



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 033 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 17 novembre 2016

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 17 novembre 2016

•(0845)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous procédons à l'étude de la stratégie canadienne sur les transports et la logistique.

Nous accueillons aujourd'hui trois représentants de Transports Canada, soit M. Marc Garneau, le ministre, M. Michael Keenan, le sous-ministre et Mme Kate Young, la secrétaire parlementaire.

Je vous remercie d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Je vous donne la parole rapidement afin que nous disposions du plus de temps possible pour la période de questions et de réponses avant que nous devions faire une pause.

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Merci beaucoup, madame la présidente.

Avant que je n'entre dans le vif du sujet, permettez-moi de remercier les membres du Comité du travail qu'ils ont fait sur la Loi sur la protection de la navigation et de celui qu'ils mènent actuellement sur le projet de loi C-30. Je crois savoir que vous allez vous pencher sur les drones très prochainement. Je vous remercie tous très sincèrement du travail que vous faites dans le cadre de ce comité.

[Français]

Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître pour parler du plan stratégique Transports 2030, qui énonce la vision du gouvernement. Je vais d'abord faire quelques remarques et, par la suite, je serai très content de répondre à vos questions.

J'ai le grand plaisir de vous fournir un aperçu de Transports 2030, un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada, que j'ai présenté à la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain le 3 novembre dernier.

Avec l'important corpus de travail et les contributions des Canadiens dans le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada comme point de départ, le 27 avril dernier, j'ai demandé aux Canadiens de donner leur opinion sur les priorités et les initiatives.

Transports 2030 donne une perspective équilibrée de ce que nous avons entendu des Canadiens et des mesures qu'il fallait prendre.

L'examen de la Loi sur les transports au Canada a donné lieu à une recommandation importante: envisager ce que sera le réseau de transport au Canada dans 20 ou 30 ans et investir aujourd'hui pour bâtir l'avenir.

Notre vision pour le réseau de transport au Canada en 2030 est d'en faire un réseau de plus en plus électrifié, appuyant des carburants de remplacement comme l'électricité, bien sûr, et l'hydrogène, utilisant de plus en plus les trains, de même que les

carburants renouvelables dans les avions plus efficaces comme ceux de la C Series.

[Traduction]

Nous savons aussi que le commerce en 2030 se fera en grande partie en Asie et dans d'autres régions en développement. Nous devons avoir accès à des portes plus avancées ayant une infrastructure logistique et intégrée, et pouvoir amener les produits, services et gens du Canada aux principaux marchés de manière sécuritaire et efficace tout en protégeant notre environnement. Ces changements se produisent aujourd'hui et, si nous ne sommes pas prêts, nous serons laissés derrière.

Transports 2030 est basé sur cinq thèmes qui ont été validés par les Canadiens comme étant le bon cadre pour orienter les actions immédiates et futures afin d'encourager le commerce, de multiplier les possibilités économiques et d'appuyer la croissance de la classe moyenne.

Le premier de ces cinq thèmes est le voyageur. Sous ce thème, nous allons travailler à offrir plus de choix, un meilleur service, des coûts moindres et de nouveaux droits pour les voyageurs. Le thème englobe les démarches à court terme qui suivent. La première est l'élaboration des mesures législatives visant à fournir aux passagers aériens du Canada plus de transparence, de clarté et d'équité, notamment des normes claires en matière de traitement et d'indemnisation des passagers dans des circonstances précises. La seconde concerne l'élaboration des mesures législatives afin que, pour les transporteurs aériens canadiens, les restrictions de propriété internationale passent de 25 à 49 % des intérêts délibératifs. Enfin, nous allons travailler avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) à faire en sorte que les voyageurs franchissent plus rapidement le contrôle de sûreté dans les aéroports du Canada, tout en conservant les mêmes normes de sûreté élevées.

Le deuxième thème, le renforcement de la sécurité des transports, met l'accent sur la construction d'un réseau de transport plus sécuritaire et sûr dans lequel la population canadienne a confiance, y compris à court terme. Pour cela, nous allons tout d'abord accélérer l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire pour qu'il soit terminé en 2017 plutôt qu'en 2018, afin de renforcer la sécurité ferroviaire, et ensuite modifier la Loi sur la sécurité automobile afin de nous permettre d'obliger les fabricants de véhicules à rappeler les véhicules défectueux et dangereux.

•(0850)

[Français]

Sous le thème du transport écologique et innovateur, nous chercherons à réduire la pollution de l'air et à adopter les nouvelles technologies pour améliorer la vie des Canadiens. Nous prévoyons deux moyens d'y parvenir. Tout d'abord, nous comptons travailler avec les gouvernements provinciaux à l'élaboration d'un cadre pancanadien comprenant une stratégie nationale en matière de transports afin de réduire de 30 % par rapport à 2005 la pollution causée par le carbone, d'ici 2030. En outre, nous voulons contribuer à l'établissement d'un cadre réglementaire pour les technologies émergentes, notamment les véhicules connectés et automatisés ainsi que les drones, c'est-à-dire les véhicules aériens télépilotes.

Le quatrième thème, soit les voies navigables, les côtes et le Nord, consistera en la construction de corridors maritimes parmi les meilleurs au monde, concurrentiels, sécuritaires et écologiquement durables, et en l'amélioration de l'infrastructure des transports dans le Nord du Canada.

[Traduction]

Le plan de protection des océans national de 1,5 milliard de dollars, annoncé par le premier ministre le 7 novembre 2016 à Vancouver, représente une étape importante et concrète sous ce thème. Le plan protégera nos côtes d'une façon moderne et avancée dans quatre grands secteurs prioritaires: la création d'un système de sécurité maritime de classe mondiale qui améliore le transport maritime responsable et protège les eaux du Canada; la restauration et la protection des écosystèmes et des habitats marins, notamment des mesures pour s'occuper des navires abandonnés; le renforcement des partenariats et la mise en oeuvre des pratiques de cogestion avec les collectivités autochtones, notamment en mettant sur pied une capacité d'intervention d'urgence locale; et les investissements dans la recherche et les méthodes de nettoyage de déversements d'hydrocarbures pour s'assurer que les décisions prises lors des urgences sont axées sur les preuves.

Comme le premier ministre l'a indiqué dans son annonce de cette initiative, ces mesures rigoureuses sont requises de façon urgente et auraient dû être mises en place il y a longtemps. Il s'agit là de l'investissement le plus important jamais fait en vue de protéger nos océans et nos côtes.

