



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 017 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 25 mars 2014

—
Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 25 mars 2014

•(0850)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte.

Monsieur le ministre, merci beaucoup d'être ici. Vous êtes accompagné de fonctionnaires du ministère, Mmes Dazé et Laroche et M. Lévesque.

Sur ce, je vous cède la parole, monsieur le ministre.

[Français]

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

[Traduction]

Merci aux membres du comité. Je suis heureux de vous voir tous à nouveau, et je suis impatient de continuer à travailler avec vous.

Aujourd'hui, mes représentants et moi-même sommes ici pour discuter du Budget principal des dépenses de 2014-2015 concernant le portefeuille de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, les ponts fédéraux à Montréal, ainsi que l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec.

[Français]

Les représentants d'Infrastructure Canada suivants se joignent à moi: M. Louis Lévesque, sous-ministre; Mme Yazmine Laroche, sous-ministre déléguée; et Mme Su Dazé, sous-ministre adjointe à la Direction générale des services ministériels. Je suis accompagné de quelques autres personnes, tant d'Infrastructure Canada que de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec.

Aujourd'hui, je souhaite vous présenter une mise à jour des travaux qui ont été réalisés par Infrastructure Canada, par l'équipe chargée des ponts fédéraux à Montréal et par l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec au cours de la dernière année, ainsi que nos plans pour les prochains mois.

[Traduction]

Comme vous le savez, notre gouvernement conservateur mise sur ses investissements sans précédent dans les infrastructures en offrant un financement de 70 milliards de dollars pour les infrastructures publiques au cours de la prochaine décennie. Ce financement comprend le Nouveau Plan Chantiers Canada de 53 milliards de dollars, qui est le plan d'infrastructure fédéral le plus important et le plus long de l'histoire du pays. Le plan offrira un financement pour les infrastructures provinciales, territoriales et municipales au cours de la prochaine décennie. Il s'appuiera sur les réussites antérieures du premier Plan Chantiers Canada, puisqu'il continuera de mettre

l'accent sur le soutien des projets qui favorisent la croissance économique, la création d'emplois et la prospérité.

Depuis 2006, notre gouvernement a appuyé plus de 43 000 projets d'infrastructure au Canada. Nous avons été en mesure d'obtenir un tel succès en travaillant toujours en partenariat avec les provinces, les territoires et les municipalités, et en respectant toujours leurs sphères de compétence. Il importe de se rappeler qu'au Canada, les provinces, les territoires et les municipalités possèdent plus de 95 % des infrastructures publiques.

Les projets que nous avons financés ont favorisé la croissance économique, la création d'emplois et l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens. Nous comprenons que les infrastructures de qualité sont d'une importance capitale pour contribuer au succès de notre pays, ainsi qu'à la santé et au mieux-être de nos citoyens. Les infrastructures modernes et efficaces facilitent l'acheminement des produits vers les marchés, permettent de relier les gens et les entreprises avec le monde entier et réduisent les embouteillages sur nos routes et nos autoroutes. Le Nouveau Plan Chantiers Canada continuera d'appuyer les projets d'infrastructure qui contribuent à l'atteinte de ces objectifs.

Notre Nouveau Plan Chantiers Canada de 53 milliards de dollars offrira un financement pour les infrastructures publiques grâce à plusieurs fonds. N'oublions pas qu'il s'agit d'un plan global qui s'échelonne sur 10 ans. Nous ne pouvons pas scinder cette période pour établir des comparaisons.

D'abord, le Fonds d'amélioration des collectivités, qui comprend le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence renouvelé, de 21,8 milliards de dollars, et le remboursement de la TPS aux municipalités, de 10,4 milliards de dollars. Ce financement offrira plus de 32 milliards de dollars aux municipalités pour des projets dans une vaste gamme de catégories. En fait, aux termes du Nouveau Plan Chantiers Canada, le nombre de catégories du Fonds de la taxe sur l'essence a doublé. De plus, le Fonds de la taxe sur l'essence a été indexé à raison de 2 % par année, et les augmentations s'appliqueront par tranches de 100 millions de dollars. Cette indexation permettra d'offrir 1,8 milliard de dollars sur dix ans aux municipalités de tout le pays.

Ensuite, le Nouveau Fonds Chantiers Canada de 14 milliards de dollars, qui comprend le volet Infrastructures nationales de 4 milliards de dollars, pour les projets d'envergure nationale, et le volet Infrastructures provinciales-territoriales de 10 milliards de dollars, pour les projets d'importance nationale, locale et régionale. Dans le cadre du volet Infrastructures provinciales-territoriales, 1 milliard de dollars seront consacrés aux projets dans les collectivités de moins de 100 000 habitants.

•(0855)

[Français]

En troisième lieu, le Fonds PPP Canada a été renouvelé à raison de 1,25 milliard de dollars additionnels sur cinq ans pour continuer d'appuyer des façons innovatrices de réaliser des projets d'infrastructure dans le cadre des partenariats public-privé.

Enfin, il reste un financement de 6 milliards de dollars qui continuent d'être versés dans l'ensemble du pays, cette année et ultérieurement, aux termes de nos programmes d'infrastructure actuels. Le programme Chantiers Canada, qui a commencé en 2007 et va se terminer le 31 mars 2014, va donc permettre encore cette année d'investir 6 milliards de dollars dans les infrastructures du pays.

[Traduction]

Il est très important pour nous de mettre à profit chaque saison de construction. Pour son Budget principal des dépenses de 2014-2015, Infrastructure Canada sollicite un total de 3,3 milliards de dollars pour des investissements dans les infrastructures publiques. Ce financement appuiera le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence renouvelé de 2 milliards de dollars et comprendra également près de 850 millions de dollars pour appuyer les projets en cours aux termes du Fonds Chantiers Canada de 2007, comme la ligne Evergreen en Colombie-Britannique, le TLR à Ottawa, les Grands Ballets Canadiens de Montréal et le Halifax Discovery Centre.

Ce financement comprend également 550 millions de dollars pour des projets dans le cadre d'autres programmes en fin de vie. Ces fonds s'ajoutent aux montants qui seront demandés aux termes du Nouveau Plan Chantiers Canada, et qui ne sont pas pris en compte dans notre Budget principal des dépenses pour 2014-2015. Compte tenu des différences dans les calendriers de préparation du Budget principal des dépenses et du budget fédéral, il n'est pas toujours possible d'inclure dans le Budget principal des dépenses les nouvelles priorités et les éléments annoncés dans le budget du gouvernement.

Nous mettons à profit chaque saison de construction, et cette année ne fait pas exception. Nous comptons verser du financement pour environ 3 000 projets partout au pays dans le cadre de nos programmes actuels. Le Fonds de la taxe sur l'essence fédéral renouvelé appuiera environ 2 500 projets d'infrastructure publique, cette année seulement. Nous nous assurons de mettre à profit chaque saison de construction et nous faisons en sorte que nos partenaires bénéficient du soutien dont ils ont besoin de la part du gouvernement du Canada.

[Français]

J'aimerais maintenant parler d'un projet qui constitue une importante priorité pour le gouvernement du Canada: le nouveau pont sur le Saint-Laurent, à Montréal.

Tout d'abord, j'aimerais répéter ce que nous avons dit dès le début de ce processus: un nouveau pont sera construit sur le Saint-Laurent dans le cadre d'un partenariat public-privé et il y aura du péage sur ce pont ainsi que du transport en commun. Depuis le début, nous disons que sans péage, il n'y aura pas de pont, et c'est ce que nous affirmons encore aujourd'hui.

Depuis ma dernière comparution devant vous, nous avons parcouru beaucoup de chemin. Le 3 mars dernier, j'ai invité les parties intéressées à participer à la demande de qualification pour le projet. Il s'agit de la première étape du processus visant à choisir notre partenaire du secteur privé pour le nouveau pont. Comme je l'ai déclaré publiquement, le gouvernement du Canada est déterminé à

ouvrir le nouveau pont d'ici 2018 pour remplacer le pont Champlain et à faire en sorte que la partie restante du corridor soit terminée d'ici 2020.

Je suis heureux de dire que le projet est sur la bonne voie. La publication de la demande de qualification, qui a eu lieu le 17 mars dernier, représente un autre jalon important du projet. Au cours de l'été 2014, un nombre limité de répondants passeront à l'étape de la demande de propositions. Dans le cadre de cette dernière, ils devront soumettre des propositions techniques et financières, bien sûr, incluant un calendrier de réalisation et d'exécution. Tandis que nous faisons tout ce que nous pouvons pour nous assurer que le nouveau pont sera construit le plus rapidement possible, nous fournissons à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée toutes les ressources nécessaires pour assurer la sécurité du pont Champlain actuel et celle des autres ponts fédéraux à Montréal.

Il est important de rappeler à nos confrères que c'est le seul endroit du pays où le Canada possède des ponts intraprovinciaux. Nous possédons 100 % du pont Champlain, 100 % du pont Jacques-Cartier et 50 % du pont Honoré-Mercier. Tous les efforts sont faits pour conserver ces ponts en bon état.

