la fermeture le 19 mars 2012 d'Aveos Fleet Performance Inc. le Comité invite à comparaître le Ministre des Transports, ses fonctionnaires, des représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleuses et des travailleurs de l'aérospatiale [...]

[Traduction]

**M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC):** Monsieur le président, ce n'est pas un rappel au Règlement.

**Le président:** Silence, s'il vous plaît.

**M. Pierre Poilievre:** M. Coderre n'invoque pas le Règlement.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Je pense que j'ai le droit de parole, monsieur.

[Traduction]

**Le président:** Il a invoqué le Règlement. J'écoutais, mais je n'ai pas... Est-ce qu'il proposait sa motion?

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur le président, j'aimerais...

[Traduction]

**M. Pierre Poilievre:** Oui, il est en train de proposer une motion.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** ... que l'on puisse, à ce moment-là, vu que le...

[Traduction]

**M. Pierre Poilievre:** Non, non.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Êtes-vous président, monsieur Poilievre?

[Traduction]

**M. Pierre Poilievre:** Non, vous ne pouvez pas enfreindre les règles.

**L'hon. Denis Coderre:** Est-ce vous le président, maintenant?

[Français]

Monsieur le président, étant donné que le ministre est d'accord pour qu'on tienne une séance de comité à ce sujet, j'aimerais qu'il revienne et qu'on passe tout de suite à la motion pour qu'on puisse l'appuyer à l'unanimité.

[Traduction]

**Le président:** Malheureusement, vous ne pouvez pas invoquer le Règlement pour présenter une motion. Elle figure à l'ordre du jour, et nous allons en discuter à la fin de la séance. Je vais donc donner la parole à Mme Chow.

**Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD):** Monsieur le ministre, quelques-uns de mes collègues néo-démocrates, dont Jamie Nicholls et Isabelle Morin, ont rencontré les travailleurs d'Aveos. Ils ont vu en personne, la semaine dernière, à quel point ils sont en colère et sont désespérés. Pourquoi ces travailleurs sont-ils en colère? Parce que depuis 1988, les gouvernements conservateurs et libéraux qui se sont succédé ont promis à ces travailleurs d'Air Canada que leurs emplois seraient maintenus. Jusqu'à l'année dernière, ils étaient des travailleurs d'Air Canada. Voilà pourquoi ils sont en colère. Ils se sentent trahis. Ils estiment qu'on leur avait fait une promesse en 1988, mais que les gouvernements ne l'ont pas respectée.

Pourquoi sont-ils désespérés? Parce qu'ils savent qu'ils ne pourront pas retrouver leurs emplois. Voilà pourquoi. C'est la raison pour laquelle ils vont probablement venir ici, sur la Colline. Ils vont continuer d'exercer des pressions.

J'ai seulement une question toute simple à vous poser. Allez-vous modifier la loi afin qu'Air Canada puisse transférer ses emplois en toute légalité vers les États-Unis ou le Salvador? À l'heure actuelle, elle ne peut pas le faire légalement. Entendez-vous modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada?

• (0940)

[Français]

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le président, je suis complètement en désaccord avec ma consœur quant au préambule de sa question. Jeudi dernier, j'ai appelé le représentant de la compagnie à deux reprises. Je l'ai invité moi-même, jeudi soir, à venir me rencontrer à Ottawa, et il a dit qu'il devrait forcer ma porte pour venir me rencontrer.

Dans mon comté, monsieur le président, 3 000 personnes ont perdu leur emploi durant la crise forestière. Je sais ce que c'est quand des gens perdent leur emploi, et je sympathise très fortement avec ceux qui ont perdu leur emploi dans l'aventure d'Aveos et qui, pour l'instant, se retrouvent sans emploi. C'était une décision d'entreprise, une décision d'affaires.

Ma consœur doit convenir comme moi qu'Air Canada est une compagnie privée qui fait des affaires avec différentes compagnies dont Aveos, et que l'entente avec Aveos relève d'Air Canada et d'Aveos. Ce n'est pas le gouvernement qui gère ces compagnies, monsieur le président, ni Aveos ni Air Canada, mais ce sont les gestionnaires des compagnies.

[Traduction]

**Mme Olivia Chow:** Pourquoi ne pas changer de sujet?

[Français]

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le président, nous allons donc continuer à faire les analyses nécessaires. C'est bien malheureux pour les gens qui ont perdu leur emploi à la suite des décisions d'affaires d'Aveos. Air Canada fait appel à d'autres compagnies partout au pays pour continuer à entretenir ses aéronefs. Qu'advient-il de l'ancienne compagnie Aveos? On verra.

[Traduction]

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le président, puis-je changer de sujet et parler du Budget des dépenses?

**L'hon. Denis Lebel:** Désolé.

**Mme Olivia Chow:** Le Budget des dépenses, les fonds d'infrastructure... Je suis sûre que vous voulez que je change de sujet.

**Des voix:** Oh, oh!

**Mme Olivia Chow:** À l'heure actuelle, au Canada, il y a 37 avis d'ébullition de l'eau de catégorie rouge et 1 058 avis d'ébullition de catégorie jaune en vigueur.

Qu'est-ce que cela signifie? Cela veut dire que l'eau est toxique, qu'elle est dangereuse pour la consommation humaine.

Que ce soit dans le West Island de Montréal ou à Prince Albert, il y a des villes et des villages dans ce pays qui sont dans une situation désespérée parce qu'ils n'ont pas les moyens d'assainir l'eau. La Fédération canadienne des municipalités estime que l'investissement comprimé dans les réseaux d'aqueduc et d'égout au Canada se chiffre à plus de 31 milliards de dollars.

Compte tenu de la situation problématique de notre réseau hydrographique au Canada, comment se fait-il que dans le Budget principal des dépenses, le Fonds pour l'infrastructure verte de 348 millions de dollars ait été éliminé en entier? C'est le Budget principal des dépenses. Pour ce qui est des Budgets supplémentaires des dépenses (B) et (C), les précédents, nous n'avons pas pu vous poser cette question, mais nous avons remarqué qu'une somme de 48 millions de dollars avait également été amputée du dernier Fonds pour l'infrastructure verte. Donc, en fin de compte, ces fonds pour l'infrastructure verte, qui étaient censés être utilisés pour assainir l'eau, sont complètement éliminés. Il n'y a plus de financement pour ce programme.

En plus, les sommes prévues dans le volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada, qui cible les projets élaborés dans les collectivités de moins de 100 000 habitants, sont déjà entièrement engagées. Donc, que doit faire une petite ville à l'extérieur du Québec — car il reste encore 32 millions de dollars pour le Québec — qui a des problèmes d'aqueduc cette année et qui en aura l'an prochain jusqu'à ce qu'on mette en place un nouveau programme, pour lequel vous menez des consultations? Il ne reste plus d'argent.

Il en reste un peu dans le volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada, mais c'est pour les projets stratégiques d'importance nationale et régionale, comme le pont Champlain. Il ne peut être utilisé pour les petites collectivités qui ont reçu des avis d'ébullition de l'eau. Lorsqu'il pleuvra, elles auront des problèmes. Comme il fallait s'y attendre, on a émis plus de 1 000 avis d'ébullition de l'eau de catégorie jaune, ce qui signifie que les enfants ne peuvent pas boire l'eau et que les aînés tomberont malades et devront être hospitalisés.

Comment se fait-il que l'on ampute le Fonds pour l'infrastructure verte de 348 millions de dollars? Il ne reste pratiquement plus d'argent; il y en a seulement un tout petit peu pour les grandes infrastructures, mais pas du tout pour les petites municipalités.

• (0945)

[Français]

**L'hon. Denis Lebel:** Monsieur le président, beaucoup de choses dans cette question sont tout à fait disparates.

Dans une autre vie, j'ai été maire, membre de l'Union des municipalités du Québec, dans le groupe de maires qui a fait pression sur le gouvernement précédent. Une mesure a été mise en place par notre gouvernement pour que les municipalités aient de l'argent permanent. C'est devenu le remboursement sur la taxe d'accise sur l'essence, que nous avons enchâssé dans une loi. C'est maintenant de l'argent permanent. Certains partis ont pourtant voté contre tout cet argent.