Des corridors commerciaux aux marchés mondiaux constituent le cinquième élément du plan stratégique Transports 2030. Les mesures prises sous ce thème serviront à améliorer le rendement et la fiabilité de notre réseau de transport pour permettre l'expédition de produits vers des marchés pour stimuler la croissance de l'économie canadienne par les moyens suivants: investir 10,1 milliards de dollars dans les infrastructures des transports afin d'éliminer la congestion et de construire des corridors de commerce plus fiables; établir un nouveau régime de données afin de favoriser des décisions éclairées en matière d'investissement gouvernemental et de veiller à ce que les données soient offertes à tous ceux qui exploitent, supervisent, analysent et utilisent le réseau de transport; améliorer la transparence de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire, en adoptant une approche plus équilibrée pour les intervenants et en favorisant un secteur ferroviaire plus concurrentiel et plus efficace.

[Français]

Je tiens à souligner que, dans les semaines et les mois à venir, je vous donnerai plus de détails sur les principaux projets, afin que tous les Canadiens soient au courant des améliorations que nous envisageons et des avantages qui en découleront.

Madame la présidente, le lancement de ce plan stratégique n'est que le début de notre travail. Nous devons maintenant nous tourner vers la mise en oeuvre des projets que nous avons annoncés et l'établissement de nouvelles mesures en étroite collaboration avec les gouvernements, l'industrie et les partenaires autochtones, ce qui sera profitable à tous les Canadiens.

Je termine sur ces mots. Ce sera pour moi un plaisir de répondre à vos questions.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

C'est Mme Block qui va poser la première question. Madame, vous disposez de six minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur le ministre, nous vous remercions d'être ici ce matin. Nous sommes vraiment ravis de cette occasion de discuter avec vous du Budget supplémentaire des dépenses (B). Je tiens également à remercier M. Keenan de sa présence.

Dans le Budget supplémentaire des dépenses, j'ai relevé un montant de 1,6 million de dollars consacré à la participation communautaire. Dans ce budget supplémentaire des dépenses, vous semblez demander un montant additionnel de 475 000 \$. Cela m'incite, avant de vous poser mes questions, à faire quelques observations. Votre ministère a organisé jusqu'à la fin septembre des consultations en ligne très discrètes sur le moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique.

J'ai déposé une demande d'accès à l'information pour connaître les résultats de cette consultation, mais, jusqu'à maintenant, je n'ai pas reçu de réponse. Comme vous pouvez certainement le comprendre, c'est frustrant. Je reviens encore à vos commentaires de mardi soir lors de la réception organisée par les ports de Prince-Rupert et de Vancouver. Vous n'avez pas évoqué le moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique, alors que votre allocution était essentiellement consacrée aux questions que pose le transport maritime en Colombie-Britannique. J'ai également trouvé digne de mention que vous n'abordiez aucunement la question de la sécurité maritime.

Comme vous le savez, je m'oppose à ce moratoire parce qu'il est complètement illogique de s'en prendre ainsi à une seule ressource précise. Nous savons fort bien que le naufrage du *Queen of the North* a été à l'origine du plus important déversement pétrolier dans l'histoire de cette région, mais ce n'est pas pour cela que nous voulons interdire la navigation des traversiers.

Je suis aussi d'avis que, si une société est en mesure de fournir la preuve qu'elle peut exploiter ses navires en toute sécurité dans le nord de la Colombie-Britannique, elle devrait pouvoir le faire.

J'ai maintenant quelques questions à vous poser. Pour l'essentiel, j'aimerais que vous me disiez à quoi ce montant additionnel de 475 000 \$ au titre de la participation communautaire à des consultations va servir, alors que le budget pour celles-ci est déjà de 1,6 million de dollars, et quel incident précis justifie à vos yeux ce moratoire sur le transport du pétrole brut par voie maritime?

•(0855)

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie de ces questions.

Permettez-moi de commencer par vous parler du moratoire touchant les pétroliers, parce qu'il n'y a là aucun secret. Il y a un an, le premier ministre m'a confié un mandat très clair: « officialiser un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique. »

Au cours de la dernière année, je me suis rendu cinq fois en Colombie-Britannique. J'ai consulté l'industrie du transport, les ONG à vocation écologique et un nombre important de Premières Nations implantées sur le littoral de cette province. À ma connaissance, ces réunions ont été annoncées et ont fait l'objet de comptes-rendus dans la presse. L'organisation de telles réunions coûte cher, bien évidemment, parce que beaucoup de gens doivent se déplacer pour y assister.

Comme je l'ai déjà dit, j'ai lancé ce processus en janvier dernier. J'ai également déclaré en public que nous allons officialiser ce moratoire avant la fin de cette année, et toute cette question du moratoire n'a donc rien de secret. La raison pour laquelle nous avons décidé d'officialiser un moratoire est que nous sommes d'avis que la côte nord de la Colombie-Britannique, qui englobe la forêt pluviale de Great Bear, est une région écologique très précieuse de cette province. C'est la principale justification de ce moratoire.

Mme Kelly Block: Je vous remercie de votre réponse. Je vais donc attendre maintenant les résultats de ma demande d'accès à l'information pour voir précisément ce dont il est question et qui a été consulté.

J'ai également observé, dans le Budget supplémentaire des dépenses, une demande pour...

La présidente: Madame Block, en ce qui concerne les questions sur le Budget supplémentaire des dépenses, je vous rappelle que les fonctionnaires qui accompagnent le ministre resteront à notre disposition pendant au moins une demi-heure de plus après le départ de celui-ci.

Mme Kelly Block: Je vous remercie. J'ai également observé, dans le Budget supplémentaire des dépenses...

Précisément à ce sujet, je croyais que le ministre était ici pour nous parler du Budget supplémentaire des dépenses.

La présidente: Il est ici pour nous en parler de son point de vue de ministre. Comme vous le savez fort bien, ce sont d'habitude les fonctionnaires du ministère qui nous fournissent des explications sur des points de détail.

Mme Kelly Block: Très bien. Je vais poser ma question...

L'hon. Marc Garneau: Avec votre permission, je serais très heureux de répondre à des questions sur Transports 2030. Je ne peux rester qu'une heure avec vous et si nous pouvions nous concentrer sur ce sujet... mais c'est à vous d'en décider.