En plus d'assumer mes fonctions de ministre responsable de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, j'ai le plaisir d'agir à titre de ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. Depuis que notre gouvernement est au pouvoir, nous avons réorganisé l'agence en fonction de sa mission, afin de soutenir la croissance économique dans toutes les régions du Québec, et nous continuerons de le faire.

Permettez-moi de vous donner quelques chiffres sur les activités de Développement économique Canada depuis 2006. Imaginez: il est question de 4 575 projets financés, de 2 milliards de dollars versés en contributions et de 8 milliards de dollars d'investissements totaux protégés.

Les entreprises que nous avons financées durant cette période ont déclaré que 38 000 emplois avaient été créés et que 31 000 autres avaient été maintenus grâce à cette aide.

Les activités de l'agence sont alignées sur les priorités gouvernementales, à savoir l'économie et l'emploi.

Pour faire progresser ces priorités, l'agence intervient plus particulièrement dans la promotion de l'entrepreneuriat, de la productivité des entreprises, de l'exportation, de l'innovation et du transfert de technologies.

L'agence assure une présence sur le terrain par l'entremise de ses 12 bureaux d'affaires et demeure le principal représentant économique du gouvernement du Canada au Québec. Les conseillers de l'agence aident directement les PME, les acteurs du développement économique et les organismes en offrant de l'accompagnement et une aide financière.

Toujours soucieuse de répondre aux besoins particuliers des collectivités, l'agence a lancé, en juin 2013, l'Initiative canadienne de diversification économique des collectivités tributaires du chrysotile. Cette initiative de 50 millions de dollars vise à accompagner les collectivités et les entreprises de la MRC des Sources et de la MRC des Appalaches dans leurs efforts de transition vers de nouvelles activités économiques.

Par ailleurs, pour appuyer la collectivité éprouvée à la suite de la catastrophe de Lac-Mégantic, l'agence lançait, en juillet 2013, une initiative pour appuyer la relance économique de la ville. Cette initiative de 35 millions de dollars comporte trois volets: une aide pouvant atteindre 20 millions de dollars pour la reconstruction de la ville, une aide pouvant atteindre 10 millions de dollars offerte directement aux entreprises et aux organismes à but non lucratif, et une aide pouvant atteindre 5 millions de dollars sous forme de deux fonds d'investissement qui seront gérés par un ou des organismes locaux.

Comme en témoignent jusqu'à présent nos actions sur le terrain, vous pouvez être assurés de l'engagement de l'agence à continuer d'appuyer sans relâche les PME et la croissance économique de toutes les régions du Québec. Cela continue à être sa motivation quotidienne.

● (0900)

[Traduction]

J'aimerais vous remercier de m'avoir donné l'occasion de vous parler du travail important qui est accompli, dans l'intérêt du pays, par Infrastructure Canada pour les ponts fédéraux à Montréal et par l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec.

Je vous remercie pour votre temps, monsieur le président, tous les membres du comité. Mes représentants et moi-même serons heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Madame Boutin-Sweet, vous avez sept minutes.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet (Hochelaga, NPD): Merci beaucoup, monsieur le ministre. J'ai hâte d'entendre vos réponses à nos questions.

Comme vous l'avez vous-même dit en partie, les municipalités détiennent la majorité des infrastructures publiques au Canada, et ce, dans une proportion d'au moins 60 %. Cependant, les critères annoncés pour soumettre les projets — je parle du Fonds Chantiers Canada et non du Nouveau Plan Chantiers Canada — ne nous disent ni comment l'argent va être dépensé, ni comment les projets vont être évalués, ni si la priorité va être donnée aux municipalités ou aux autres groupes.

En effet, d'autres groupes ont maintenant la possibilité d'obtenir des fonds, par exemple les universités ou les organismes à but non lucratif. La Fédération canadienne des municipalités et le Caucus des maires des grandes villes canadiennes ont fréquemment demandé que l'on réserve une portion de ces 14 milliards de dollars du Fonds Chantiers Canada. Ils attendent toujours une réponse concrète. Vont-ils aujourd'hui avoir une réponse concrète et connaître le pourcentage du Fonds Chantiers Canada qui sera réservé aux municipalités?

L'hon. Denis Lebel: Tout d'abord, 95 % des infrastructures au pays appartiennent aux municipalités, aux provinces et à nos partenaires.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: En ce moment, je parle des municipalités.

L'hon. Denis Lebel: Depuis le début de ce projet, M. Fletcher, ex-ministre d'État responsable des Transports, et moi avons tenu 13 tables rondes partout au pays, et la Fédération canadienne des municipalités était invitée à toutes les rencontres. Les municipalités font partie du processus depuis le début et savent très bien que 71 %

[Traduction]

de l'ensemble du Plan Chantiers Canada.

[Français]

va aller aux municipalités du Canada. C'est déjà réglé, c'est 71 %.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Monsieur le ministre, j'ai précisé que je parlais du Fonds Chantiers Canada et non pas du Nouveau Plan Chantiers Canada. Je sais que pour le plan, c'est 71 %, mais je voudrais connaître le pourcentage pour le Fonds Chantiers Canada.

L'hon. Denis Lebel: Vous m'avez posé une question. Je dois y répondre de façon globale parce que vous avez omis de donner des informations importantes.

Si on présente un plan qui comporte quatre phases, quatre composantes, et qu'on en isole une comme vous l'avez fait, on escamote volontairement une partie de la réponse.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Monsieur le ministre, c'est ce que les municipalités veulent savoir. Elles veulent savoir quel pourcentage du Fonds Chantiers Canada va leur être alloué. C'est la question.

L'hon. Denis Lebel: Qu'elles posent la question aux provinces, madame. Nous avons déjà réservé 1 milliard de dollars des 10 milliards de dollars du fonds provincial et territorial.

Sachez que nous respectons énormément les compétences. Notre gouvernement et notre parti respectent énormément les compétences lorsque nous signons des ententes avec les provinces.

Nous avons envoyé le renouvellement de la taxe d'accise sur l'essence aux provinces le 5 novembre dernier. Notons que 32 des 53 milliards de dollars vont entièrement aux municipalités.

Par ailleurs, 4 des 14 milliards de dollars seront réservés pour des projets d'infrastructure et seront attribués selon le mérite. Les municipalités pourront faire des demandes à cet égard.

Nous ne pouvons pas dire combien d'argent ira aux projets municipaux avant que les municipalités n'aient déposé leurs projets. De l'enveloppe de 10 milliards de dollars, 1 milliard est destiné aux municipalités de 100 000 habitants, et moins de 9 milliards de dollars seront distribués par l'entremise des provinces et des territoires.

Vous me demandez de vous répondre au nom des provinces.

● (0905)

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Non.

L'hon. Denis Lebel: Mais, c'est ce que vous me demandez.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Je vous demande de répondre en votre nom.

L'hon. Denis Lebel: Je peux vous dire que nous signons des ententes avec les provinces dans le cas de la taxe d'accise sur l'essence. Aussi, le plan Chantiers Canada a été renouvelé à hauteur de 10 milliards de dollars. Ce sont les provinces, de concert avec les municipalités, qui vont établir les priorités parmi les projets. Au Québec, entre autres, toute municipalité doit...

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Je suis désolée de vous interrompre, mais je dispose de seulement sept minutes.

Donc, le ministère n'a pas déterminé un montant ou un pourcentage du Fonds Chantiers Canada qui serait alloué aux municipalités. Est-ce bien la réponse?

L'hon. Denis Lebel: La réponse est que 71 % du plan Chantiers Canada va aux municipalités.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Je parlais du Fonds Chantiers Canada.

L'hon. Denis Lebel: Il s'agit du plan Chantiers Canada.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Oui, mais ce n'était pas ma question.

L'hon. Denis Lebel: Mais c'est comme ça. Vous ne pouvez pas isoler les parties.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: J'ai une deuxième question.

Également, pour les projets de plus de 100 millions de dollars, si je me souviens bien, vous avez limité les fonds fédéraux à un tiers du total des fonds alloués. Cela veut dire que les municipalités ne peuvent pas, par exemple, utiliser des fonds dont un tiers provient du Fonds Chantiers Canada, un autre tiers de la taxe sur l'essence et ainsi de suite. Il faut que la somme des fonds fédéraux représente un tiers du total des fonds. Cela réduit beaucoup les ressources des municipalités. Cela pourrait se traduire par une augmentation importante des taxes municipales.

Qu'avez-vous à dire aux municipalités à ce sujet?

L'hon. Denis Lebel: Je dirais que les municipalités connaissent très bien le principe selon lequel les projets provinciaux, territoriaux et municipaux se font à raison de un tiers, un tiers et un tiers. Cela n'est pas nouveau. L'ancien plan Chantiers Canada fonctionnait ainsi quand il s'agissait d'autre chose que la taxe d'accise sur l'essence. Elles le savent très bien.