Toutes les petites municipalités du pays ont maintenant des rentrées d'argent qui sont prévisibles. Ainsi, elles peuvent planifier à long terme et utiliser cet argent pour combler tous leurs besoins. Ce n'est pas la responsabilité du gouvernement fédéral de décider comment elles utilisent cet argent. À ce que je sache, encore aujourd'hui en 2012, la municipalité peut choisir d'investir où elle le veut.

[Traduction]

**Mme Olivia Chow:** Ce n'est pas suffisant...

[Français]

**L'hon. Denis Lebel:** S'il y a de l'eau non potable dans certaines municipalités, ce n'est pas la faute du gouvernement fédéral; c'est la responsabilité des municipalités d'entretenir leurs réseaux d'aqueduc. Ce serait trop facile de dire cela.

Le Fonds pour l'infrastructure verte a servi dans un grand nombre de dossiers. On a réalisé plus de 4 000 projets avec l'argent du Plan d'action économique du Canada. Le plan Chantiers Canada de 33 milliards de dollars, c'est du jamais vu dans l'histoire du pays, mais les partis de l'opposition ont encore voté contre cela.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Le temps prévu pour les ministres est écoulé. Le personnel du ministère va rester.

Je vais donner la parole à M. Coderre après avoir remercié nos invités. Je demande aux autres membres du personnel de s'avancer.

Je vous remercie, messieurs.

Je vais donner la parole à M. Coderre pendant que vous vous retirez.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Merci, monsieur le président. Étant donné que vous m'avez donné la parole, je demande que l'on puisse procéder immédiatement au vote sur ma motion puisqu'il est clair que le gouvernement va être d'accord. Je souhaite que l'on vote immédiatement sur ma motion, et je peux le faire en tout temps.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Poilievre, allez-y.

**M. Pierre Poilievre:** La motion que j'ai devant moi n'a besoin que d'un petit changement d'ordre administratif afin de retirer l'invitation au ministre, car il a déjà comparu à ce sujet.

À part cela, nous devrions pouvoir procéder. Je pense qu'il s'agirait probablement d'un amendement favorable.

**Le président:** Allez-y, monsieur Coderre.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur le président, aujourd'hui, notre rencontre avec le ministre portait sur les dépenses. À cause de ce qui se passe relativement au corridor et à la sécurité, on a posé des questions. Je ne vois pas pourquoi on apporterait un changement. Le

ministre pourrait témoigner après que les membres du comité auront entendu les autres témoins. Je pense qu'il est pertinent qu'il soit là. Si les membres du parti gouvernemental ne veulent pas, on devra voter contre leur motion.

[Traduction]

**Le président:** Ce sera M. Holder, et ensuite Mme Morin.

**M. Ed Holder (London-Ouest, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je trouve intéressant que même si mon collègue dit que cette rencontre porte sur les dépenses, il n'a pas posé une seule question à ce sujet. Il n'a fait que parler au ministre, comme il en a le droit, de la situation très grave concernant Aveos. Il est assez clair que c'est ce qu'il a fait.

S'il voulait discuter du Budget des dépenses, comme nous aurions dû le faire, il en avait l'occasion. Mais il n'a pas posé une seule question. Il est très clair que le ministre a fait preuve de franchise. Il nous a assuré que nous obtiendrions plus de renseignements à notre prochaine réunion, ce jeudi.

Mon collègue Pierre Poilievre a proposé un amendement favorable. S'il n'est pas accepté comme amendement favorable, alors j'aimerais présenter un amendement à cette motion par votre entremise, monsieur le président, si vous le permettez, car il est très clair, selon moi, que le ministre a fait preuve de franchise. Je suis tout à fait disposé à appuyer la motion, si on exclut la partie où on invite le ministre des Transports à comparaître, car il est déjà venu et il a fourni des informations complètes.

**Le président:** Nous sommes saisis d'une motion, et un amendement a été proposé par M. Holder. Je vais d'abord la lire pour être sûr que nous comprenons bien. Elle dit:

Que, à la suite de la fermeture le 19 mars 2012 d'Aveos Fleet Performance Inc., le comité invite...

Et vous enlèveriez les mots « le ministre des Transports »...

**M. Ed Holder:** Elle dirait:

... des fonctionnaires du ministère des Transports, des représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleuses et des travailleurs de l'aérospatiale, des représentants d'Aveos et des représentants d'Air Canada afin de discuter d'Air Canada et de ses obligations légales selon la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, plus particulièrement la section 6 (d).

**Le président:** Le point crucial de l'amendement est que le comité invite les fonctionnaires du ministre...

**M. Ed Holder:** C'est exact.

**Le président:** ... et des représentants de l'Association internationale...

Nous avons un amendement à la motion. Y a-t-il des observations?

Allez-y, madame Chow.

• (0950)

**Mme Olivia Chow:** Que l'amendement soit adopté ou non, j'ai un deuxième amendement. Voulez-vous traiter de celui-ci d'abord, puis entendre le mien? Vous pouvez le traiter séparément, mais j'ai un amendement distinct à présenter.

**Le président:** D'accord, je pense que nous pouvons l'entendre.

**Mme Olivia Chow:** Très bien. Je propose qu'un rapport sur cette étude soit complété d'ici la fin de la séance du 3 avril 2012, et que ce rapport soit déposé à la Chambre des communes.

**Le président:** Allez-y, monsieur Coderre.

**L'hon. Denis Coderre:** Je considérerais cela comme un amendement favorable, qui ferait partie de la motion.

**Le président:** Monsieur Poilievre, avez-vous un commentaire?

**M. Pierre Poilievre:** Pourriez-vous lire...

**Le président:** On demande en fait que le comité fasse rapport à la Chambre des résultats de cette étude, qui doit être terminée d'ici au 3 avril.

Je ne suis pas certain que nous pourrions déposer le rapport cette journée-là, mais nous aurions à rédiger un petit rapport du comité.

**M. Pierre Poilievre:** Est-ce simplement parce que vous voulez que l'étude soit terminée d'ici au 3 avril? Est-ce le but de...?

**Mme Olivia Chow:** Il y a deux parties. Mon amendement vise à ce que nous ne prenions pas trop de temps; nous aurions deux ou trois séances. J'imagine que si les séances ont lieu ce jeudi ainsi que mardi prochain, notre rapport serait prêt, et il serait déposé à la Chambre des communes.

Actuellement, cette motion ne... Nous allons discuter de cette motion, et peu importe la discussion que nous aurons, je veux qu'il en soit fait rapport à la Chambre. Je suis sûre qu'il y aura un rapport, et si c'est ce que décide le comité, il devrait être terminé d'ici au 5 avril et déposé ensuite à la Chambre des communes.

Je pense que j'ai déjà présenté beaucoup de motions dans lesquelles j'utilisais la formulation « qu'il en soit fait rapport à la Chambre des communes ».

**Le président:** Avez-vous des commentaires, monsieur Poilievre?

Je crois qu'en fixant une date limite, soit le 3 avril, nous ne pourrions peut-être pas entendre tous les témoins qu'il nous faut entendre.

**Mme Olivia Chow:** Eh bien, il pourrait être terminé le 5 avril.

**Le président:** À la fin de l'étude, nous ferions un rapport?

**Mme Olivia Chow:** La raison pour laquelle je fixe une date limite, c'est qu'avec le temps, les travailleurs sont de plus en plus désespérés et en colère. Si tous les représentants viennent témoigner ce jeudi, nous pourrions certainement tous les entendre en deux heures. Nous pourrions connaître l'histoire, ce qui s'est passé à propos d'Air Canada, etc. Nous le savons déjà en grande partie, mais nous pouvons les écouter.

Mardi prochain, il y aura d'autres motions. Je suis sûr qu'il y aura un rapport. Je ne crois pas que ce sera trop difficile pour nous de terminer le rapport. Il semble que le ministre va nous donner de l'information ce jeudi. Le ministère nous en aura peut-être déjà fourni. D'ici à mardi prochain, nous devrions avoir quelque chose devant nous, et nous pourrions prendre une décision dans un sens ou dans l'autre. Je ne vois pas pourquoi il nous faudrait plus de deux séances pour le terminer. Il devrait ensuite être déposé à la Chambre des communes; c'est pour cela que j'ai fixé une date limite.