Mme Kelly Block: Oui, je le sais, et je m'intéresse avant tout au Budget principal des dépenses.

J'ai relevé un montant additionnel de 842 582 \$ consacré aux consultations sur la Loi sur la protection de la navigation. Comme vous le savez, et vous nous avez remerciés pour tout le travail que nous faisons sur cette question, nous avons entendu de nombreux témoins qui nous ont déclaré qu'ils n'ont pas été invités à de telles consultations.

Si vous le pouvez, j'aimerais que vous m'indiquiez à quoi ce montant additionnel est destiné. Servira-t-il lui aussi au financement de la participation communautaire que j'ai déjà abordé dans mes questions? Y a-t-il là une forme de chevauchement?

● (0900)

L'hon. Marc Garneau: Merci de votre question.

En ce qui concerne la Loi sur la protection de la navigation, je tiens encore à remercier les membres de ce comité. J'ai demandé au Comité d'ajouter, si cela lui était possible, l'examen de la Loi sur la protection de la navigation à son programme de travail parce que nous jugeons cela important. J'ai également précisé que d'autres consultations sont en cours. Comme vous le savez probablement, nous avons annoncé récemment que deux rivières ont été inscrites à nouveau à l'annexe de la Loi sur la protection de la navigation, ce qui indique clairement qu'il y a eu des consultations et que, comme toujours, nous allons continuer à consulter.

Oui, le Comité se penche sur la Loi sur la protection de la navigation, et nous attendons avec beaucoup d'impatience vos recommandations. Je ne vais pas revenir sur les raisons pour lesquelles nous vous avons fait cette demande. Je crois que vous les connaissez fort bien.

Nous consacrons beaucoup d'efforts à nous assurer que les dispositions de la Loi sur la protection de la navigation soient équilibrées afin de tenir compte comme il convient de la nécessité d'aborder les questions de navigation sur nos eaux navigables. Votre apport est très important, mais j'ai indiqué très clairement, et je pourrais ressortir la lettre adressée à votre présidente, que nous menons aussi d'autres consultations, dont certaines auprès de la population.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Garneau.

Monsieur Sikand, la parole est à vous.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être venu nous rencontrer.

Une fois encore, je sais que votre temps est précieux et nous vous remercions de votre présence.

J'ai interrogé M. Emerson sur la propriété étrangère, et je suis donc très heureux que vous ayez fait cette annonce. Je suis toutefois curieux que vous m'expliquiez pourquoi il y a deux taux: 25 et 49 %. Qu'il s'agisse d'un propriétaire unique, un propriétaire étranger, ou d'une combinaison de propriétaires étrangers, le plafond est toujours fixé à 25 %, alors quel intérêt y a-t-il à permettre à la propriété étrangère d'atteindre 49 %?

L'hon. Marc Garneau: Nous voulions tenir compte du fait que le secteur aérien est hautement capitalistique et que, pour nous permettre de stimuler la concurrence, nous aurions intérêt à autoriser un regroupement plus important d'investissements éventuels, de sources éventuelles de fonds, auquel des entreprises implantées au Canada voulant lancer une compagnie aérienne pourraient accéder. Certains d'entre vous savent bien sûr qu'on peut en donner comme exemple Enerjet et Jetlines.

Il y a quelque temps, il y avait une société appelée NewLeaf qui est aussi entrée en service. Il y avait donc des transporteurs désireux de se lancer en affaires ici, au Canada. À nos yeux, c'est quelque chose de précieux. Tous nous ont par contre indiqué qu'ils ont du mal à accéder à des capitaux. Une partie de ces capitaux provient également de l'étranger. Il nous a semblé qu'il était important de passer de 29 à 49 % pour conserver un contrôle canadien de ces entreprises.

Pour nous, il s'agissait avant tout de permettre à ces entreprises d'accéder à plus de capitaux tout en veillant à ce qu'elles restent sous contrôle canadien.

M. Gagan Sikand: Je vous remercie. J'ai vu que le taux a été porté à 49 % et cela aussi m'a fait plaisir. Il faut garder un contrôle canadien.

En vous reportant aux comptes-rendus, vous constaterez probablement que j'ai posé à quelques occasions des questions sur l'ACSTA et sur les normes de service. J'ai fait la comparaison entre l'aéroport Pearson et celui de Heathrow, et j'ai été surpris de constater qu'il n'existe pas de temps ou de norme universelle de franchissement des contrôles de sécurité. Je serais curieux de savoir si l'ACSTA accepterait d'appliquer une norme de service.

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie.

L'un des éléments sur lequel je viens d'insister et que j'ai mis de l'avant dans mon discours sur Transports 2030 est précisément que les Canadiens nous ont dit très clairement qu'ils aimeraient que les délais soient réduits quand ils se rendent à l'aéroport. Nous sommes tous allés à l'aéroport et y avons vu de longues files d'attente, et nous sommes souvent demandé pourquoi il n'y avait pas d'employés à tous les postes de sécurité pour permettre de franchir plus rapidement les contrôles.

Nous savons avec certitude que, pour les 10 mois écoulés depuis le début de 2016, dans 84 % des cas les passagers ont remonté toute la file d'attente en 15 minutes. Des aéroports comme ceux de Heathrow et de Gatwick, ainsi que d'autres, se sont fixé un objectif. Il n'y a pas de délai universel. Chaque aéroport fixe le sien, mais il y en a qui visent un objectif plus élevé, comme remonter toute la file d'attente dans 90 % des cas en une dizaine de minutes. La différence est importante.

Si quelqu'un cherche à savoir comment nous nous situons par rapport aux autres...

Il faut savoir que l'aéroport Pearson est très occupé, puisque plus de 40 millions de passagers y sont passés l'an dernier. Les délais pour franchir les contrôles sont plus courts dans certains aéroports. La moyenne est de 84 %. Je crois que, à Pearson, elle est actuellement de 81 %. Nous avons huit aéroports importants, et certains d'entre eux obtiennent des résultats dans le bas de la tranche des 90 %. Ce sont là des éléments que nous surveillons.

J'ai indiqué dans mon discours qu'il faut que nous soyons plus performants à la matière. J'ai l'intention de proposer dans l'avenir des mesures qui... et certaines d'entre elles seront de nature technologique. Nous avons évalué un système appelé ACSTA Plus dans lequel les personnes, au lieu de faire la queue en file indienne, passent par groupes de quatre. Il permet aux gens qui voyagent fréquemment de doubler ceux qui font la queue et de franchir les contrôles beaucoup plus rapidement. J'ai eu l'occasion d'observer moi-même ce système à l'aéroport de Montréal.