Ce qui est nouveau dans le plan renouvelé, c'est que tous les projets de plus de 100 millions de dollars devront être analysés à l'aide d'une grille d'analyse pour déterminer s'il serait plus profitable à la population canadienne de les faire en partenariat public-privé.

La façon de déboursier l'argent à raison de un tiers, un tiers et un tiers est connue dans les municipalités depuis très longtemps. Il n'y a pas de changement à cet égard.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: À propos de partenariat public-privé, les municipalités vont maintenant devoir se soumettre à ce processus. Cela enlève beaucoup de flexibilité aux municipalités. Elles n'auront pas le choix. La décision de passer ou non par un PPP sera définitive. C'est la première chose à considérer.

Deuxièmement, sur votre site Web, vous parlez d'un délai de 6 à 18 mois pour mener l'étude. Tout à l'heure, vous disiez mettre à profit chaque saison de construction, mais ce processus risque de faire perdre une, voire deux saisons de construction.

L'hon. Denis Lebel: Absolument pas, madame.

Rappelons-nous que les 32 milliards de dollars provenant de la taxe d'accise sur l'essence, c'est différent. Il ne faut pas tout mêler.

Du montant de 53 milliards de dollars, il y en a 33 milliards qui vont aux municipalités par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence, tandis que 4 milliards de dollars vont au fonds d'infrastructure nationale. On parle toujours juste du montant de 10 milliards de dollars. C'est important, mais c'est une partie de l'ensemble du plan. Il faut toujours le rappeler dans ces circonstances.

Il faut se rappeler que cela ne s'applique pas à tous les projets, mais bien à ceux de 100 millions de dollars et plus. Chacun de ces projets sera analysé. Le plan disait bien que nous allions respecter les systèmes d'analyse de partenariat public-privé déjà en place dans certaines provinces et travailler avec celles qui ont déjà des compétences reconnues et de bonnes structures d'analyse de PPP. Nous ne voulons pas refaire le travail qui a déjà été fait. Ainsi, des saisons de construction ne seront pas perdues.

Il y a encore certains détails à régler, mais l'ensemble du plan est connu depuis le 14 février dernier. En novembre dernier, les détails du renouvellement de la taxe d'accise sur l'essence ont été envoyés à toutes les provinces et à tous les territoires. Ils savent très bien ce que cela contient. Le 14 février, nous avons annoncé le dernier montant de 14 milliards de dollars. Donc, c'est clair. Aucune saison de construction ne sera perdue, j'en suis certain.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Donc, vous me dites que l'étude pour un projet de plus de 100 millions de dollars va prendre 18 mois, mais qu'aucune saison de construction ne sera perdue. Je ne compte pas de la même façon, je pense.

L'hon. Denis Lebel: C'est vous qui dites qu'un projet va prendre 18 mois avant d'être accepté. Ce n'est pas ce que je...

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: C'est sur votre site Web.

L'hon. Denis Lebel: Ce n'est pas ce que je vous ai dit. Je viens de vous dire que dans des provinces comme la Colombie-Britannique et l'Ontario où il y a déjà des processus d'analyse, nous ne referons pas ce qui a déjà été fait. C'est le principe de base de ce que nous voulons faire.

Nous avons mis en place un plan de 70 milliards de dollars sur 10 ans et versé 53 milliards de dollars dans le plan Chantiers Canada. Notre objectif est que ce montant soit investi et de continuer à investir. Il y a un historique. Avant d'être député, j'ai été maire pendant sept ans, alors je sais quel appui nous avions de l'ancien gouvernement.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: J'ai une dernière question pour vous.

[Traduction]

Le président: Vous pouvez terminer avec un commentaire, mais votre temps est écoulé.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: D'accord.

Le gouvernement a dit qu'il ne signerait pas d'accord-cadre avec les provinces. Comment allez-vous procéder pour obtenir une entente avant le 1^{er} avril?

• (0910)

L'hon. Denis Lebel: Les discussions vont déjà bon train pour l'ensemble du plan. Je suis persuadé qu'aucune saison de construction ne sera perdue. Ne vous inquiétez pas à cet égard. Les fonctionnaires travaillent très fort. J'ai hâte d'annoncer bientôt des ententes avec les provinces.

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé. Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bienvenue de nouveau au comité, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, je veux parler d'argent tout de suite. Votre exposé aujourd'hui et, depuis un certain temps, vos réponses en Chambre sur les montants me font penser à un tour de passe-passe.

J'ai consulté en entier votre rapport sur les plans et priorités. J'ai examiné le Budget des dépenses de 2014-2015 pour trouver les montants.

Vous répétez que des fonds seront disponibles le 1^{er} avril. Où sont-ils indiqués, et quels fonds seront disponibles à cette date?

L'hon. Denis Lebel: Je pense que vous savez comment nous fonctionnons. Nous payons les provinces et nos partenaires lorsque le travail est terminé. Nous pouvons prévoir comment ils vont réaliser leur projet. Rien ne change concernant le Budget des dépenses.

[Français]

Je vais demander à M. Lévesque de donner des précisions sur les chiffres.

[Traduction]

M. Louis Lévesque (sous-ministre, Infrastructure Canada): Le Budget des dépenses ne reflète pas le nouveau plan annoncé dans le budget de 2013, qui est financé et qui fait l'objet d'une nouvelle annonce dans le budget de 2014. Les fonds seront inscrits dans le Budget supplémentaire des dépenses. Le Budget des dépenses rend permanent le Fonds de la taxe sur l'essence et...

M. David McGuinty: Je comprends.

Le budget précédent comprenait les fonds pour le Plan Chantiers Canada. Combien de fonds le maire de Laval ou de Victoria pourra-t-il obtenir au cours du prochain exercice fédéral? Combien de fonds seront disponibles le 1^{er} avril?

M. Louis Lévesque: Le Budget des dépenses soumis au Parlement présentement constitue en gros la continuité des programmes qui sont prévus en grande partie, mais pas en totalité...

M. David McGuinty: D'accord. Y a-t-il de nouveaux fonds?

M. Louis Lévesque: Pas dans le budget.

M. David McGuinty: Il n'y aura pas de nouveaux fonds le 1^{er} avril?

L'hon. Denis Lebel: Non, ce n'est pas dans le budget.

M. David McGuinty: Donc pour être franc, il n'y a pas d'entente, n'est-ce pas?

On dit toujours que vous négociez avec la FCM, qu'il y aura une entente le 1^{er} avril et que de nouveaux fonds seront disponibles. Nous sommes aujourd'hui le 25 mars, selon mon calendrier. Où sont les fonds en question?

On n'arrête pas de parler d'un montant de 54 milliards de dollars, monsieur le président. Nous sommes au courant du transfert de la taxe sur l'essence et du remboursement de la TPS. Votre gouvernement se plaît à faire de beaux slogans, monsieur le ministre.

Pour reprendre la question que posent ici les chercheurs de la Bibliothèque du Parlement, pourquoi ces dépenses ont-elles été omises dans le Budget principal des dépenses 2014-2015?

Où se trouvent les fonds?

L'hon. Denis Lebel: Les ententes renouvelées que nous avons envoyées à toutes les provinces et à tous les territoires entreront en vigueur le 5 novembre. Nous allons bientôt annoncer la signature des ententes avec les provinces et les territoires. Tous les maires au pays savent que le Fonds de la taxe sur l'essence renouvelé sera disponible le 1^{er} avril. C'est plus de 2 milliards de dollars par année. Nous allons

investir 32 milliards de dollars sur 10 ans dans les municipalités, seulement à l'aide du Fonds de la taxe sur l'essence...

M. David McGuinty: Je suis sûr que c'est ce que vous allez faire dans six, sept, huit, neuf et dix ans.

L'hon. Denis Lebel: J'étais maire lorsque vous formiez le gouvernement. Je me souviens de cette époque. Nous n'avions pas d'argent; maintenant, il y en a.

M. David McGuinty: En vérité,...

L'hon. Denis Lebel: C'est ça, la vérité.

M. David McGuinty: ... le ministre Flaherty a décrété avant son départ qu'aucun ministère, y compris le vôtre, ne recevrait d'argent pour l'instant, car vous voulez éliminer le déficit et équilibrer le budget à des fins politiques avant 2015, n'est-ce pas?

N'est-ce pas là la vraie raison de l'absence de fonds prévus pour le 1^{er} avril?

L'hon. Denis Lebel: Pas du tout. Le Fonds de la taxe sur l'essence sera disponible le 1^{er} avril. Il s'élève à plus de 2 milliards de dollars par année. Nous ne pouvons pas dire combien d'argent sera investi dans les infrastructures nationales...

M. David McGuinty: Nous parlons du Nouveau Plan Chantiers Canada.

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

La majeure partie de ce plan se compose du remboursement de la TPS et du renouvellement du Fonds de la taxe sur l'essence, qui sera disponible le 1^{er} avril pour les municipalités partout au pays.