**Le président:** Monsieur Coderre.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur le président, je répète qu'elle n'a pas besoin de proposer d'amendement. Je considérerai cela comme un amendement favorable, qui fera partie de la motion.

J'aimerais dire à mes collègues du gouvernement que de toute façon, si on voit qu'il manque du temps, on pourra toujours s'ajuster. Il est urgent d'agir. Au moment où l'on se parle, des gens sont même en train d'enlever les machines distributrices qui sont dans les hangars.

Je pense qu'il faut aussi donner un coup de main à nos collègues. En ce sens, on n'a pas besoin de se prononcer sur une motion. Incluez-la dans cette motion et on pourra passer à la motion proposée par le gouvernement, qui propose que l'on n'invite pas le ministre, mais ses fonctionnaires.

[Traduction]

**M. Ed Holder:** Je tiens à être clair sur ce point. Mme Chow a l'occasion unique de présenter un amendement favorable soit à la motion, soit à l'amendement à la motion. Il est certain que je l'appuierais également. Je tiens seulement à préciser que si elle a l'intention de l'annexer à ma motion, je suis prêt à l'accepter comme amendement favorable.

• (0955)

**Le président:** Même si l'amendement favorable est adopté, nous devons voter ce sous-amendement.

Je vais procéder au vote sur le premier amendement de M. Holder pour inviter le ministre...

**M. Pierre Poilievre:** Nous devons d'abord voter le sous-amendement.

**Le président:** Désolé.

L'amendement de Mme Chow vise à terminer le rapport pour le 3 avril.

Monsieur Holder.

**M. Ed Holder:** Je veux obtenir une précision, monsieur le président.

Ce sous-amendement concerne-t-il mon amendement ou la motion principale?

**Le président:** C'est l'un ou l'autre, mais il va modifier la motion principale.

**M. Ed Holder:** J'invoque encore le Règlement. Si nous votons en faveur du sous-amendement, est-ce à dire que nous soutenons la motion principale?

**Le président:** Non. Nous allons voter le sous-amendement, l'amendement, puis la motion amendée.

Nous allons d'abord nous occuper du sous-amendement de Mme Chow portant sur votre amendement.

**M. Ed Holder:** Merci.

**Le président:** Ensuite, nous allons examiner votre amendement, puis la motion amendée.

**M. Pierre Poilievre:** Un instant, monsieur le président. Vous avez dit que l'amendement de Mme Chow concernait la motion principale, pas le sous-amendement.

**Le président:** En fait, le sous-amendement de Mme Chow porte sur l'amendement de M. Holder. Nous nous en tiendrons à cela.

Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** Mon sous-amendement a trait à la motion principale. Je propose d'ajouter « et que le comité termine cette étude le 3 avril 2012 » après « plus particulièrement ».

J'ai préparé le sous-amendement moi-même.

**Le président:** Très bien.

Nous allons d'abord examiner l'amendement de M. Holder, puis nous ferons de même avec le sous-amendement de Mme Chow, simplement pour nous assurer que c'est clair.

**M. Pierre Poilievre:** Après l'examen de l'amendement de M. Holder, j'aurai besoin de clarifications sur la proposition de Mme Chow.

**Le président:** M. Holder propose un amendement pour retirer l'invitation au ministre. Les fonctionnaires du ministère des Transports et les représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleuses et travailleurs de l'aérospatiale seraient tout de même convoqués.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Nous avons d'autres commentaires, monsieur le président.

**Le président:** D'autres commentaires? D'accord. Allez-y, madame Morin.

[Français]

**Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD):** Des gens du parti ministériel ont dit que nous n'avions pas posé de questions au ministre sur les dépenses. Le ministre a été ici pendant une heure. Vous-même, monsieur le président, avez dit que ce n'était pas assez. Le ministre a parlé pendant plus de 10 minutes. Par la suite, M. Fletcher a parlé aussi. Seulement deux personnes de notre parti ont eu le temps de poser des questions. J'aurais voulu lui poser des questions.

Quand on vit une situation d'urgence comme celle-là, il est important que le ministre puisse revenir. M. le greffier pourrait le confirmer, mais on a eu, en tout, peut-être 35 minutes de questions. Je pense que ce n'est pas assez. Si on veut approfondir cette question, le ministre doit être là cette journée-là.

[Traduction]

**Le président:** D'autres commentaires?

Nous allons donc examiner l'amendement de M. Holder pour inviter les fonctionnaires du ministère plutôt que le ministre.

**L'hon. Denis Coderre:** J'aimerais un vote par appel nominal.

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

**Le président:** Passons maintenant à la motion de Mme Chow pour...

Monsieur Poilievre.

**M. Pierre Poilievre:** Pouvez-vous lire les termes exacts de la motion?

**Le président:** Je demanderais à Mme Chow de le faire.

**M. Pierre Poilievre:** D'accord.

**Mme Olivia Chow:** Voici mon amendement:

Que le rapport de cette étude soit terminé le 3 avril 2012 et déposé à la Chambre tout de suite après.

**M. Ed Holder:** Lorsque ce sera approprié.

**Le président:** Allez-y, monsieur Poilievre.

**M. Pierre Poilievre:** Merci.

Je présente un sous-amendement pour terminer le rapport après cette date et retirer la mention sur le dépôt en Chambre.

**Le président:** Voulez-vous que votre sous-amendement réfère à la motion à l'étude?

**M. Pierre Poilievre:** Oui.

**Le président:** D'accord.

Pour le compte-rendu, pouvez-vous donner la formulation exacte de votre sous-amendement?

**Mme Olivia Chow:** C'est pour supprimer la dernière partie.

**M. Pierre Poilievre:** Il faut retirer le segment qui demande de faire rapport à la Chambre.

**Le président:** Un sous-amendement à la motion de Mme Chow a été présenté pour éliminer le segment qui exige de faire rapport à la Chambre.

• (1000)

**M. Pierre Poilievre:** Oui.

**Le président:** Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** Pour que nos travaux soient pertinents, ils doivent avoir une influence sur la question. Sinon, le temps passe tout simplement et les travailleurs peuvent donner leur point de vue, mais l'étude n'aura aucun effet.

Il faut faire rapport à la Chambre de toutes les études ou de toutes les motions. Sinon, à quoi bon avoir un Comité permanent des transports? Pourquoi prendre connaissance du point de vue des travailleurs, de celui d'Air Canada et du rapport que le ministre va produire? Nous devrions présenter toutes ces informations à la Chambre des communes. Nous n'avons rien à cacher.

Lorsque le rapport sera déposé en Chambre, d'autres députés voudront peut-être en parler. Une motion d'adoption sera peut-être présentée pour tenir un débat de trois heures en fin de journée. La position de la Chambre serait claire, et les autres députés auraient l'occasion de s'exprimer sur cette question très importante. La vie de milliers de travailleurs est en jeu. Winnipeg, Montréal et Mississauga en subiraient les contrecoups.

J'espère que nous déposerons le rapport en Chambre.

**Le président:** Monsieur Coderre.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur le président, à la lumière des amendements proposés par les membres du gouvernement, il est clair qu'on essaie de protéger le ministre. On ne veut pas qu'il vienne, probablement parce qu'il a peur de venir.

Par ailleurs, le fait qu'on ne mentionne pas de délai veut dire qu'on veut seulement gagner du temps. Que les travailleurs d'Aveos et les gens d'Air Canada le sachent: ce gouvernement veut seulement gagner du temps et balayer la poussière sous le tapis.

Je demande le vote et je vais voter contre ces amendements.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Sullivan, puis monsieur Watson.

**M. Mike Sullivan:** Merci, monsieur le président.

Le ministre a lui-même déclaré hier qu'il renvoyait la question à notre comité. Si nous n'en faisons pas rapport à la Chambre, c'est comme si le ministre était malhonnête et que la question ne nous était pas renvoyée, malgré les apparences. À mon avis, c'est insensé de ne pas déposer le rapport en Chambre.

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, la Chambre ne nous a pas demandé d'étudier la question. Mais permettez-moi d'expliquer ce qui se passe ici.

**M. Mike Sullivan:** Oui, elle nous l'a demandé.

**M. Jeff Watson:** Non. Le ministre a demandé que le comité étudie la question, mais aucun ordre de renvoi n'a été présenté par la Chambre. La procédure est très différente.