À ce sujet, vous devez savoir que, dorénavant, le terminal international de l'aéroport de Calgary compte six portails ACSTA Plus. Nous examinons attentivement comment les choses s'y déroulent et il semble que ce soit une solution vraiment plus efficace. Cela fait partie des solutions, mais il y en a également d'autres. J'ai bien l'intention de trouver une façon d'améliorer la situation parce que je dirais c'est pratiquement toujours le principal irritant des passagers qui prennent l'avion, et nous devons faire mieux.

● (0905)

M. Gagan Sikand: Je vous en remercie. C'est parfait.

Notre comité envisage de se rendre dans le Nord. Vous avez indiqué précédemment que vous accordez de l'importance à cette partie de notre pays. Je me demande si vous pourriez nous en parler

un peu plus et nous dire si, à votre avis, ce serait là un exercice utile pour nous.

L'hon. Marc Garneau: Je crois que c'est un exercice valable. J'ai trouvé ma propre expérience à Iqaluit très enrichissante. Je participais alors à une table ronde qui s'inscrivait sous le thème « Les voies navigables, les côtes et le Nord ». Lors de cette expérience nordique, nous avons organisé une table ronde à Iqaluit avec des gens qui ne venaient pas uniquement du Nunavut puisqu'il y en avait également qui venaient des Territoires du Nord-Ouest, du Yukon, du nord du Québec et du Labrador. Il y avait donc bon nombre de représentants des communautés nordiques autour de cette table.

Personne ne met en doute que le besoin de plus d'infrastructures dans le Nord. S'il y a 82 pistes dans le Nord, seulement 11 d'entre elles sont asphaltées. À certains endroits, on note le manque de services météorologiques ou encore l'absence d'éclairage satisfaisant. Certaines des pistes sont assez étroites. Cette partie de notre pays a besoin d'infrastructures.

Nous étions à Iqaluit. C'est une agglomération qui n'a pas de port en eau profonde. Ils doivent se servir des marées, transborder les marchandises des navires sur des barges qui, une fois chargées, rejoignent le rivage.

Ce ne sont là que deux exemples. Si nous allons au-delà de la nécessité d'infrastructures, le Nord veut également développer ses ressources. Cela pose des problèmes à cause de l'absence de routes pour transporter lesdites ressources provenant, par exemple, d'un site minier implanté sur le territoire.

Je crois que vous trouverez très utile de vous rendre dans le Nord. Je vous le recommande. Je crois qu'il faut que nous mettions davantage en évidence le manque d'infrastructures disponibles dans le Nord, une région en pleine transition du fait de la dégradation de l'environnement et de la disponibilité de ressources. Je trouve qu'il serait très opportun que vous vous y rendiez.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Garneau.

La parole est à vous, monsieur Aubin.

● (0910)

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être parmi nous. Six minutes d'échanges entre nous deux, c'est trop peu. Vous me permettez donc de plonger maintenant sans plus de préambule.

Vous connaissez le projet de trains à forte fréquence de VIA Rail, puisque je vous ai entendu indiquer, dans une entrevue à *La Presse* le 21 novembre 2015, que vous examiniez le projet. Le 9 septembre 2016, 10 mois plus tard, vous avez déclaré au Club du rail canadien que vous continuiez de l'étudier. En réponse à une question, votre secrétaire parlementaire m'a dit, le 29 octobre 2016, que l'étude se poursuivait toujours.

À mon avis, ce projet est probablement une illustration tangible d'une entrée dans le XXI^e siècle avec un transport collectif qui permettrait entre autres de réduire nos gaz à effet de serre et de desservir un corridor là où se trouve la majorité de la population canadienne.

La question est très simple: y êtes-vous favorable? Si oui, à quand peut-on s'attendre à un engagement du gouvernement fédéral?

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie de votre question.

Oui, nous sommes en train d'étudier le projet. On a réservé 3,3 millions de dollars dans le budget de 2016 pour examiner le plan qui nous avait été proposé par VIA Rail. Si on va de l'avant, il y aura une implication fédérale. Quand il est question de l'argent des contribuables, on se doit de faire l'étude de la bonne façon.

VIA Rail propose un projet de trains à forte fréquence. Vous connaissez les détails. Quand on examine un projet de cette envergure, il est important de s'assurer que toutes les projections ont été bien faites en ce qui a trait aux coûts et à l'augmentation du nombre de passagers. On prédit que des gens vont décider de laisser leur auto à la maison et de prendre le train parce qu'il va aller plus vite — ce n'est pas un train à grande vitesse, mais il est plus rapide — et qu'il y aura davantage de trajets.

Nous nous devons de bien faire nos devoirs avant de nous avancer. Nous prévoyons compléter ce travail au cours des premiers mois de 2017.

M. Robert Aubin: Merci.

Par ailleurs, on a accordé 886 000 \$ supplémentaires. Je ne sais pas vraiment à quoi cela va servir, mais je poserai la question à vos fonctionnaires plus tard.

La lenteur du processus risque-t-elle de poser problème, compte tenu du projet du Réseau électrique métropolitain, à Montréal? Le projet de VIA Rail et le projet du REM vont-ils tous deux utiliser le passage dans le tunnel du Mont-Royal? La lenteur du processus peut-elle mettre en péril le projet de VIA Rail?

L'hon. Marc Garneau: Je ne le crois pas. Nous avons fait nos devoirs relativement au projet de VIA Rail. Le projet du REM, bien sûr, a son propre échéancier, mais les deux parties se parlent. Je crois qu'il n'y a pas de risque.

Vous parlez de lenteur, mais je ne suis pas d'accord avec vous à cet égard. Nous faisons cela aussi rapidement que possible. Parfois, il faut accomplir beaucoup de travail. Il nous faut faire nos devoirs avant d'en arriver à une décision.

M. Robert Aubin: J'accepte que nous ayons quelques divergences sur ce point.

Cela dit, j'aimerais vous amener sur un autre sujet, soit celui des aéroports. C'est tout à fait dans votre champ de compétence.

Vous apparaît-il approprié de commander une étude à une compagnie — Credit Suisse, pour ne pas la nommer — sur l'éventuelle privatisation des aéroports alors que cette compagnie est elle-même une compagnie privée qui a des parts dans des aéroports? Ne vous apparaît-il pas qu'il y a un manque d'éthique ou, à tout le moins, une commande inappropriée?