● (0915)

M. David McGuinty: Je veux maintenant parler du pont.

Une note d'information secrète avertissait votre gouvernement en 2011 que ce pont de 51 ans, qui est le plus achalandé au pays et qui est essentiel au commerce en Amérique du Nord, était en mauvais état et avait besoin d'être renforcé en entier et réparé pour éviter de compromettre la sécurité publique.

Dans le dernier budget, votre gouvernement proposait de dépenser seulement 165 millions de dollars sur deux ans pour remplacer le pont.

Vous avez reçu une estimation ici. On nous a dit que le remplacement du pont coûterait de 3 à 5 milliards de dollars. On nous dit maintenant qu'un consortium s'intéresse à un partenariat public-privé et qu'il devra soumettre une proposition au printemps. Le gagnant ne sera annoncé qu'en 2015. Vos notes d'information ministérielles montrent que le gouvernement connaissait ces problèmes bien avant 2011, depuis 2008 en fait. Lorsque vous êtes arrivés au gouvernement, vous avez dit que le pont serait prêt en 2018.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas pris des mesures plus tôt? Monsieur le ministre, retardez-vous encore la construction du pont pour respecter le sacro-saint délai de l'élimination du déficit?

L'hon. Denis Lebel: Pas du tout. Nous n'allons jamais compromettre la sécurité de la population. C'est complètement faux.

Le pont est sécuritaire, car la société des PJCCI fait le travail. Nous avons investi plus de 380 millions de dollars pour que le pont reste sécuritaire. Le rapport Buckland & Taylor indique qu'il faut investir d'autres fonds, et c'est ce que nous allons continuer de faire. Le pont était censé être livré en 2021. Nous avons réduit ce délai dans la foulée du rapport Buckland & Taylor. Le gouvernement précédent n'a sans doute pas examiné le pont aussi sérieusement que nous. Nous faisons le travail, et nous allons respecter le délai et le budget.

M. David McGuinty: Monsieur le ministre, votre argument devient très usé après un certain temps. Vous êtes au pouvoir depuis huit ans. Vous souvenez-vous de votre candidat de Montréal qui jouait dans la LCF, qui a été nommé au Sénat pour pouvoir faire campagne et qui a remis sa démission le jour même du lancement de la campagne? Ce candidat a fait une annonce sur le pont. Vous en souvenez-vous? Que s'est-il passé? Vous vous livrez à des jeux politiques avec ce pont depuis maintenant huit ans.

Par ailleurs, vous répétez sans cesse que sans péage, il n'y aura pas de pont. Le problème, c'est que les Canadiens, les Montréalais et les Québécois veulent examiner l'analyse que vous auriez menée et qui expliquerait les conséquences.

Permettez-moi de vous poser la question suivante. Si vous instaurez un péage sur le pont, quels seront les effets sur les autres ponts dans la région de Montréal, sur le transport en commun et sur le réseau routier? Si vous avez réalisé une telle analyse, pourriez-vous la déposer ici aujourd'hui?

Le président: Monsieur McGuinty, votre temps est écoulé.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vais laisser le ministre répondre.

L'hon. Denis Lebel: Vous avez tort, car si nous avions joué des jeux politiques, nous aurions sans doute fait une annonce durant la campagne en 2011. J'ai fait une annonce le 5 octobre 2011. C'est tout à fait faux.

Il y a déjà un péage dans la région de Montréal sur les autoroutes 25 et 30. La population sait à quoi s'en tenir. L'impact ne laisse aucun doute. Si nous ne construisons pas un nouveau pont, les conséquences seront énormes pour la circulation dans la région de Montréal. Nous allons livrer le pont à temps et continuer de travailler très fort. La population de Montréal sait que c'est une question très importante, que nous prenons très au sérieux.

Le président: D'accord, merci.

Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Je remercie le ministre et les fonctionnaires de leur présence ici ce matin.

Je veux d'abord parler des infrastructures et du Nouveau Plan Chantiers Canada, qui comporte un certain nombre de volets importants, comme le fonds d'infrastructure communautaire et le Fonds de la taxe sur l'essence, ainsi que le nouveau Fonds Chantiers Canada, son volet provincial et territorial et son volet national.

Je veux commencer par le Fonds de la taxe sur l'essence, qui est un volet très important du plan global.

Monsieur le ministre, pouvez-vous souligner les améliorations apportées au Fonds de la taxe sur l'essence et la souplesse accrue dont profitent les villes dans ce volet précis?

L'hon. Denis Lebel: Depuis notre arrivée au pouvoir, nous avons pris la question du Fonds de la taxe sur l'essence très au sérieux. Nous l'avons rendu permanent. Nous l'avons doublé. Nous l'avons indexé, et il est maintenant inscrit dans la loi. C'est donc très important.

Les municipalités souhaitent avoir plus de souplesse en vertu du Fonds de la taxe sur l'essence. Maintenant, je peux vous dire que les catégories auxquelles s'applique ce fonds comprennent le transport en commun, l'eau potable, les eaux usées, les déchets solides, l'énergie verte, les routes locales — y compris les ponts sur ces routes —, les lignes ferroviaires sur courte distance, le transport maritime à courte distance, les aéroports régionaux et locaux, les autoroutes, la connectivité et les services à large bande, le réaménagement des friches industrielles, l'atténuation des effets des catastrophes, le tourisme, le sport — le sport non professionnel, évidemment —, les loisirs, la culture et le renforcement des capacités. Beaucoup de nouvelles catégories sont désormais acceptées dans le cadre du plan Chantiers Canada, et les municipalités en sont très heureuses. De toute évidence, nous continuerons de les appuyer, mais sachez qu'il s'agit d'un programme très efficace, qui est aujourd'hui bien connu.

Ce qui est très important, c'est la prévisibilité. Quand on siège à un conseil municipal et qu'on se retrouve avec un plan décennal, on peut savoir combien d'argent on recevra du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence. Cette prévisibilité est très importante et, maintenant, nous l'avons pour 10 ans. Avec les 6 milliards de dollars du plan antérieur, cela représente 38 milliards de dollars qui sont à la disposition des villes dans le cadre du nouveau plan Chantiers Canada. Je sais qu'elles s'en réjouissent. Si vous demandez aux maires s'ils veulent avoir plus d'argent, ils vous répondront oui, mais ils reçoivent déjà 71 % du plan Chantiers Canada. Comme je l'ai déjà dit, nous devons travailler en partenariat avec les municipalités, les provinces et les territoires, et nous continuerons de le faire.

● (0920)

M. Peter Braid: Parlons maintenant du financement disponible en vertu du nouveau plan Chantiers Canada qui entrera en vigueur en 2014-2015, car, pour quelque raison que ce soit, il semble y avoir beaucoup de confusion du côté de l'opposition. Si on parle uniquement du Fonds de la taxe sur l'essence, si je comprends bien, cela représente 2 milliards de dollars qui seront disponibles pour les municipalités au cours de la prochaine année, et il s'agit évidemment d'un financement stable et prévisible qui leur sera octroyé cette année et durant les neuf années suivantes.

L'hon. Denis Lebel: Absolument. Vous avez entièrement raison. C'est la raison pour laquelle, lorsque nous voulons diviser le plan Chantiers Canada, nous devons prendre en considération chacun des éléments. L'argent du Fonds de la taxe sur l'essence sera disponible à compter du 1^{er} avril. Les municipalités le savent. Il sera indexé au fil des ans. On parle ici de 32 milliards de dollars sur 10 ans, en plus des 6 milliards de dollars du plan Chantiers Canada actuel, qui se poursuivra l'été prochain. En 2014, il y aura beaucoup de construction partout au pays, étant donné que l'ancien et le nouveau programme seront tous deux en vigueur.

M. Peter Braid: Si vous me permettez, monsieur le ministre, j'aimerais revenir sur ce dernier point. En vertu de l'ancien programme, en plus des 2 milliards de dollars disponibles en 2014-2015 par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence, il y a une partie du plan Chantiers Canada initial qui est reportée, qui n'a pas été dépensée, et cela représente une autre somme considérable qui est à la disposition des municipalités, des provinces et des territoires pour cette année. Est-ce exact?

L'hon. Denis Lebel: Absolument. Il reste 6 milliards de dollars dans le cadre de l'ancien programme, qui sera reconduit cette année et au cours des prochaines années, car, comme vous le savez, nous payons nos partenaires une fois que le travail est terminé et qu'ils nous ont fait parvenir leurs factures. C'est ainsi que cela fonctionne. N'empêche que vous avez raison: il y a toujours 6 milliards de dollars qui sont disponibles par l'intermédiaire de l'ancien programme.

M. Peter Braid: D'accord.

Somme toute, si je comprends bien, il y a plus encore, car grâce au volet Infrastructures provinciales et territoriales, qui entrera en vigueur avec le nouvel exercice financier, toutes les provinces et tous les territoires sauront exactement quelle est leur enveloppe de financement, n'est-ce pas?