Permettez-moi de bien comprendre. Tout d'abord, l'opposition a dit que nous n'avions pas à tenir des audiences et que le ministre devait tout simplement s'occuper de la question. Au départ, l'opposition ne voulait pas d'audiences. Alors que nous parlons de recevoir des témoignages, je trouve étrange que l'opposition ne pense pas qu'elles sont nécessaires.

Nous parlons maintenant de peut-être tenir des audiences, mais si on se fie à la période des questions d'hier, les députés de l'opposition n'attendent pas d'en connaître les résultats. La Chambre n'a pas besoin du rapport de notre comité. Les témoignages ne semblaient même pas nécessaires pour l'opposition, qui continue de débattre la question en Chambre.

L'opposition cherche à retarder le débat sur le budget qui sera présenté sous peu. Elle veut forcer la Chambre à s'occuper d'autres questions.

Je pense que nous pouvons faire ce qui est nécessaire: prévoir des audiences et entendre des témoins importants. Pour respecter la loi actuelle, Air Canada doit dévoiler son plan d'action. C'est l'objectif principal des audiences éventuelles.

Je ne pense pas que notre étude exige forcément de déposer le rapport en Chambre. Nous devons obtenir les témoignages. Que nous fassions rapport ou non, les partis vont continuer de débattre la question en Chambre.

**Le président:** Monsieur Poilievre.

**M. Pierre Poilievre:** Toutes les audiences seront publiques. Le ministre pourra en prendre connaissance directement.

C'est inévitable, le dépôt du rapport en Chambre va retarder inutilement la transmission de nos conclusions au ministre.

Si nous ne faisons pas rapport à la Chambre, notre étude est efficace et nous permet de présenter rapidement les résultats des témoignages au ministre. Surtout, nous pourrions connaître les plans d'Air Canada, qui a des obligations selon la loi.

•(1005)

**Le président:** Monsieur Sullivan, puis monsieur Holder.

**M. Mike Sullivan:** Je suis d'accord avec M. Watson. Nous voulons bien sûr que le ministre prenne des mesures et applique la loi. La loi et le programme des conservateurs ne s'appliquent peut-être que dans certaines circonstances. Les dirigeants d'Air Canada ne sont pas visés par des peines minimales, même s'ils semblent violer la loi.

Mais hier, le ministre a dit très clairement en Chambre et en dehors de la Chambre que la question serait dorénavant examinée par notre comité. Il faut nous donner la capacité de présenter un

rapport à la Chambre des communes. Sans quoi, nous faisons fi complètement du processus annoncé par le ministre.

Oui, nous aurions préféré que le ministre passe simplement à l'action, comme l'a fait la ministre du Travail lorsqu'Air Canada, une société privée, allait peut-être imposer un lock-out. Si ça convient au gouvernement, il agit sans délai pour ce qui est de l'entreprise privée; sinon, il renvoie la question à un comité.

Les députés du gouvernement qui siègent au comité affirment maintenant que, si c'est dans leur intérêt, nous ne pourrions pas faire rapport à la Chambre. C'est... En effet, c'est possible qu'une motion n'ait pas été déposée pour nous renvoyer la question, parce que la Chambre voulait que le ministre prenne des mesures. Ce dernier a indiqué très clairement qu'il attendait notre rapport avant de se prononcer. À mon avis, si nous ne présentons pas notre rapport en Chambre pour le ministre, nos délibérations sont tout à fait inutiles.

**Le président:** Monsieur Holder, puis monsieur Nicholls.

**M. Ed Holder:** Merci, monsieur le président.

Je ne vais pas critiquer cette motion, mais je tiens à vous faire connaître ma position. J'ai l'impression que la séance a été détournée de son objectif. Je veux le dire clairement. Mon ami M. Coderre savait très bien que les 15 dernières minutes de la séance étaient réservées aux travaux du comité pour recevoir sa motion.

Nous sommes en présence de hauts fonctionnaires. Nous voulions qu'ils parlent du budget, mais nous nous enlisons dans une autre question, même si elle est importante. Nous avons permis que la séance soit détournée, alors que nous devons entendre ces fonctionnaires sur le budget.

Je suis très déçu de ce qui ne peut être selon moi qu'une stratégie politique. Notre séance était planifiée. C'est essentiel que nous reprenions le contrôle. Honnêtement, j'espère que les quelques minutes qui restent serviront à entendre les fonctionnaires.

**Le président:** Avant de permettre à M. Coderre d'invoquer le Règlement, je précise à tous les députés qu'une fois déposée, une motion peut être présentée à tout moment durant la séance ou une séance subséquente.

Monsieur Coderre.

**L'hon. Denis Coderre:** C'est ce que j'allais rappeler. Si nous sommes tous d'accord pour adopter la motion, M. Holder n'aurait pas dû prendre la parole trois fois. La question serait réglée si nous votions simplement ma motion.



Réduisons les délais et votons...

**M. Ed Holder:** Est-ce ainsi qu'il faut s'y prendre, monsieur Coderre?

**Le président:** Passons maintenant à M. Nicholls. C'est la dernière personne prévue au programme, sauf si quelqu'un d'autre veut faire des commentaires.

[Français]

**M. Jamie Nicholls:** Je veux juste ajouter un petit quelque chose.

Nous voulons que le rapport soit présenté à la Chambre parce que cela implique non seulement le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, mais aussi la ministre du Travail, le ministre de l'Industrie et la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences. Cela n'implique pas simplement le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et le ministre des Finances; cela implique plusieurs ministres et il faut que ceux-ci soient conscients de ce sur quoi on a travaillé ici, au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

[Traduction]

**Le président:** Puisque personne ne veut intervenir, nous allons procéder au vote par appel nominal, à la demande de Mme Chow. Le sous-amendement de M. Poilievre vise à supprimer l'exigence de faire rapport à la Chambre.

(L'amendement est adopté par 6 voix contre 5.)

**Le président:** Le sous-amendement de M. Poilievre est adopté. Nous pouvons maintenant voter le sous-amendement modifié de Mme Chow.

Madame Chow, voulez-vous un autre vote par appel nominal?

•(1010)

**Mme Olivia Chow:** Oui, pourquoi pas? En général, ça accélère le processus.

**Le président:** C'est un vote par appel nominal.

**Mme Olivia Chow:** Nous pourrions simplement poursuivre notre étude.

(L'amendement est adopté par 12 voix contre 0.)

**Le président:** C'est adopté à l'unanimité. Nous allons maintenant voter la motion amendée de M. Coderre.

Monsieur Holder.

**M. Ed Holder:** Merci, monsieur le président. C'est ce que je tenais à préciser. La motion de M. Coderre que nous allons voter doit tenir compte de mon amendement.

**Mme Olivia Chow:** Elle en tient compte.

**L'hon. Denis Coderre:** Je demande un vote par appel nominal.

**Le président:** M. Coderre veut un vote par appel nominal.

(La motion amendée est adoptée par 11 voix contre 1. [Voir le Procès-verbal])

**Le président:** Sans plus tarder, prenons connaissance des nombreuses informations que les fonctionnaires doivent nous communiquer.

Nous allons entamer les questions avec Mme Chow, M. Nicholls, ou peut-être Mme Morin?

**Mme Olivia Chow:** Les témoins ont-ils une déclaration liminaire?

**Le président:** Permettez-moi de poser la question au sous-ministre.

Avez-vous des commentaires?

[Français]

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un tel honneur pour moi d'être ici.

M. Lebel vous a déjà présenté notre équipe, mais je tenais à vous présenter Mme Natasha Rascanin, la nouvelle sous-ministre adjointe responsable des programmes à Infrastructure Canada, et M. McDonald, Mme Burr et Mme Helena Borges, sous-ministres adjoints au ministère des Transports.

Merci beaucoup. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

[Traduction]

**Le président:** Madame Chow, pour cinq minutes.

**Mme Olivia Chow:** Merci.

Je constate qu'il y a des réductions importantes dans la sécurité aérienne et maritime. C'est respectivement 17 et 10 millions de dollars. Les compressions s'élèvent à 639 000 \$ pour la sécurité routière et à 550 000 \$ pour la sécurité ferroviaire. Au total, les 29 millions représentent une réduction de 7 p. 100.