L'hon. Marc Garneau: Ce contrat a été octroyé par le ministère des Finances. Je suis sûr que les responsables ont fait leurs devoirs avant de décider d'accorder cela à Credit Suisse.

Notre gouvernement est encore nouveau. Nous examinons toutes sortes de possibilités pour stimuler l'économie. Notre priorité est de prendre des décisions dans l'intérêt des Canadiens relativement aux aéroports et aux ports ou à d'autres domaines de compétence fédérale. Je pense que nous devons faire de tels exercices. C'est une bonne chose. D'ailleurs, c'est une des recommandations du rapport Emerson, qui avait été commandé par le gouvernement précédent.

Je veux vous rassurer, cela ne veut pas dire que nous avons déjà pris la décision. Ce n'est pas prioritaire en ce moment, c'est simplement un exercice que nous faisons. Nous étudions cette situation.

● (0915)

M. Robert Aubin: Merci. J'ose espérer que vous aurez une grande influence au Cabinet sur votre collègue le ministre des Finances.

La semaine dernière ou celle d'avant, Michael Sabia, qui est bien connu, a dit que, dans le cadre d'une éventuelle banque de l'infrastructure où les gens de certains fonds de retraite ou de grandes compagnies participeraient au financement privé des infrastructures, il s'attendait à un rendement qui pourrait osciller entre 7 % et 9 %.

On sait que c'est le temps d'investir présentement, car les taux d'intérêt sont bas. Cela a même été l'argumentaire de votre gouvernement qu'on entendait constamment pendant la campagne électorale. J'ai peine à m'expliquer comment le citoyen pourrait accepter que son gouvernement, alors qu'il a la possibilité d'emprunter à un taux de 1,3 % ou 1,5 %, décide ou même réfléchisse à la possibilité de privatiser des infrastructures publiques qui lui coûteront cinq fois le prix.

Pouvez-vous m'orienter là-dessus?

L'hon. Marc Garneau: Je ne peux pas parler pour M. Sabia. Il a un mandat de la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui est de faire de l'argent, bien sûr.

Cependant, je peux vous rassurer en vous disant que nous avons créé le concept de la banque de l'infrastructure dans le but que davantage de fonds soient engagés pour améliorer nos infrastructures.

Comme je l'ai mentionné hier, d'après des études faites par la Fédération canadienne des municipalités, il y a un manque en matière d'infrastructures. Certaines études parlent d'un manque allant jusqu'à 1 000 milliards de dollars. Nous sommes tous d'accord pour dire que nos infrastructures ont besoin d'être améliorées.

Même si le gouvernement fait un investissement sans précédent de 182 milliards de dollars sur 12 ans, comme je l'ai mentionné, cela ne pourra pas répondre à tous les besoins en infrastructures. Nous croyons que la création de ce concept de banque de l'infrastructure est une bonne chose pour engager des fonds venant du secteur privé.

Cela dit, je peux vous assurer que, dans la réalisation de cette initiative, nous respecterons les conditions qui auront été établies par le gouvernement fédéral et que celles-ci seront acceptables pour les deux parties. C'est de cette façon que cela va fonctionner.

Je pense que le gouvernement est très respectueux de l'argent des contribuables. Personnellement, je crois que les citoyens et les contribuables canadiens veulent des infrastructures modernes dans leur pays, et qu'ils sont favorables à l'initiative que nous avons prise.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous vous écoutons, monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Monsieur le ministre, je vous remercie d'être parmi nous ce matin.

Nous savons que la vision derrière la stratégie Transports 2030 est d'avoir au Canada un système de transport efficace, mais aussi écologique, innovateur et sécuritaire.

Quel rôle jouent les voies navigables et les côtes dans cette importante stratégie?

L'hon. Marc Garneau: Dans ma lettre de mandat, il y a un an, le premier ministre m'a dit que je devais notamment améliorer la sécurité maritime. Autrement dit, on admettait il y a un an que la situation était inacceptable et qu'il fallait prendre des mesures additionnelles pour accroître la sécurité maritime.

Le Canada est un pays de commerce, comme vous le savez. Par contre, les gens ne savent peut-être pas, particulièrement à l'intérieur du pays, qu'une bonne part de ce qui constitue notre commerce quitte nos ports et traverse les océans qui nous entourent. J'inclus dans cela les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent. L'initiative que nous avons prise consiste à reconnaître que, dans les années à venir, il y aura probablement encore davantage de commerce.

Par conséquent, il est d'autant plus important pour nous de nous assurer que les moyens pour assurer cette sécurité maritime sont en oeuvre. On parle ici de la détection d'un problème tel qu'un déversement — même si nous souhaitons que cela ne se produise pas — ou d'un navire en détresse, ce qui se produit de temps en temps. Nous espérons être là pour réagir. Il faut d'abord réaliser rapidement qu'il y a un problème, pour ensuite réagir de la façon la plus efficace possible. Nous pensons qu'il est absolument essentiel de faire cette amélioration.

Pour ce faire, nous avons décidé d'impliquer les communautés qui sont établies sur les côtes. Cela inclut les Premières Nations qui veulent jouer un rôle et qui en sont capables. Elles sont souvent les premières à être sur les lieux. Je reviens de Bella Bella, où il y a eu un déversement récemment. Je peux vous dire que cela préoccupe beaucoup les gens là-bas et qu'ils ont une grande expertise à offrir.

Il y a aussi les vaisseaux abandonnés, qui peuvent représenter un problème pour la navigation, mais également un problème environnemental s'il reste du carburant dans le navire.

Nous voulons aussi tenir compte du fait que des espèces marines et des mammifères évoluent autour de nos côtes et qu'ils sont extrêmement importants.

Pour ce qui est des pêches, beaucoup de gens gagnent leur vie de cette façon.

Tout cela a mené à notre Plan de protection des océans. Nous croyons qu'il est important, à mesure que le transport augmente, de nous assurer que ce milieu est encore plus sécuritaire.

• (0920)

M. Angelo Iacono: Merci.

Dans votre annonce du plan stratégique Transports 2030, vous avez aussi mentionné le corridor de transport.

Pouvez-vous nous expliquer plus en détail ce qu'est un corridor de transport et le rôle qu'il peut jouer pour les régions et les communautés ainsi que pour l'économie du Canada?