L'hon. Denis Lebel: C'est exact. Toutes les municipalités peuvent présenter une demande de projet dans le cadre de ce programme. C'est pourquoi il m'est impossible de vous dire aujourd'hui combien d'argent sera versé aux municipalités. Elles devront présenter une demande par l'entremise du programme provincial-territorial. Ensuite, la province établira ses priorités. Dans quelques années, nous serons en mesure de dire exactement combien d'argent a été investi dans les municipalités. C'est possible grâce au programme provincial-territorial.

M. Peter Braid: Il est tout à fait logique que nous ne sachions pas la somme exacte qui est accordée aux projets d'infrastructure provinciaux et territoriaux tant que nous n'avons pas toutes les demandes et les factures.

L'hon. Denis Lebel: C'est ainsi que cela fonctionne. N'empêche que tout le monde sait qu'il y aura au moins 2 milliards de dollars disponibles par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence et que nous dépenserons l'argent une fois que les projets seront achevés et que les provinces et les territoires nous auront fait parvenir leurs factures. C'est ainsi que les choses se passent.

M. Peter Braid: Monsieur le ministre, je vous remercie de clarifier les choses.

En outre, pourriez-vous nous expliquer en quoi les investissements que notre gouvernement a faits dans les infrastructures depuis notre arrivée au pouvoir en 2006 se comparent — grâce au plan initial et au nouveau plan — à ceux de l'ancien gouvernement libéral?

L'hon. Denis Lebel: J'ai été maire entre 2000 et 2007.

● (0925)

[Français]

En 2006-2007, c'était quelque chose de préliminaire, ce n'était pas permanent. Cela change complètement les choses.

Les maires sont très heureux qu'il y ait une certaine prévisibilité et de pouvoir compter sur un plan. Tous les revenus de la taxe d'accise sur l'essence, par exemple, reviennent aux municipalités, ce qui leur permet de faire leurs propres choix. Ces choix varient en fonction des différentes régions et des priorités locales. Dans plusieurs coins

du pays, les municipalités ont décidé d'investir la totalité de ces revenus dans le transport en commun; c'est leur choix.

Il ne fait aucun doute que maintenant, le plan d'infrastructure permet aux municipalités de disposer de fonds sur une période de 10 ans, ce qui n'était pas le cas sous l'ancien gouvernement.

[Traduction]

M. Peter Braid: En terminant, monsieur le ministre, comment compareriez-vous le Fonds Chantiers Canada initial de 2007 au nouveau plan Chantiers Canada?

L'hon. Denis Lebel: Nous consacrons plus d'argent aux projets. Nous avons modifié certaines catégories. Nous avons pu tirer des leçons de l'ancien plan.

Les fonds continueront d'être versés. Les municipalités savent comment cela fonctionne et elles sont prêtes à investir. Je pense que nous obtiendrons de meilleurs résultats.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur Toet, vous disposez de sept minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le ministre, d'être avec nous aujourd'hui. Nous vous en sommes très reconnaissants.

J'ai récemment rencontré deux conseillers municipaux de ma région. Je peux vous dire que notre conversation a été très positive. Ils étaient très satisfaits non seulement de l'ancien Fonds Chantiers Canada, mais aussi du nouveau plan, de la certitude qu'il leur procure et du fait qu'ils pourront compter là-dessus au cours des prochaines années, en grande partie grâce au Fonds de la taxe sur l'essence et au plan décennal. C'est quelque chose qu'ils apprécient énormément.

Dans cette même veine, vous avez indiqué à quelques reprises que nous devons examiner l'ensemble de ces fonds et des divers volets du fonds d'infrastructure. Vous pourriez peut-être aussi aborder la question de la souplesse en vertu des différents volets. C'est d'ailleurs l'une des choses dont nous avons discuté lors de notre conversation. Vous pourriez peut-être nous expliquer en quoi nous avons amélioré la souplesse dans le cadre du nouveau financement.

L'hon. Denis Lebel: Les municipalités souhaitent avoir plus de souplesse principalement en vertu du Fonds de la taxe sur l'essence. Comme je l'ai dit, et j'ai lu toutes les catégories, c'était un aspect très important pour elles. Quand vous avez remédié à vos problèmes d'eau potable et d'eaux usées et à ceux de votre réseau routier, vous voulez continuer d'investir cet argent dans votre municipalité. Elles ont maintenant la possibilité de le faire dans d'autres catégories. C'était très important.

Grâce au nouveau volet Infrastructures nationales, nous avons maintenant des catégories telles que les autoroutes et les routes principales, le transport en commun, les infrastructures ferroviaires, les aéroports locaux et régionaux, les infrastructures portuaires, les systèmes de transport intelligent, les infrastructures pour l'atténuation des effets des catastrophes ainsi qu'un élément visant à créer plus d'emplois.

Les municipalités savent qu'elles bénéficient désormais de plus de souplesse en vertu du Fonds de la taxe sur l'essence. Elles savent également que le volet Infrastructures nationales nous permettra de continuer à appuyer la création d'emplois partout au pays. Évidemment, cela fonctionne bien avec les provinces et les municipalités. Tout comme nous, elles veulent toujours avoir plus d'argent à investir dans les programmes; c'est la même chose. Elles sont très fières de la souplesse que nous leur avons accordée par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence.

M. Lawrence Toet: L'une des choses importantes dont il faut se rappeler, c'est le versement des fonds pour la prochaine saison de construction. On a soulevé quelques préoccupations à cet égard, mais il est également vrai que l'ancien programme est toujours en vigueur. Je pense entre autres à deux projets majeurs qui sont en cours dans la ville de Winnipeg en ce moment, dans le cadre de l'ancien fonds, et qui se poursuivront au cours de la prochaine saison. Ce sont des projets assez considérables. Il faut être capable de poursuivre...

En fait, l'une des inquiétudes qui ont été soulevées lors de nos réunions de la semaine dernière avec certains intervenants concernait la capacité de l'industrie de la construction à suivre la cadence, compte tenu des projets d'infrastructure et des emplois qui seront requis au cours des prochaines années. C'est ce qui préoccupe notamment l'industrie de la construction.

L'hon. Denis Lebel: Nous comprenons la situation. Nous devons respecter la capacité des municipalités lorsque nous menons des projets. Elles savent qu'elles doivent normalement payer leur part, c'est-à-dire le tiers, dans les projets. Il est devenu plus difficile pour certaines municipalités d'avoir leurs propres fonds pour financer leur programme. Nous devons donc respecter leur rythme.

Comme je l'ai déjà dit, elles savent qu'il y a encore 6 milliards de dollars dans le cadre de l'ancien programme, et cela ne s'arrêtera pas à la fin du prochain exercice. Il y aura d'autres projets qui seront financés au cours des années à venir. Le nouveau plan entrera en vigueur le 1^{er} avril. Je le répète, il y aura 2 milliards de dollars à la disposition des municipalités canadiennes à compter du 1^{er} avril 2014, grâce au nouveau plan... et elles devraient être prêtes pour le développement. C'est la raison pour laquelle elle nous ont demandé plus de souplesse, afin d'avoir les outils nécessaires pour prendre en charge leur propre développement, et elles les ont maintenant.

• (0930)

M. Lawrence Toet: Monsieur le ministre, vous et M. Lévesque avez commencé à nous expliquer le processus d'affectation des fonds, surtout en vertu du nouveau Fonds Chantiers Canada, et la façon dont on procède au versement à la fin du projet. Il est important de s'en rappeler car, à mon avis, cela se reflétera dans le Budget supplémentaire des dépenses.

Est-il juste de dire que nous verrons des ajustements à ce volet à mesure que ces projets seront présentés?

M. Louis Lévesque: Oui. Une fois que les éléments du programme seront finalisés et que nous les aurons annoncés à l'automne, un Budget supplémentaire des dépenses sera déposé afin de réserver des fonds pour financer ces volets du nouveau plan à hauteur de 14 milliards de dollars. Le Budget principal des dépenses a déjà inclus les 20 milliards de dollars pour le Fonds de la taxe sur l'essence. Le remboursement de la TPS est déjà énoncé dans la loi. Le Budget principal des dépenses reflète les déboursés continus des 6 milliards de dollars restants en ce qui a trait aux projets déjà mis en oeuvre dans le cadre du plan Chantiers Canada précédent.

M. Lawrence Toet: La saison de construction s'annonce donc très occupée. Il y a beaucoup de projets en cours.

La dernière chose dont je voulais parler est la présélection des PPP. J'aimerais avoir des précisions là-dessus. D'après ce que j'ai compris, ces évaluations ne sont obligatoires que pour les projets de 100 millions de dollars ou plus. Est-ce exact?

M. Louis Lévesque: Oui.

M. Lawrence Toet: Est-ce que cela signifie que les projets de moins de 100 millions de dollars ne sont pas admissibles ou s'ils peuvent toujours être réalisés dans le cadre d'un PPP?