Concernant les trains, on a besoin de fonds pour enregistrer les conversations ou peut-être installer un système de contrôle intégral des trains. Je crois qu'aux États-Unis, Amtrak installe un tel système.

Ne voulons-nous pas investir davantage dans la sécurité, plutôt que le contraire?

C'est la première partie de ma question. L'autre porte sur VIA Rail, qui a reçu des fonds pour amorcer ses projets d'immobilisations. Je crois que le financement total a diminué de 152 millions de dollars, soit 33 p. 100. C'est beaucoup d'argent en moins pour VIA Rail, qui a terminé un certain nombre de projets, mais qui pourrait en réaliser bien d'autres.

J'ai bien aimé mon récent voyage à bord d'un train de VIA Rail, mais des améliorations seraient nécessaires. Nous voulons accroître le nombre d'usagers de VIA Rail, pas l'inverse.

Pouvez-vous s'il vous plaît nous expliquer pourquoi les fonds accordés à VIA Rail diminuent de 33 p. 100 et ceux consacrés à la sécurité en général, de 7 p. 100?

•(1015)

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Bien sûr. Merci beaucoup pour la question.

Permettez-moi d'y aller un à la fois. Pour ce qui est des légères compressions appliquées à la sécurité routière et au transport ferroviaire, une nouvelle organisation a été créée au gouvernement fédéral: Services partagés Canada. Essentiellement, toutes nos activités liées à la TI ou à l'informatique ont été transférées à cette organisation. Dans le cadre de la mise en place de Services partagés, tous les ministères qui disposaient de ressources en TI au sein de leur personnel ont dû...

**Mme Olivia Chow:** Oh, alors c'est un transfert latéral? Ce n'est pas une coupe?

**Mme Yaprak Baltacioglu:** En partie. Je vais vous donner les chiffres. Tous les groupes du ministère qui mènent des activités de TI ont été envoyés à Services partagés Canada. Il s'agit d'un transfert.

Donc, pour la sécurité routière, par exemple, cela représente la majeure partie du montant. Pour le transport ferroviaire, nous avons profité d'investissements dans le cadre du plan d'action économique. Comme ce financement a pris fin, les chiffres ont diminué. C'est la baisse que vous pouvez voir.

En ce qui a trait à la sécurité aérienne, on parle de 16,8 millions de dollars. Vous avez arrondi ce montant à 17 millions.

**Mme Olivia Chow:** Je l'ai arrondi, oui.

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Pour les dépenses de fonctionnement, on a une baisse de huit 8 millions de dollars. Près de 2 millions sont allés à Services partagés Canada avec les ressources en TI, et 4,1 millions sont le résultat de la rationalisation du régime administratif. En gros, nous essayons de mieux faire notre travail grâce à une meilleure organisation.

Pour ce qui est des immobilisations, on note une augmentation pour King Air. La réduction de 12 millions de dollars pour les subventions et contributions est attribuable au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Nous n'avons pas pu obtenir l'approbation à temps; nous étions en retard, alors ce programme est reporté aux années futures.

Pour le transport maritime, 3,1 millions de dollars sont transférés au sein du ministère. La division du transport maritime fait des évaluations sur les eaux navigables. Nous avons transféré cet argent au secteur des programmes, parce que nous voulons réunir en une même équipe tous ceux qui travaillent à des projets semblables, de façon à gagner en efficacité. Encore une fois, près de un million de dollars ont été transférés à Services partagés Canada. Certains programmes ont également pris fin pour le secteur maritime, alors il y a eu une réduction progressive.

C'est une façon de l'expliquer.

Je vous donne les détails parce que vous m'avez demandé de justifier ces chiffres, mais la sûreté et la sécurité est la fonction clé de notre ministère, et c'est là-dessus que nous mettons la priorité. Dès que c'est possible, nous investissons dans la sécurité, parce que c'est une fonction cruciale du ministère. Je ne peux pas dire que les programmes ont subi des compressions.

**Mme Olivia Chow:** Et qu'en est-il de VIA Rail?

**Le président:** Je dois vous arrêter ici; votre temps est écoulé.

Pouvez-vous répondre brièvement à la question?

**Mme Anita Biguzs (sous-ministre déléguée, ministère des Transports):** Pour VIA Rail, la réduction figurant dans le Budget principal des dépenses est attribuable à la fin de nombreux grands projets d'immobilisations de l'organisation. Dans les budgets de 2007 et de 2009, environ 923 millions de dollars ont été alloués à VIA pour plusieurs grands projets d'immobilisations. Les choses ont progressé beaucoup plus rapidement que prévu; beaucoup de projets ont été terminés en 2011. Encore 140 millions de dollars sont alloués à VIA pour d'autres travaux. C'est là où en est le processus — l'achèvement des projets d'immobilisations.

**Le président:** Monsieur Richards.

**M. Blake Richards (Wild Rose, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à vous tous d'être ici.

Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral a investi comme jamais auparavant dans les infrastructures. Nous travaillons avec nos partenaires des gouvernements provinciaux et des municipalités, ainsi qu'avec d'autres intervenants. Toutes sortes de programmes mis de l'avant par le plan d'action économique ont

permis d'investir dans les infrastructures. Dans le budget de l'an dernier, nous avons fait du fonds de la taxe sur l'essence une mesure permanente, pour que les municipalités puissent planifier leurs projets à long terme et compter sur du financement soutenu et prévisible. Il y a également le plan Chantiers Canada, un fonds s'échelonnant sur sept ans.

Je peux vous énumérer plusieurs projets qui ont été entrepris dans ma circonscription seulement. À Airdrie, où j'habite, des travaux de réfection ont été effectués sur le Veterans Boulevard. Il s'agissait d'un investissement de tout près de 2,7 millions de dollars pour le gouvernement. À Cochrane, une autre collectivité de ma circonscription, le gouvernement fédéral a investi 3 millions de dollars et des travaux ont été effectués sur la Centre Avenue. À Sundre, aussi dans ma circonscription, on a investi 3 millions de dollars dans les services d'approvisionnement en eau et de gestion des eaux usées du secteur Est. Je pourrais continuer longtemps comme cela; il y a plusieurs autres exemples à donner dans ma circonscription seulement.

Partout au pays, on a investi comme jamais dans les infrastructures. Je sais que le ministre réfléchit à la façon de procéder à l'échéance du plan Chantiers Canada, pour déterminer comment nous pouvons continuer à travailler avec nos partenaires et nous assurer de leur collaboration pour de prochains investissements dans les infrastructures. Pouvez-vous nous dire où en est le processus de planification à long terme des infrastructures publiques?

• (1020)

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Dans son dernier budget, le gouvernement avait annoncé qu'il allait procéder à des consultations et entreprendre un processus de planification du développement à long terme pour décider de l'avenir des infrastructures. C'était trois ans avant l'échéance de l'ensemble des programmes en 2014. Cela nous donne la possibilité de travailler avec tous nos partenaires pour cerner les besoins futurs du pays et déterminer ce qu'on peut faire pour y répondre.

Le processus de consultation se divise en trois étapes. La première consiste à examiner ce que nous avons fait — quand je dis « nous », je parle des municipalités, des provinces et du gouvernement fédéral. Il s'agit de faire le point sur nos réalisations. La deuxième vise à déterminer quelles seront les prochaines étapes: à quoi ressemblera l'avenir. Et la troisième consiste à élaborer des programmes détaillant la façon de faire ce qui doit être fait, et comment nous allons financer le travail. Un des députés parlait des besoins en infrastructure au pays, et c'est très bien. Il faut planifier les choses et en discuter afin de déterminer quelles sont les priorités et où mettre l'argent.

Le ministre Lebel va consacrer une très grande partie de son temps cet été à discuter avec nos intervenants à cet égard, et nos fonctionnaires y travaillent très fort. Si vous posez la question à n'importe lequel de nos intervenants, municipalités ou autres, on vous répondra que ce partenariat est efficace pour décider de la voie à suivre.

**M. Blake Richards:** Excellent. On dirait que tout est sous contrôle, et je crois comprendre que nous continuons à travailler avec nos partenaires des autres ordres de gouvernement. Ce sont d'excellentes nouvelles.