L'hon. Marc Garneau: Bien sûr.

Le commerce que nous faisons avec les États-Unis représente un peu plus de 2 milliards de dollars par jour. Il y a 23 endroits où les chemins de fer traversent nos frontières. Il y a des routes sur lesquelles les camions traversent les frontières, dont la plus importante est celle reliant Windsor à Detroit. Ce sont des corridors de transport. Nous pouvons prendre comme exemple un camion ou un train qui quitte la ville de Montréal pour se rendre à Chicago, dans le Midwest. Nous voulons rendre ce transport le plus efficace possible, qu'il s'agisse de trains, de camions ou de navires qui empruntent le Saint-Laurent, puis les Grands Lacs.

Parfois, il y a des goulots d'étranglement dans ces corridors de transport et il en va de notre intérêt de les réduire. En effet, si notre

transport n'est pas efficace ni fiable, les gens avec qui nous faisons du commerce vont se tourner vers d'autres partenaires. La livraison de marchandises est un domaine très concurrentiel. C'est pourquoi il est particulièrement important que les corridors du Canada soient efficaces.

Un autre corridor important est celui emprunté par nos trains qui partent de l'Ouest chargés notamment de grain, de potasse ou de bois, ou encore par des conteneurs à destination de Prince Rupert. C'est ce qu'on appelle la Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique. Il est particulièrement important que ce corridor soit le plus efficace possible. Il ne doit pas y avoir de ralentissement en cours de route, au moment où les cargaisons arrivent dans les ports ou avant qu'elles soient chargées sur les navires en partance pour l'étranger.

M. Angelo Iacono: Merci.

Me reste-t-il du temps, madame la présidente?

[Traduction]

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

[Français]

M. Angelo Iacono: Nous avons déjà investi 62 millions de dollars dans les autos électriques. Je sais qu'il est un peu trop tôt pour donner une réponse définitive, mais cela a-t-il déjà rapporté quelque chose de positif?

L'hon. Marc Garneau: C'est un début. Ce processus va prendre du temps. Les gens veulent qu'il y ait des réseaux de bornes de recharge dans le pays, ce qui éliminerait leurs craintes liées à l'achat d'un véhicule électrique. Il faudrait en faire davantage, mais cela va prendre du temps. Nous verrons les résultats au fur et à mesure qu'il y aura de plus en plus de gens qui achèteront des voitures électriques.

[Traduction]

La présidente: Je vous remercie, monsieur Garneau.

La parole est à vous, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre. C'est un plaisir de vous compter à nouveau parmi nous ce matin.

J'ai quelques questions à vous poser.

Avant de vous faire part de mes commentaires, je dois commencer par vous dire combien je suis heureux de l'annonce que vous avez faite le 3 novembre à Montréal. Toute cette théorie du fer à cheval a retenu passablement l'intérêt. Je sais que le député Berthold a toujours désiré tenter de mettre en place la stratégie dont vous avez parlé, et en particulier les cinq piliers que vous avez annoncés. C'est une excellente nouvelle pour l'avenir du transport et de l'économie au Canada.

Cela dit, monsieur le ministre, nous sommes très désireux d'aller de l'avant maintenant que vous avez fait cette annonce. Quelqu'un a indiqué précédemment les régions que nous voulons aller visiter, la première étant le Nord pour les raisons mêmes que vous avez précisées. La seconde sera l'ouest du Canada, et nous suivrons avec les Prairies avant de poursuivre vers l'est du Canada et enfin le centre du pays.

En nous projetant dans l'avenir, comment nous voyez-vous venir en aide pour mettre à l'avant-scène cette vision pour 2030? Comment nous voyez-vous tirer parti de nos voyages et de nos efforts, de l'audition de témoins et de partenaires pour en faire un processus vraiment inclusif garantissant que cette stratégie sera bien adaptée aux questions de transport et de logistique et pour nous assurer, au bout du compte, qu'il s'agira là d'une bonne stratégie économique pour le pays?

• (0925)

L'hon. Marc Garneau: Je conviens avec vous qu'il devra s'agir là, au bout du compte, d'une stratégie économique. Je verrai d'un bon oeil toutes les questions que le Comité décidera d'étudier. Même si j'ai fait le 3 novembre un discours sur Transports 2030, cela ne signifie pas que le travail est terminé, que nous avons décidé de ce que nous allons faire, et que nous n'avons plus besoin d'études additionnelles mis à part, bien évidemment, la rédaction des textes législatifs ou réglementaires, ou d'autres modalités de même nature, pour mettre tout cela en pratique. C'est un sujet en évolution constante. Il est complexe et il y a quantité de domaines dans lesquels les travaux du Comité peuvent se révéler fort utiles.

À ce sujet, j'ai demandé il y a plusieurs mois au Comité sénatorial permanent des transports et des communications de se pencher sur les questions concernant les véhicules automatisés et connectés. Il m'a semblé que c'était là un sujet sur lequel le Sénat pourrait nous faire part de conseils précieux. Avec l'évolution très rapide des technologies, quantité de domaines s'avèrent reliés au transport. Nous ne sommes plus au XIX^e siècle alors que les choses n'évoluaient que très lentement dans ce secteur. Nous vivons à une époque au cours de laquelle les transports et les technologies entrant en jeu dans ce domaine ne cessent d'évoluer. Nous tenons compte de nos préoccupations environnementales et nous accordons beaucoup plus d'importance à la sécurité, parce que les gens sont maintenant fort conscients des questions en la matière. Ils n'hésitent pas à affirmer que c'est là un sujet particulièrement important.

Il y a quantité de questions sur lesquelles votre comité peut se montrer fort utile. Je crois savoir que vous allez vous pencher sur les véhicules aériens sans pilote, les UAV. Je crois que vous n'avez que l'embaras du choix pour choisir les sujets à étudier. Je suis convaincu que, quels que soient ceux que vous allez retenir, vos travaux seront fort utiles.