M. Louis Lévesque: Si les promoteurs préfèrent envisager un PPP, ils sont tout à fait en droit de le faire. Ces projets seront pris en considération. Dans le cas des projets donnant lieu à des dépenses en immobilisations de 100 millions de dollars ou plus, on est tenu d'évaluer la possibilité de recourir à un PPP.

M. Lawrence Toet: On a soulevé la question des délais liés à cette évaluation. Si un projet donne lieu à des dépenses en immobilisations de 100 millions de dollars ou plus, on parle d'un grand projet qui nécessitera, entre autres, un important travail d'ingénierie. Il y a donc un processus à suivre, tout comme l'évaluation de présélection PPP.

Par conséquent, on n'a pas raison de craindre que ce processus retarde un projet de construction, puisqu'il sera probablement plus rapide d'évaluer la possibilité de recourir à un PPP que d'effectuer tous les travaux techniques nécessaires à un projet de cette envergure.

L'hon. Denis Lebel: C'est ce qui arrive normalement avec ce genre de projet. On ne peut pas avoir un projet de 100 millions de dollars sans tous ces préparatifs. Lorsqu'on planifie un projet de l'ordre de 100 millions de dollars, c'est parce qu'on nous a dit de le faire. Le PPP est un moyen d'y parvenir. Contrairement à autrefois, ces projets doivent faire l'objet d'une présélection; c'est une obligation. Je pense que c'est une bonne chose, car les projets réalisés dans le cadre d'un PPP respectent normalement les délais et le budget. À mon avis, cette façon de faire donnera de meilleurs résultats.

M. Lawrence Toet: Sur la question du respect des délais et du budget, je peux vous parler des PPP qui ont eu lieu à Winnipeg. Un des projets a été achevé en deux fois moins de temps. On prévoyait le réaliser en deux ans, et on l'a terminé après un peu plus d'un an. Cela démontre l'efficacité des PPP. Il s'avère que les coûts ont été inférieurs au budget prévu.

Les PPP ont fait leurs preuves sur le plan des infrastructures.

L'hon. Denis Lebel: Nous respectons le choix de nos partenaires pour ce qui est des projets de 100 millions de dollars. Ils peuvent faire ce qu'ils veulent, mais ils savent que nous avons à coeur l'efficacité et l'optimisation de l'argent des contribuables.

Le président: Votre temps est écoulé.

Monsieur Mai, vous disposez de cinq minutes.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre.

Comme vous le savez, le dossier du pont Champlain est extrêmement important pour ma circonscription. On vous a souvent reproché le temps que le gouvernement avant mis à annoncer le remplacement du pont. Vous aviez entre les mains le rapport de Delcan, qui soulignait la nécessité de remplacer le pont, mais vous avez attendu presque un an avant d'annoncer le remplacement du pont. Il a fallu la pression de toute la population, du gouvernement du Québec et des municipalités pour que votre gouvernement agisse. C'est comme si vous aviez échappé la balle et que vous tentiez maintenant de la rattraper. Un gouvernement responsable aurait remplacé le pont. Depuis 10 ans, on sait que le pont pose des problèmes. Les libéraux étaient au pouvoir à l'époque, soit, mais il reste que votre gouvernement n'a rien fait pour remplacer le pont.

Aujourd'hui, c'est la course aux délais. Il y a un manque de transparence et les règles sont contournées de façon à pouvoir accorder des contrats sans passer par des appels d'offres publics. La façon dont le gouvernement gère ce dossier est problématique. Nous voulons davantage de transparence, monsieur le ministre.

Vous parliez plus tôt du péage. On peut lire ici « Sans péage, il n'y aura pas de pont », ce qui ressemble beaucoup à « Pas de péage, pas de pont ». C'est du chantage, monsieur le ministre. C'est presque de l'intimidation. On peut penser ici à ceux qui utilisent le pont et qui savent dans quel état il est actuellement. Bien des gens sont inquiets quand on leur dit que s'ils ne défraient pas le péage, ils n'auront pas de pont et vont donc devoir continuer à utiliser le pont actuel. Ce n'est pas acceptable.

Pourquoi ne voulez-vous pas travailler en collaboration avec le gouvernement provincial et les municipalités? Même le milieu des affaires, les chambres de commerce et le NPD vous demandent maintenant d'abandonner votre plan consistant à imposer un péage. Dès le début vous avez dit « Pas de péage, pas de pont », mais vous ne nous donnez maintenant aucune indication sur les études dont vous disposez concernant les conséquences que ça aura sur la circulation et sur l'économie. Vous ne nous dites même pas à quoi va servir ce péage.

Dans le cadre d'un partenariat public-privé, est-ce que ça ne servira qu'à remplir les poches de la compagnie chargée de s'occuper du pont? Est-ce qu'il s'agit ici essentiellement de permettre à des compagnies de générer des profits?

• (0935)

L'hon. Denis Lebel: Pouvez-vous préciser votre question?

M. Hoang Mai: Êtes-vous en mesure de nous soumettre aujourd'hui les rapports qui indiquent les coûts ou simplement les raisons qui justifient le péage? Quelles études démontrent la nécessité du péage?

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le président, je veux d'abord souligner que les affirmations de M. le député comportent énormément de faussetés que je me dois de corriger.

Mon confrère devrait savoir le temps que ça prend pour préparer et rendre public un dossier qui représente entre 3 et 5 milliards de dollars.

M. Hoang Mai: Je comprends, mais...

L'hon. Denis Lebel: Non, je ne peux pas vous laisser déclarer ces faussetés sans les corriger, monsieur le député. Ce que vous avez dit est complètement faux.

Nous avons pris le temps nécessaire pour préparer le dossier. Nous l'avons présenté le 5 octobre 2011. Regardez la date du rapport de Delcan. Vous avez dit que nous n'avions rien fait à cet égard. C'est totalement faux.

M. Hoang Mai: Monsieur le ministre, on ne nous présente aucune étude qui précise pourquoi le péage est nécessaire. Le rapport du consortium BCDE démontre clairement qu'un partenariat public-privé coûtera plus cher aux contribuables qu'un partenariat public, c'est-à-dire la formule habituelle. Cette information provient du rapport de BCDE, monsieur le ministre.

L'hon. Denis Lebel: C'est faux, monsieur. Le plan d'affaires démontre que les économies réalisées pourraient atteindre 17 %. Ce plan sera rendu public lorsque le contrat sera signé.

Comme vous le savez, c'est le seul endroit du pays où nous possédons des ponts à l'intérieur d'une province. Nous avons tenu plus de 100 rencontres avec les municipalités et le gouvernement du Québec. Or vous nous dites que nous ne discutons pas avec eux. C'est totalement faux.

M. Hoang Mai: Si vous demandez au gouvernement du Québec, à la CMM ou à la Fédération des chambres de commerce du Québec ce qu'ils en pensent, ils vous diront clairement qu'ils sont contre votre plan et que vous n'êtes pas à l'écoute.

L'hon. Denis Lebel: Le NPD veut générer 21 milliards de dollars en nouvelles taxes pour payer des choses comme le pont.

M. Hoang Mai: D'accord, c'est parfait. Merci...

L'hon. Denis Lebel: Notre gouvernement a baissé 160 fois les impôts et les taxes depuis le début...

M. Hoang Mai: Je vais laisser le reste de mon temps de parole à mon collègue M. Sullivan, s'il vous plaît.

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le président, on me pose une question.

Nous avons annoncé, la première journée, que c'était un investissement de 3 à 5 milliards de dollars dans la seule province du Canada où le gouvernement fédéral possède des ponts. Nous allons payer ce pont par un péage.

C'est sûr que le NPD compte sur la taxe sur le carbone pour créer 21 milliards de dollars de nouvelles dépenses. Pour notre part, nous baissions les impôts, nous ne les augmentons pas.

M. Hoang Mai: C'est incroyable. Ce n'est pas une réponse, ça, monsieur le ministre.

[Traduction]

Le président: Il vous reste 35 secondes pour votre question.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): J'ai une question très brève. Le ministre des Finances, dans son budget de 2013, a déclaré que: « nous veillerons à ce que les contrats et le financement du gouvernement pour les travaux d'infrastructure et d'entretien favorisent l'embauche d'apprentis. »

Nous n'avons rien entendu depuis à ce sujet de la part du gouvernement. Nous avons essayé en vain d'amener le gouvernement provincial libéral à Toronto à appuyer l'embauche d'apprentis dans des projets d'infrastructure d'envergure.

De quelle façon le gouvernement fédéral s'y prendra-t-il pour favoriser l'embauche d'apprentis?

L'hon. Denis Lebel: Nous le ferons en partenariat dans le cadre du volet provincial-territorial du plan et nous continuerons à travailler avec nos partenaires. C'est notre objectif.