Pour ce qui est de l'examen des services de transport ferroviaire dans ma province, Jim Dinning a été nommé facilitateur. Il travaille avec les intervenants et avec les compagnies ferroviaires. Pourriez-vous faire le point sur ce processus pour nous?

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Suivant le dépôt du rapport du comité d'examen des services de transport ferroviaire, le ministre a demandé à M. Dinning de faciliter le processus. Il a rencontré les chargeurs, de même que les compagnies ferroviaires. C'est un secteur où il y a généralement différents... C'est un secteur relativement litigieux. Je dirais que M. Dinning fait du très bon travail pour en arriver à un consensus avec les deux parties. Nous attendons avec impatience de pouvoir consulter le rapport qu'il remettra au ministre, ce qui devrait avoir lieu à la fin du printemps. Le gouvernement s'est engagé à adopter une loi à cet égard par la suite.

**Le président:** Merci.

Monsieur Sullivan.

**M. Mike Sullivan:** Merci, monsieur le président.

Mme Chow vous a posé une question sur la sécurité aérienne, et vous nous avez donné le détail des chiffres en nous disant que 8 millions de dollars avaient été retranchés des dépenses de fonctionnement. Parle-t-on des inspecteurs? Cela représente environ 80 emplois. Comment allez-vous pouvoir continuer d'inspecter les flottes aériennes et tout le reste si le budget de fonctionnement du secteur de la sécurité aérienne est amputé de 8 millions de dollars à Transports Canada?

• (1025)

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Merci, monsieur, pour la question.

J'ai également indiqué que 1,9 million de dollars de ces 8 millions avaient été transférés à Services partagés Canada, les ressources de TI...

**M. Mike Sullivan:** D'accord, ce n'était pas clair.

**Mme Yaprak Baltacioglu:** ... et la rationalisation des fonctions administratives a permis une réduction de 4,1 millions de dollars. Je vois dans mes notes qu'il y a 1,1 million de dollars en modifications diverses.

Peut-être que le sous-ministre adjoint pourra vous donner plus de détails, si vous le voulez.

**M. Gerard McDonald (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports):** Oui, c'est surtout lié aux efficiences administratives. Nous avons centralisé le système de comptes payables de Transports Canada. Les fonds retranchés au secteur de la sécurité aérienne ont été transférés au secteur des finances de l'organisation, et d'autres changements administratifs internes ont permis d'économiser le reste de cette somme. Donc, la réduction du budget de fonctionnement dont fait état le budget principal des dépenses ne touche absolument pas notre programme de contrôle de l'aviation civile, et nous n'avons restreint d'aucune façon nos mécanismes de surveillance dans ce secteur.

**M. Mike Sullivan:** D'accord. Avec la fermeture d'Aveos, l'entretien des appareils va se faire ailleurs qu'à Winnipeg et à Montréal. Alors comment le Ministère pourra-t-il continuer d'assurer une surveillance? Avez-vous des inspecteurs sur le terrain en El Salvador ou à Memphis, au Tennessee, ou ailleurs encore? Comment allez-vous procéder si cela ne peut plus se faire au Canada? Comment allons-nous pouvoir imposer nos lois et nos normes de sécurité dans d'autres pays?

**M. Gerard McDonald:** Quand nous inspectons ou surveillons les activités d'un opérateur aérien, il doit nous démontrer que son programme d'entretien est conforme aux lois canadiennes, et nous veillons à ce qu'il le fasse. L'opérateur doit donc nous soumettre son plan d'entretien des appareils, tant pour la vérification en piste que pour l'entretien lourd. Nous examinons le plan en profondeur et nous

nous assurons qu'il respecte toutes les normes de sécurité avant de l'approuver.

**M. Mike Sullivan:** Mais des appareils ont été impliqués dans des incidents dans le passé. On se contentait d'accepter les plans de la compagnie aérienne, pour déplorer plus tard des écrasements. On manquait d'inspecteurs. En fait, pour plusieurs incidents causés... Par exemple, on a conclu que c'était le manque d'inspecteurs, résultant de compressions budgétaires à la Federal Aviation Administration des États-Unis, qui avait mené à l'écrasement du vol 261 d'Alaska Airlines. La FAA a fait confiance aux compagnies aériennes, croyant qu'elles allaient tenir leurs promesses. Apparemment, elles ne l'ont pas fait.

Les Canadiens craignent que leur sécurité ne soit compromise si l'entretien d'une flotte aussi importante que celle d'Air Canada est confié à des compagnies étrangères. Ils ont peur qu'on ne soit pas en position de s'assurer que les appareils seront entretenus selon des normes aussi élevées que celles d'Air Canada au début, qui possède une feuille de route impressionnante, et que celles de la compagnie Aveos, en charge de l'entretien depuis environ un an. Ce contrat est maintenant parti à l'étranger, et les Canadiens sont inquiets.

**M. Gerard McDonald:** Tout ce que je peux vous répondre, c'est que peu importe qui sera en charge de l'entretien des appareils de quelque compagnie que ce soit, nos mécanismes de surveillance ne seront pas moins rigoureux. Nous allons continuer à surveiller les opérateurs aériens de la même façon qu'avant, et nous allons insister pour qu'ils adhèrent le plus strictement possible à notre cadre réglementaire.

**M. Mike Sullivan:** Pour le transport ferroviaire, le ministre a indiqué lui-même que le gouvernement s'efforçait d'agrandir le réseau de transport ferroviaire du Canada pour répondre aux besoins du pays. Cependant, nous n'avons toujours pas eu de réponse concernant le réseau ferroviaire de Gaspé ou de l'île de Vancouver. Vu l'état du chemin de fer, ces deux réseaux ne permettent plus le transport de passagers, et le transport de marchandises qui s'y faisait non plus.

Est-ce que le personnel du ministre peut nous dire quels sont les plans à cet égard?

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Les représentants du ministère sont ici, alors nous nous ferons un plaisir de répondre à votre question.

Pour ce qui est de Gaspé, et de Vancouver également, VIA a interrompu le service, car l'état des rails faisait craindre des problèmes de sécurité. Nous avons reçu des demandes de financement de Vancouver, mais pas de Gaspé. La province a demandé qu'une étude soit réalisée à Vancouver, et je crois qu'elle est en cours actuellement. Voilà donc où en sont les choses pour ces projets.

Parallèlement, j'ai fait mention du plan d'infrastructure à long terme. Je sais que les nouveaux programmes n'entreront en vigueur qu'en 2014. Ceci dit, il faut faire des choix et décider comment investir cet argent. Les projets comme ceux là pour l'infrastructure ferroviaire feront l'objet de consultations et seront intégrés à l'élaboration du plan à long terme.

• (1030)

**Le président:** Merci.

Monsieur Poilievre, la parole est à vous.

**M. Pierre Poilievre:** Merci.

Il n'y a qu'un comité parlementaire pour reprocher à une organisation de ne pas dépenser assez d'argent, et c'est ce que font nos collègues de l'opposition aujourd'hui. Vous nous avez démontré que vous pouviez offrir les mêmes services et la même qualité à moindre coût, et l'opposition voudrait que vous nous coûtiez plus cher. J'aimerais beaucoup recevoir M. Sullivan à mon restaurant, parce qu'il voudra sans doute payer plus cher pour exactement la même chose au moment de régler l'addition.

De notre côté, nous voulons féliciter le ministère. C'est un des ministères les plus économes et efficaces...

**M. Mike Sullivan:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Sullivan.

**M. Mike Sullivan:** Je n'ai pas dit vouloir que ce soit plus cher. C'est faux. J'ai demandé qu'on m'explique comment les économies seraient réalisées, et c'est la réponse que j'ai obtenue. Je n'ai jamais dit vouloir que le ministère dépense davantage sur le plan administratif.

**Le président:** Ce n'est pas un rappel au Règlement, mais c'est noté.

Monsieur Poilievre, vous pouvez poursuivre.

**M. Pierre Poilievre:** J'imagine donc que nous sommes tous ravis des économies que vous avez pu réaliser.

Votre ministère compte parmi les plus économes et les mieux gérés du gouvernement. Vous améliorez sans cesse vos activités, tout en offrant aux contribuables le même service de haute qualité à petit prix; nous vous en félicitons.