M. Vance Badawey: Pour en venir au volet économique, trouvez-vous également prudent que nous organisions un forum binational et que nous discutions avec nos voisins, en particulier ceux du Sud, aux États-Unis? Je sais, par exemple, qu'ils vont de l'avant avec le Continental 1, une autoroute qui démarre à Miami, puis longe le littoral est pour arriver dans l'ouest de l'État de New York et mener jusqu'en Ontario. Comme vous l'avez rappelé précédemment, le transport ferroviaire est un domaine dans lequel nous observons au quotidien des échanges commerciaux binationaux, et il sert à expédier des marchandises. Nous savons que la réglementation sur le transport maritime et le transport ferroviaire pose quelques problèmes, en particulier en ce qui concerne les interconnexions, et la liste pourrait continuer. Nous avons donc toutes les justifications nécessaires en allant de l'avant avec cette stratégie sur le transport pour veiller à ce qu'elle ait une dimension économique.

À votre avis, serait-il raisonnable d'aborder ces questions dans le cadre d'un forum binational?

L'hon. Marc Garneau: Je crois que vous soulevez là un point très intéressant. Étant donné le volume énorme de nos échanges

commerciaux avec les États-Unis, nous sommes rattachés à ce pays par un cordon ombilical qui est loin d'avoir la même importance que n'importe quel autre couple de pays. Les États-Unis sont de loin notre principal partenaire commercial. Nous avons à l'évidence intérêt à harmoniser le plus possible notre réglementation avec la leur. Vous savez bien sûr que le Conseil de coopération en matière de réglementation joue ce rôle pour nos deux pays.

Je suis heureux de pouvoir affirmer que, dans le domaine des transports, nous sommes pratiquement sur la même longueur d'onde qu'eux parce que nous savons tous deux fort bien que nos trains franchissent la frontière qui nous sépare. Nous savons tous deux que nos voitures, nos trains, nos camions et nos navires sur les Grands Lacs sont en service dans l'arrière-cour de l'autre pays.

Quand il est question de réglementation en matière de sécurité, nous avons intérêt, pour toute question qui pourrait poser un problème lorsque vous arrivez à la frontière... « Je suis navré, mais vous ne pouvez pas passer parce que vous ne vous conformez pas à certaines de nos exigences. » Il peut bien sûr y avoir des questions obscures qui posent des problèmes, mais nous avons intérêt à harmoniser nos réglementations dans toute la mesure du possible.

Je peux vous assurer que j'entretiens d'excellentes relations avec M. Anthony Foxx, le secrétaire américain aux Transports. Nous savons bien sûr qu'une nouvelle administration va s'installer aux États-Unis. Après le 20 janvier, date à laquelle cette nouvelle administration va prendre les commandes, l'une de mes priorités sera de demander un rendez-vous au nouveau secrétaire aux transports pour continuer à collaborer autant que possible sur ce ces problèmes d'harmonisation. Il est absolument indispensable que nous continuions à collaborer à ces questions.

Cela s'applique également à d'autres sujets. Nous avons franchissent la frontière qui nous sépare. Nous mettons tous deux au point des véhicules aériens sans pilote et nous avons manifestement intérêt à appliquer, lorsque cela s'avère possible, les mêmes normes en matière de sécurité que la FAA. Cela ne signifie pas pour autant que nous allons toujours faire exactement la même chose qu'eux.

Tout ce que vous pourrez faire en la matière sera très utile.

• (0930)

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block, nous vous écoutons.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Avec votre permission, j'ai l'intention de partager mon temps de parole avec M. Berthold.

Pour commencer, je tiens à vous dire combien je trouve perturbant qu'à la fois les députés assis en face de moi à cette table et vous-même, monsieur le ministre, continuiez à prétendre que le rôle de ce comité est de servir vos objectifs, comme ministre, alors que les comités sont les maîtres de leur destin. C'est aux membres des comités qu'il incombe de décider ce qu'ils veulent bien inscrire à leur programme de travail. Je trouve également fort intéressant que vous laissiez même entendre que le comité sénatorial est également là pour servir vos objectifs.

Mais je veux aborder un autre sujet...

L'hon. Marc Garneau: Avec votre permission, parce que je n'ai pas l'intention de vous laisser affirmer de telles choses sans réagir, il s'agit là d'une déformation grossière de tout...

Mme Kelly Block: Ce n'était pas une question, madame la présidente.

L'hon. Marc Garneau: ... ce que j'ai dit ici aujourd'hui. Je suis prêt à entendre...

Mme Kelly Block: Ce n'était pas...

La présidente: Madame Block, laissez le ministre Garneau répondre, mais faites cela rapidement, je vous prie...

L'hon. Marc Garneau: Certainement.

La présidente: ... de sorte que Mme Block puisse arriver à ses questions.

L'hon. Marc Garneau: Eh bien, je rejette la prémisse. Je la rejette catégoriquement. Je n'ai jamais laissé entendre que ce Comité ou le comité sénatorial devrait faire quoi que ce soit que je propose. On m'a demandé qu'est-ce que le Comité pourrait peut-être examiner, mais oui, assurément, vous êtes maîtres de votre propre destinée, comme l'est le comité sénatorial.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Dans votre discours à Montréal, vous avez été éloquent sur des questions qui sont universellement reconnues, mais succinct sur des solutions ou des engagements à agir rapidement. Par exemple, pour la sécurité aéroportuaire, vous avez dit que vous alliez établir des cibles compétitives sur le plan international, mais vous n'avez donné aucun échéancier ni engagement concernant les ressources requises pour arriver à cela. Vous avez aussi dit que vous examineriez les innovations, mais vous n'avez pas précisé lesquelles, et quand. Vous avez dit que vous examineriez la gouvernance de l'ACSTA, mais là encore, vous n'avez pas précisé quels étaient les enjeux et quand vous les examineriez. Sur le plan des droits des passagers, vous n'avez donné aucune précision, comme les sanctions pécuniaires, le processus selon lequel celles-ci seraient imposées, ni qui déterminera qu'est-ce qui est causé par les conditions météorologiques et qu'est-ce qui est la faute du transporteur. Et surtout, le Canada est le cinquième pays le plus cher au monde pour la compétitivité du secteur du transport aérien, et votre discours l'a complètement ignoré.

Un autre aspect qui m'intéresse beaucoup et qui a brillé par son absence est le fait que vous avez ordonné aux banques d'étudier la possibilité de vendre les aéroports et les ports du Canada. Je me demande si vous pouvez parler de la privatisation des aéroports et des ports canadiens, ainsi que des raisons pour lesquelles vous avez demandé cette étude.

L'hon. Marc Garneau: Ne vous en déplaît, je crois que vous avez lu un texte tout autre que celui de mon discours. Je vous encourage à relire le discours que j'ai prononcé. En ce qui concerne l'ACSTA, la déclaration des droits des passagers et l'augmentation de la compétitivité du voyage aérien, j'ai décrit les buts de ce gouvernement.