Tout le monde sait qu'il nous faut plus de travailleurs. Non seulement nous avons besoin de nouveaux travailleurs, mais nous devons aussi leur créer des possibilités d'apprendre et de se perfectionner. C'est ce que nous accomplirons grâce à ce plan, et cela se fera en partenariat avec les provinces et les territoires.

Le président: Merci.

Monsieur Komarnicki, vous disposez de cinq minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Nous avons entendu beaucoup de choses dans les médias à propos de la sécurité des ponts. Avant de m'attarder précisément à ma circonscription, j'aimerais que vous nous disiez comment notre gouvernement s'est assuré que les ponts fédéraux étaient sécuritaires à Montréal?

[Français]

L'hon. Denis Lebel: Il est vraiment important de rappeler de quelle façon nous faisons ce travail. Un travail très rigoureux est fait par la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée. Le travail se fait en amont. Si les rapports que nous recevons ne sont pas rédigés après le constat de problèmes, c'est parce que nous agissons en amont.

Il est clair que le pont vieillit et qu'il a mal vieilli. Aujourd'hui, le pont nécessite une surveillance et un suivi quotidiens. C'est probablement le pont le plus suivi au Canada. Grâce à des capteurs, de nombreuses surveillances se font tous les jours, à plusieurs reprises. Des gens très compétents font le suivi. Notre gouvernement investit l'argent nécessaire pour maintenir la bonne sécurité du pont Champlain.

Pour ce qui est du pont Honoré-Mercier, que nous possédons à 50 %, nous avons depuis quelques années un plan d'intervention afin de conserver son intégrité. Les réparations de la partie fédérale du pont sont bien avancées. Nous devons travailler avec nos partenaires, dont le gouvernement du Québec, qui possède 50 % du pont. Par exemple, l'année dernière, il y a eu des réparations à faire sur la partie québécoise du pont. Elles ont été faites par notre organisation fédérale, ce qui a occasionné certains délais dans les rénovations sur notre partie. Toutefois, nous sommes rigoureusement au travail pour nous assurer que le pont Honoré-Mercier demeure tout à fait adéquat, lui aussi, et réponde aux besoins de la population.

Par ailleurs, nous possédons 100 % du pont Jacques-Cartier. Les réparations pour en assurer la pérennité sont aussi faites régulièrement. Dans le dernier budget, des sommes d'argent importantes ont été réservées pour continuer ce travail, soit 380 millions de dollars.

Donc, nous faisons un travail très rigoureux pour avoir la certitude que lorsqu'un pont appartenant au gouvernement fédéral est ouvert, il est sécuritaire.

• (0940)

[Traduction]

M. Ed Komarnicki: Merci de nous avoir rassurés, monsieur le ministre. Je l'apprécie.

Pour ce qui est du nouveau plan Chantiers Canada, les petites collectivités de moins de 1 000 habitants sont particulièrement heureuses d'avoir cette catégorie. On m'a souvent posé la question à savoir si les petites municipalités sont limitées à ce fonds en particulier ou si elles peuvent présenter une demande en vertu du fonds provincial-territorial. Si elles le font, doivent-elles établir un volet régional ou non? Peuvent-elles prendre le même projet et présenter une demande à l'un ou l'autre.

L'hon. Denis Lebel: Il est certain que les municipalités peuvent faire une demande pour les autres volets du plan, mais chaque province a son processus. Par exemple, au Québec, un conseiller municipal ou un maire ne peut pas présenter son projet directement au gouvernement fédéral. Il doit passer par la province. Nous devons respecter les compétences et la façon dont les provinces gèrent cela. Les petites collectivités peuvent avoir accès au plan provincial-territorial, et la façon de procéder varie en fonction de la région et de la province. Cependant, elles connaissent le processus qui s'applique dans leur province et elles peuvent avoir accès à ce volet.

M. Ed Komarnicki: Elles ne sont donc pas limitées au fonds pour les petites collectivités.

L'hon. Denis Lebel: Loin de là. Elles savent déjà qu'elles ont accès au fonds de la taxe sur l'essence. De plus, le programme provincial-territorial comprend 1 milliard de dollars qui sont réservés aux petites collectivités. Elles peuvent faire une demande dans les autres volets du programme.

M. Ed Komarnicki: Il y a un autre aspect, et c'est qu'on ignore quel est le montant alloué maintenant, mais bon nombre des projets doivent faire l'objet d'une demande et être complétés d'abord, et les fonds ne sont versés que plus tard. On peut comprendre pourquoi les fonds ne sont pas versés maintenant, car c'est un processus.

Certaines collectivités disent que lorsqu'elles examinent de grands projets, le moment de la conception et d'autres aspects entrent en jeu. Elles disent que si elles ont une idée de projet au moment où le processus de demande commence, il se peut qu'elles ne soient pas prêtes à commencer le projet durant la saison de construction 2014, mais qu'elles puissent le faire en 2015, 2016 ou 2017. Elles se demandent si elles peuvent soumettre une demande en 2014 en sachant qu'elles ne commenceront peut-être pas avant 2015 ou 2016. Peuvent-elles soumettre leur demande? Les règles ont-elles été établies ou le processus est-il en cours?

L'hon. Denis Lebel: Je vais demander au sous-ministre d'expliquer de nouveau le processus pour que tout le monde comprenne comment cela fonctionne.

M. Louis Lévesque: À compter du 1^{er} avril, le gouvernement a l'intention de rendre le plan disponible, ce qui veut dire que les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral désigneront des projets. Évidemment, les choses se passent habituellement plus vite pour les projets de petite envergure que pour les grands projets, car ils sont moins complexes, mais dès que les projets sont approuvés, les municipalités ou les provinces peuvent aller de l'avant. Dès qu'elles ont les dépenses admissibles et qu'elles montrent qu'elles s'appliquent au gouvernement fédéral, le remboursement débute.

M. Ed Komarnicki: Permettez-moi de vous poser une question précise.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Komarnicki.

M. Ed Komarnicki: C'est impossible, monsieur le président.

Le président: Eh bien, mystérieusement, oui.

Notre séance se termine bientôt, mais M. Mai et M. Watson ont chacun deux minutes et demie.

• (0945)

M. Hoang Mai: Avant de commencer, monsieur le président, je veux souligner que les représentants du ministère sont présents. Je crois comprendre que le ministre doit partir. Il est resté longtemps, mais ses collaborateurs peuvent-ils rester pendant la deuxième heure pour que nous puissions leur poser des questions?

Le président: Je pense qu'ils doivent d'abord accepter de rester, mais si tout le monde le souhaite... Sur l'avis de convocation, on n'avait indiqué qu'une heure, alors...

M. Hoang Mai: Je crois comprendre que c'était une heure pour le ministre, mais...

M. Peter Braid: J'ai d'autres obligations. Puisqu'il était prévu que notre comparution se termine à 10 heures, j'ai planifié ma journée en conséquence.

M. Hoang Mai: À 10 heures?

M. Peter Braid: Oui.

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur le ministre, j'aimerais parler de la façon dont les investissements sont faits.

Vous avez parlé d'une somme de 70 milliards de dollars. Le gouvernement fait-il une étude sur les répercussions économiques locales? Lorsqu'il fait des investissements, exige-t-il qu'il y ait des retombées économiques locales?

Prenons l'exemple du pont Champlain. On peut imaginer combien d'emplois pourraient être créés si l'on exigeait une composante canadienne, ce qui respecterait tout à fait les accords de libre-échange conclus avec les autres pays.

[Traduction]

Le président: Oui.

D'accord.

[Français]

L'hon. Denis Lebel: Bien sûr, nous travaillons avec nos partenaires pour ce qui est de l'ensemble du plan.

J'aimerais dire au passage que les réparations du pont Champlain actuel et le nouveau pont sur le Saint-Laurent ne relèvent pas du tout du plan d'infrastructure dont on parle.

[Traduction]

Elles ne relèvent pas du tout de ce plan; il est important de le rappeler.

[Français]

Nous allons tenir deux journées portes ouvertes où il y aura une visite des lieux du chantier. Nous espérons que les compagnies québécoises et canadiennes obtiendront énormément de contrats; il est important de le rappeler. Nous allons lancer un appel d'offres. L'autoroute 30 a été réalisée par un consortium espagnol avec des partenaires québécois. Nous souhaitons qu'un maximum d'entreprises canadiennes obtiennent des contrats à Montréal.

M. Hoang Mai: Lorsque le Québec lance un appel d'offres pour le transport en commun, il exige qu'il y ait des retombées économiques locales.

Dans le cas du pont Champlain, on parle de 3 à 5 milliards de dollars, ce qui pourrait créer jusqu'à 10 000 emplois. Cependant, si le gouvernement ne fait rien, c'est-à-dire s'il ne donne pas d'indications, on risquera de perdre tous ces emplois. Si tout est laissé entre les mains d'une entreprise privée, celle-ci pourrait lancer des appels d'offres et le béton pourrait provenir de Chine, par exemple.