Mme Chow vous a posé une question sur la capacité de financement des municipalités en matière de traitement des eaux. J'ai sous les yeux des statistiques à propos du financement fédéral des infrastructures provinciales, territoriales et municipales. On remarque qu'il y a 15 ans, le gouvernement fédéral ne finançait pratiquement pas ces infrastructures. Or, sa contribution s'élevait à 9 milliards de dollars en 2010. À cet égard, il s'agit d'une augmentation tout à fait vertigineuse des transferts aux provinces, aux municipalités et aux territoires.

Le groupe d'experts qui témoigne aujourd'hui pourrait-il nous dire si les municipalités peuvent utiliser cet argent pour le traitement des eaux?

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Tout d'abord, vous avez raison de dire que les dépenses d'infrastructure ont augmenté, surtout au cours des cinq ou six dernières années. Puisque beaucoup de temps s'était écoulé sans qu'il y ait de grands investissements en la matière, il s'agit d'un net fléchissement de la courbe des dépenses, à l'image du Plan d'action économique, entre autres.

Les municipalités ont plusieurs outils à leur disposition, comme la taxe sur l'essence. Elles peuvent décider de s'en servir pour traiter les eaux usées, garantir l'approvisionnement en eau potable fraîche ou prendre en compte toute autre priorité.

Je n'ai pas les chiffres exacts en main, mais je vous les ferai parvenir avec plaisir. La plupart des municipalités ont accordé la priorité à un grand nombre d'activités et de projets ayant trait aux eaux usées ou à l'eau potable.

Comme Mme Chow l'a souligné, l'eau potable et les eaux usées demeurent un véritable défi partout au pays. Or, il existe des sources de financement, comme le Fonds de la taxe sur l'essence, qui est toujours en vigueur et dont les municipalités peuvent se servir pour régler certains de leurs problèmes en matière d'eau ou d'infrastructures.

**M. Pierre Poilievre:** L'âge moyen des infrastructures est l'une des unités de mesure que nous utilisons pour évaluer leur renouvellement au pays. En 2001, l'âge moyen de chaque élément était de 17 ans au Canada. En 2010, soit la dernière année pour laquelle nous disposons de statistiques fiables, ce chiffre était passé à 14,5 ans, ce qui signifie que l'âge moyen a diminué... ou plutôt, que chaque élément d'infrastructure a, en moyenne, 2 ans et demi de moins qu'il y a 10 ans.

Convendez-vous qu'il s'agit là d'une unité de mesure béton pour évaluer le renouvellement de nos infrastructures?

• (1035)

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Oui, c'est vraiment béton.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Pierre Poilievre:** Littéralement.

Merci.

**Le président:** Je vais vous arrêter ici, et j'accorde la parole à M. Holder.

**M. Ed Holder:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier nos témoins d'être ici aujourd'hui. Veuillez nous excuser de ne pas avoir pu consacrer à chacun d'entre vous autant de temps que nous l'aurions souhaité; je vous remercie tout de même de votre participation.

Je me sens obligé de dire que, de façon générale, les Canadiens nourrissent des attentes à l'égard de leurs gouvernements. Probablement un peu à l'image de leur gestion des finances familiales, les citoyens demandent au gouvernement, dont le rôle est unique, d'être plus efficace, de prendre des mesures qui ne compromettent pas la sécurité du public et d'offrir des niveaux de service essentiel.

Au moyen de mon sondage hebdomadaire, j'ai posé aux électeurs de ma circonscription de London-Ouest des questions à ce sujet afin de mieux comprendre leurs attentes. Je pense que certains n'ont pas manqué de mentionner l'efficacité, la sécurité et les services essentiels. J'aimerais donc vous poser deux ou trois questions à ce sujet.

J'ignore si vous pourrez répondre directement par oui ou non, mais avez-vous l'impression que le budget des dépenses que vous nous présentez compromettra la sécurité des employés ou des passagers de VIA Rail? Pouvez-vous répondre par oui ou non...?

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Non.

**M. Ed Holder:** Est-ce aussi simple qu'un oui ou un non?

**Mme Anita Biguzs:** Eh bien, VIA Rail s'assure que... À vrai dire, aucune de ses mesures en matière de sécurité ne compromet la sécurité. Même dans le cadre du projet d'allègement de VIA Rail visant à simplifier ses structures de gestion, rien ne compromet sa capacité d'offrir des services ferroviaires sécuritaires aux Canadiens.

Naturellement, la société doit également... Notre ministère veille aussi à ce que les voies ferrées soient soumises à une réglementation qui en garantit la sécurité et l'intégrité. En ce sens, aucune des mesures d'efficacité n'a de répercussions sur la sécurité des lignes ferroviaires.

**M. Ed Holder:** J'en déduis donc que la réponse est oui.

Dans ce cas, ma question ayant trait à VIA Rail et aux attentes devrait plutôt porter sur l'efficacité. Croyez-vous que la société est efficace étant donné le modèle d'aide financière du gouvernement à l'endroit de VIA Rail et les renseignements que vous nous avez donnés dans le cadre du budget des dépenses?

**Mme Anita Biguzs:** Oui.

**M. Ed Holder:** Merci. Je vous en suis reconnaissant.

D'autre part, croyez-vous que VIA Rail offre encore des niveaux de service essentiel à ses clients?

**Mme Anita Biguzs:** Au dire de la société elle-même, VIA Rail s'efforce d'offrir des services fiables et d'améliorer l'expérience client dans les marchés qu'elle dessert. Elle se fixe des normes de service, une priorité essentielle de sa planification stratégique. Comme je l'ai dit, je crois que VIA Rail est rigoureusement déterminée à offrir le meilleur service possible aux Canadiens avec les ressources dont elle dispose.

**M. Ed Holder:** J'en déduis que la réponse est oui.

**Mme Anita Biguzs:** C'est exact.

**M. Ed Holder:** Merci.

J'aimerais maintenant parler de Marine Atlantique. La situation m'intéresse puisque je viens de Cap-Breton et que la majorité de ma famille est née dans l'Est. Ce qui se passe là-bas me tient véritablement à coeur.

J'ai examiné le Budget principal des dépenses. Je sais qu'il y a eu des augmentations et des diminutions pour en arriver à un budget assez confortable par rapport à l'année dernière.

J'aimerais poser la question suivante au sujet de Marine Atlantique. La proposition d'aide financière gouvernementale qui figure dans le Budget principal des dépenses porte-t-elle sur des éléments qui compromettent la sécurité des passagers?

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Non.

**Mme Anita Biguzs:** Non.

**M. Ed Holder:** Merci.

Croyez-vous que la société offre encore un niveau convenable de service essentiel?

**Mme Anita Biguzs:** Oui. Elle améliore même son niveau de service.

**M. Ed Holder:** Très bien. Il s'agit donc d'un oui, et même plus.

Compte tenu du budget des dépenses qu'on nous a présenté, peut-on également dire que la société a gagné en efficacité?

**Mme Anita Biguzs:** Je dirais que oui, et même plus.

**M. Ed Holder:** Vous avez compris. C'est bien.

**Une voix:** C'est ce qu'il faut.

**M. Ed Holder:** J'apprécie vos commentaires, car ce qui compte, selon moi, ce sont les attentes des Canadiens à notre égard — nous devons essayer de déterminer le rôle que nous allons jouer dans leur vie à l'aide des fonds publics; être plus efficaces; éviter de compromettre la sécurité et les secteurs de services essentiels où le gouvernement est tenu d'aider les Canadiens dans le besoin, surtout là où les besoins sont criants. Je vous en suis reconnaissant.

Pour terminer...

• (1040)

**Le président:** Il vous reste 20 secondes.

**M. Ed Holder:** Dans ce cas, j'aimerais simplement remercier chacun d'entre vous d'être venu comparaître. Je ne peux rien faire de

plus. Mais votre présence est importante, et je suis ravi que nous ayons pu discuter aujourd'hui du budget des dépenses.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Compte tenu de l'heure, nous devons maintenant examiner les rubriques du Budget principal des dépenses.

Je remercie donc les témoins d'être venus témoigner. Nous vous sommes reconnaissants de vos remarques et de votre sincérité. Merci.

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Merci beaucoup, monsieur le président. C'est toujours un plaisir.

**Le président:** Mme Chow invoque le Règlement.

**Mme Olivia Chow:** Nous avons jusqu'en mai pour poser nos questions, et il reste encore bien des points à éclaircir.

Sommes-nous obligés de nous prononcer maintenant? Nous restet-il du temps d'ici mai? Certaines de mes questions sur le Budget supplémentaire des dépenses sont demeurées sans réponse, sans compter celles sur le Budget principal des dépenses. Je n'ai pas eu l'occasion de demander certaines précisions.

Même si le ministre ne peut pas revenir comparaître, pourrions-nous convoquer à nouveau les représentants du ministère en avril ou en mai pour au moins nous aider à mieux comprendre ce gros budget qui n'a rien de simple? Nous n'avons pas à terminer notre étude avant la fin du mois de mai, n'est-ce pas?

**Le greffier du comité (M. Alexandre Roger):** Le 31 mai.

**Mme Olivia Chow:** Le 31 mai. Nous ne sommes donc pas vraiment tenus de voter avant cette date. Si tout va bien, nous aurons alors terminé notre rapport sur les technologies novatrices. Si le comité est d'accord, nous pourrions convoquer à nouveau les représentants du ministère à une date ultérieure afin de poursuivre la discussion.

Pourrions-nous reporter notre étude?

**Le président:** À vrai dire, il incombe au comité de décider s'il veut s'occuper du Budget principal des dépenses aujourd'hui ou s'il préfère le faire à une date ultérieure, mais avant le 31 mai.

**M. Pierre Poilievre:** Je propose que nous le fassions aujourd'hui.

**Le président:** Cela dit, je vais maintenant passer au Budget principal des dépenses.

**Mme Olivia Chow:** Très bien, alors; je vais protester, mais...

**Le président:** Si vous me le permettez, j'aimerais demander au comité s'il accepte de regrouper les postes budgétaires pour que nous puissions les adopter en bloc, sans quoi nous passerons les rubriques unes à unes.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Bien.

**Mme Olivia Chow:** Puis-je protester? Je veux que nous consacrons plus de temps à l'étude.

D'accord, laissez tomber. De toute façon, je sais que je vais perdre le vote.

**Le président:** Merci.

## AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET COMMERCE INTERNATIONAL

Commission de la capitale nationale

Crédit 55—Paiements à la Commission de la capitale nationale pour les dépenses de fonctionnement.....92 331 000 \$

Crédit 60—Paiements à la Commission de la capitale nationale pour les dépenses en capital.....32 540 000 \$

(Les crédits 55 et 60 sont adoptés.)

**Le président:** Puis-je faire rapport des crédits 55 et 60 sous la rubrique Affaires étrangères et Commerce international à la Chambre?

**Des voix:** D'accord.

## TRANSPORTS

Transports

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....552 555 000 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....114 242 000 \$

Crédit 10—Subventions et contributions.....1 184 718 000 \$

Société canadienne des postes

Crédit 15—Paiements à la Société canadienne des postes à des fins spéciales.....22 210 000 \$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Crédit 20—Paiements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital.....576 398 000 \$

Office des transports du Canada

Crédit 25—Dépenses du Programme.....23 795 000 \$

La Société des ponts fédéraux Limitée

Crédit 30—Paiements à La Société des ponts fédéraux Limitée.....14 983 000 \$  
Marine Atlantique S.C.C.

Vote 35—Paiements à Marine Atlantique S.C.C. ....185 376 000 \$

Bureau de l'infrastructure du Canada

Crédit 40—Dépenses de fonctionnement.....55 006 000 \$

Crédit 45—Contributions.....5 045 585 000 \$

Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Crédit 50—Paiements à La Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. ....150 363 000 \$

Tribunal d'appel des transports du Canada

Crédit 55—Dépenses du Programme.....1 285 000 \$

VIA Rail Canada Inc.

Crédit 60—Paiements à VIA Rail Canada Inc. ....306 490 000 \$

(Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 et 60 sont adoptés.)

**Le président:** Puis-je faire rapport des crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 et 60 sous la rubrique Transports à la Chambre?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Cela dit, voici maintenant ce que je propose au comité. Puisque je m'attends à ce que la motion de M. Coderre soit acceptée, même si elle amendée, je me suis permis d'inviter les témoins à comparaître jeudi. Nous avons reçu la confirmation de la direction d'Air Canada de même que de certains fonctionnaires. En raison du témoignage d'Air Canada, j'aimerais savoir si vous acceptez que la séance débute à 8 h 30 plutôt qu'à 8 h 45.

Monsieur Coderre.

**L'hon. Denis Coderre:** Il prend un vol de nuit, ou quoi?**M. Ed Holder:** Il vole avec WestJet.

**L'hon. Denis Coderre:** Il prend WestJet, tout comme le ministre de l'Industrie.

En ce qui a trait à la direction d'Air Canada, monsieur le président, j'espère que vous convoquerez également certains membres du conseil d'administration. J'aimerais entendre le témoignage de Pierre

Marc Johnson, puisqu'il y siège depuis 2006. Il ne s'agit donc pas uniquement de la direction. J'aimerais voir ce que sait le conseil d'administration sur le déroulement des activités chez Air Canada, et sur les excellentes relations du transporteur avec Aveos et ses travailleurs.

**Le président:** Vous devrez probablement déposer une motion si vous voulez proposer des noms en particulier. Nous pouvons envoyer l'invitation au président et aux membres du conseil d'administration, mais si vous voulez que nous convoquions une certaine personne...

● (1045)

**L'hon. Denis Coderre:** Dois-je déposer une motion?**Le président:** Oui, puis le comité pourra en délibérer.

Monsieur Coderre, avez-vous quelque chose à dire?

**L'hon. Denis Coderre:** Je propose que nous invitions des membres du conseil d'administration d'Air Canada à comparaître. Puisqu'ils sont tenus de rendre des comptes, je crois qu'ils devraient être présents.

[Français]

Je propose que certaines personnes, comme Pierre Marc Johnson, soient présentes. Je pourrais présenter une motion à propos des membres du conseil d'administration et vous donner une liste de témoins potentiels. Cependant, je ne suis pas seulement intéressé de savoir comment se comportent les présidents ou comment se sont comportés les anciens présidents, bien que ce soit tout de même des éléments à considérer, mais je veux également savoir si le conseil d'administration était au courant et s'il a été témoin, dans le passé, de certains gestes posés lors du processus.

Je pourrais tout simplement dire que des membres du conseil d'administration d'Air Canada devraient aussi être convoqués, et je pourrais vous proposer une liste de personnes au moment opportun. À tout le moins, il faudrait que l'on spécifie que lorsqu'on parle des gens d'Air Canada, cela inclut des membres du conseil d'administration d'Air Canada.

[Traduction]

**Le président:** J'aimerais aviser les membres du comité que le temps de délibération ou de vote sur la motion est écoulé, car celle-ci influencera les témoins qui seront convoqués jeudi.

**Mme Olivia Chow:** Pourrions-nous demander au ministre de nous envoyer un rapport ou de l'information avant la séance?

**Le président:** Le ministre a convenu de nous faire parvenir un avis juridique sur la situation d'Aveos d'ici jeudi.

**Mme Olivia Chow:** Bien.

**Le président:** Je demanderai au ministère s'il peut l'envoyer aux membres du comité avant la séance.

**Mme Olivia Chow:** D'accord, car cet avis nous permettra de nuancer nos propos à l'endroit d'Air Canada... Il va influencer le cours de la séance.

**Le président:** Très bien. Je vais maintenant demander le vote sur la motion de M. Coderre visant à convoquer la direction d'Air Canada de même que les membres du conseil d'administration qui figurent sur la liste.

(La motion est rejetée.)

**L'hon. Denis Coderre:** Oh, eux aussi les protègent.

**Le président:** Cela dit, je vais vous envoyer la confirmation, alors surveillez votre courrier. Pour terminer, j'aimerais vous rappeler de vérifier vos calendriers, car la séance de jeudi aura lieu à 8 h 30, à la pièce C-160 du 1, rue Wellington.

Merci.

La séance est levée.

---







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.

---

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.

---

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