L'hon. Denis Lebel: Les partenariats public-privé font travailler beaucoup de gens de la région. J'imagine que l'entreprise locale qui bâtira le consortium et qui obtiendra le contrat du pont à Montréal voudra aussi obtenir celui du pont entre Windsor et Detroit. Elle obtiendrait deux contrats au Canada au lieu d'un, et cela lui permettrait d'employer encore plus de gens de la région.

Nous faisons tout notre possible. Les journées portes ouvertes s'adressent précisément aux entrepreneurs locaux, afin qu'ils puissent avoir accès aux consortiums qui déposeront des propositions. À ce moment-là, nous choisirons. C'est ce que nous voulons faire, monsieur le député.

[Traduction]

Le président: Monsieur Watson, vous disposez de deux minutes et demie.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je remercie le ministre de sa présence.

On sait qu'un programme est bon lorsque l'opposition doit faire des pieds et des mains pour trouver des moyens de le critiquer. C'est le Parti libéral qui a dit la pire énormité en affirmant qu'il y a des compressions dans le financement de l'infrastructure. Je pense qu'il espère miser sur la complexité du contenu d'un budget, du calendrier des dépenses prévues au budget et des comptes qui sont rendus au public à la fin du processus. Je pense que les libéraux espèrent que les Canadiens les croient.

En vérité, les fonds sont prévus dans le budget; ils ont été annoncés dans le budget de 2013. Le budget des dépenses comprendra le calendrier des dépenses établi à mesure que les affectations sont faites. Les transferts de la taxe sur l'essence se feront en premier parce qu'il s'agit d'un transfert versé directement à une municipalité. Les montants des factures, lesquelles sont produites après la réalisation des projets, seront inclus dans le budget des dépenses, et au bout du compte, les comptes publics préciseront le montant qui a été dépensé en un an.

N'est-il pas exact de dire que le financement n'est pas réduit? Ils essayent d'utiliser le calendrier des dépenses pour laisser entendre qu'aucun fonds n'est prévu.

L'hon. Denis Lebel: Si nous annonçons un projet en 2014-2015, et il faut des années pour réaliser certains de ces projets, nous pouvons prévoir les fonds dans le budget l'année où ils commencent. C'est de cette façon que les choses fonctionnent. Il en a toujours été ainsi.

M. Jeff Watson: Le financement de la construction du Passage international de la rivière Détroit est un bon exemple. Un fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers a été prévu dans le budget de 2006. Dans le budget actuel, ce sont des fonds affectés. Au bout du compte, le calendrier des dépenses sera déterminé dans le budget des dépenses, et à un moment donné, les comptes publics préciseront le montant de nos dépenses.

C'est le processus, mais le financement du passage n'a pas été réduit, par exemple. Personne ne dirait cela en se basant sur les prévisions.

Je sais que ce n'est pas un volet de l'infrastructure qui relève de vous, mais cet exemple illustre le stratagème des libéraux.

● (0950)

L'hon. Denis Label: Vous avez raison. Certains nous ont dit que le budget ne comprenait pas de fonds pour la construction du nouveau pont à Montréal. C'est exactement la même chose. Nous préparons le processus et l'argent sera là en temps opportun.

M. Jeff Watson: De plus, le NPD... En ce qui concerne l'idée selon laquelle un projet de construction sera retardé parce que la présélection des PPP prend un certain temps, en réalité, d'autres volets du Plan Chantiers Canada entreront en jeu et des projets de construction seront réalisés durant chaque saison de construction pendant que se déroulent les présélections.

L'hon. Denis Label: Vous avez raison.

M. Jeff Watson: Très bien.

Merci, monsieur le président.

M. David McGuinty: J'invoque le Règlement, monsieur.

Le président: Il y a un rappel au Règlement, et non un débat.

M. David McGuinty: Monsieur le président, je pense que notre séance se termine bientôt, mais il y a un sujet sur lequel je voulais intervenir.

Je crois avoir entendu le ministre dire, en réponse à une question, qu'il fournirait au comité toutes les analyses internes et externes qui ont été menées sur le pont Champlain. Je veux m'assurer que j'ai bien compris, et qu'il est écrit dans le compte rendu que le ministre fournira toutes les analyses internes et externes qui justifient le recours au péage.

Le président: Je n'ai rien entendu de tel, mais laissons le ministre...

M. David McGuinty: Je crois l'avoir entendu le dire.

L'hon. Denis Label: Vous savez exactement où nous en sommes. Nous avons déjà annoncé que nous en sommes au processus visant à accorder un contrat à une entreprise, et ce sont des renseignements délicats, pour la suite des choses.

[Français]

Nous travaillons à mettre sur pied un appel d'offres, et les compagnies vont soumettre des propositions. Je n'ai pas dit ce que monsieur pense m'avoir entendu dire. Toutefois, nous avons déjà affirmé publiquement que toutes les informations qui amèneraient une compagnie à obtenir des avantages relativement à la préparation de la soumission seraient rendues publiques après que le contrat sera accordé.

La même chose a été faite dans le cas de l'autoroute 25 ainsi que dans celui de l'autoroute 30, à Montréal. Dans ces cas, le taux de péage a été dévoilé des semaines ou des mois avant l'ouverture de ces routes. Nous le ferons bien longtemps d'avance.

Les calculs sont faits. Toutefois, ce sont pour l'instant des informations privilégiées et sensibles qui ne peuvent être dévoilées, car elles pourraient avoir une incidence sur l'appel d'offres public en cours. Nous ne créerons pas une pression à la hausse. Si monsieur veut le faire, c'est son choix. Nous équilibrons les budgets. Nous ne pensons pas qu'ils s'équilibrent tout seuls.

[Traduction]

M. David McGuinty: Si je comprends bien, monsieur le président, il ne fournira pas les analyses. Si j'ai bien compris l'interprétation, le ministre ne fournira pas au comité les analyses sur le pont.

[Français]

L'hon. Denis Label: Il veut jouer à un petit jeu, monsieur le président. Tous les rapports sur la sécurité et tout ce qui est de nature publique est rendu public. Il ne faut pas qu'il essaie de créer quelque chose qui n'existe pas.

Nous avons dit que les informations financières qui avaient une incidence sur le prix soumis par la compagnie dans son offre n'allaient être rendues publiques qu'après l'attribution du contrat. C'est ce que j'ai dit et je le répète.

Pour ce qui est des autres rapports sur la sécurité du pont et sur le travail effectué, des représentants de la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, qui est responsable de gérer le dossier, pourront répondre à monsieur.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre.

À titre d'information, l'un des plus anciens députés libéraux m'a dit l'autre fois qu'il craignait qu'il ne s'agisse pas d'un pont à péage. Lorsque je lui ai dit que je croyais qu'en fait, c'en serait un, il a vérifié et m'a appelé pour me dire qu'il en était très heureux. J'ai pensé que vous devriez le savoir.

Merci beaucoup. Nous avons quelques travaux à faire. Nous devons élire un nouveau vice-président. Nous allons donc suspendre la séance un instant.

Encore une fois, je remercie le ministre et ses collaborateurs.

● (0950)

(Pause)

● (0950)

Le président: Nous reprenons. Je cède la parole au greffier.

Le greffier du comité (M. Philippe Grenier-Michaud): À titre de greffier, je dois présider à l'élection du premier vice-président. Conformément au paragraphe 106(2), le premier vice-président doit être un député de l'opposition officielle. Je suis maintenant prêt à recevoir les motions à cet effet.

M. Jeff Watson: Je propose Hoang Mai.

● (0955)

Le greffier: Il est proposé par M. Watson que M. Mai soit élu vice-président du comité. Y a-t-il d'autres motions?

Plaît-il au comité d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

Le greffier: Je déclare la motion adoptée et M. Mai dûment élu premier vice-président du comité.

Le président: Félicitations, monsieur Mai. J'ai hâte de collaborer avec vous.

Nous avons le Budget des dépenses aujourd'hui. Voulez-vous que nous en discutons? Cela ne prendra que quelques minutes. Que souhaitez-vous faire le comité? Est-ce que cela va pour tout le monde?

M. Hoang Mai: Nous ne souhaitons pas en discuter tout de suite, car le ministre n'a pas encore parlé du Budget principal des dépenses. Nous n'avons pas encore reçu les plans et les priorités, et nous avons jusqu'à la fin mai pour tout examiner.

Le président: C'est vrai.

M. Hoang Mai: J'ignore pourquoi nous devrions le faire aujourd'hui.

Le président: Je ne fais que vous poser la question. Nous entendrons des témoins au cours de toutes les prochaines séances, et

nous avons le temps de le faire aujourd'hui. C'est la seule raison pour laquelle je vous pose la question.

M. Hoang Mai: Pour notre part, nous préférons ne pas le faire tout de suite, car évidemment, nous aurons peut-être d'autres questions, et nous n'avons pas encore reçu les plans et les priorités.

Le président: Très bien.

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>