Comme vous le savez — vous êtes une parlementaire d'expérience —, la première chose à faire, c'est d'indiquer ses intentions et ce que l'on va faire. Ensuite, on passe par le processus de législation éventuelle ou de modification des règlements, ou de la meilleure façon de faire cela, et c'est exactement ce que nous sommes en train de faire maintenant.

Nous sommes le gouvernement depuis un an seulement. Sans trop féliciter, je dirais que nous avons accompli une quantité remarquable de travail au cours de cette première année en précisant l'orientation que nous adopterons, et c'était là l'objet de ce discours.

Les détails viendront prochainement pour ce qui est de réduire les temps de contrôle et pour ce qui est des droits des voyageurs, parce que nous étudierons ce qui se passe dans d'autres pays. J'ai répondu à

toutes ces questions à plusieurs reprises pour les médias, et il n'y a là rien de mystérieux.

Nous avons adopté une initiative très rapidement, celle d'accorder à deux compagnies aériennes une dispense pour qu'elles puissent poursuivre leur effort de créer des lignes aériennes bon marché grâce à la disposition des 49 %. Nous avons accompli beaucoup au cours de cette première année, mais vous savez bien que la mise en oeuvre prend un certain temps et c'est quelque chose qui se déroulera en temps et lieu.

•(0935)

Mme Kelly Block: Ma question portait sur votre demande d'étude de la privatisation des aéroports et des ports canadiens, mais je vais maintenant céder le reste de mon temps à M. Berthold.

L'hon. Marc Garneau: Je n'ai pas demandé cela.

La présidente: Il vous reste une minute.

L'hon. Marc Garneau: J'aimerais que vous me disiez où vous avez vu que j'ai ordonné la privatisation de nos ports et de nos aéroports. J'aimerais que vous me disiez où j'ai fait cela.

Mme Kelly Block: J'ai cédé mon temps à M. Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci beaucoup, monsieur Garneau.

J'ai aussi beaucoup de questions à poser sur le plan stratégique Transports 2030. L'échéancier me préoccupe beaucoup. J'aurais aimé le connaître un peu plus en détail. Ce gouvernement prend beaucoup d'engagements à très long terme, mais quels sont vos objectifs pour le présent mandat? J'aurais aimé le savoir. Pour le moment, nous ne connaissons pas l'échéancier à court terme relativement à Transports 2030.

Vous avez parlé d'accélérer la révision de la Loi sur la sécurité ferroviaire. À la Chambre des communes, je vous ai posé une question sur la voie de contournement à Lac-Mégantic et vous vous êtes montré ouvert à raccourcir les délais si vous étiez en mesure de le faire. J'ai eu l'occasion de discuter avec le maire de Lac-Mégantic et avec les intervenants, et il semble que des moyens soient disponibles.

[Traduction]

La présidente: Soyez succinct, monsieur Berthold.

M. Luc Berthold: Bon.

[Français]

Malheureusement, il semble que l'intervenant de Transports Canada au sein du comité ne soit pas le plus efficace pour ce qui est d'accélérer les démarches concernant la voie de contournement.

J'aimerais savoir si vous êtes bel et bien en mesure d'intervenir et, si la Ville de Lac-Mégantic vous apporte des suggestions...

[Traduction]

La présidente: Monsieur Berthold, je suis désolée, nous prenons du retard.

M. Luc Berthold: Merci.

La présidente: Vous n'allez pas vous mériter de cette façon un troisième tour de questions ici, monsieur Berthold.

Monsieur le ministre Garneau, pouvez-vous répondre, s'il vous plaît?

[Français]

L'hon. Marc Garneau: Notre position n'a pas changé. Nous avons clairement dit que c'est la Ville qui mène cette étude avec AECOM. Ce sont elles qui contrôlent le processus. Si elles sont capables de l'accélérer, cela nous donnera un résultat plus tôt. Nous ne menons pas la barque relativement à cette étude. C'est à la Ville de travailler avec la compagnie AECOM. Si le travail se complète plus rapidement, tant mieux. Nous aurons alors les résultats, que nous pourrons ensuite utiliser pour décider de la façon de procéder.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Garneau.

Monsieur Fraser.

[Français]

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, merci d'être parmi nous ce matin.

[Traduction]

À titre de député d'une région côtière en Nouvelle-Écosse, j'ai écouté avec grand intérêt quand la stratégie côtière a été annoncée. En particulier, vous avez mentionné au moins deux fois ce matin le rôle des navires abandonnés. Je me demande si vous pouvez nous communiquer certains détails sur la façon dont l'investissement dans le plan de protection des océans vous permettra de mieux identifier les propriétaires, et, surtout, aidera à faire enlever les navires abandonnés qui jonchent présentement les côtes de notre pays.

L'hon. Marc Garneau: Merci de cette question. De fait, un de nos collègues a présenté une motion sur ce sujet. Il y a aussi eu une motion du côté du NPD. Les navires abandonnés sont matière à préoccupation pour les gens. Cela ne fait aucun doute.

Du point de vue du transport, ils peuvent quelquefois représenter un danger pour la navigation, et ils relèvent directement de nous à cet égard. Mon collègue, le ministre LeBlanc, s'inquiète aussi à savoir si certains des navires qui ont coulé représentent un problème environnemental — et cela est directement de son ressort.

En bref, notre principal outil sera de faire en sorte que les armateurs se rendent compte qu'ils sont responsables de l'aliénation de leurs navires. Nous envisagerons des mesures visant à faire en sorte qu'ils prennent les dispositions nécessaires en fonction de leur propriété. Nous examinerons la question de l'assurance. Nous établirons clairement que tout propriétaire d'un navire en a la responsabilité jusqu'au moment de son aliénation.

C'est notre principale démarche. Nous allons aussi donner suite à la Convention de Nairobi, qui traite de la responsabilité des armateurs en ce qui concerne l'aliénation des navires à la fin de leur vie.

Nous travaillerons aussi avec les provinces pour tenter de trouver le meilleur moyen de faire en sorte que le processus entier de propriété et d'immatriculation tienne compte de cette exigence d'aliénation. De toute évidence, certaines des provinces ont des navires et des bâtiments laissés à l'abandon.

En ce qui concerne le financement se rapportant aux centaines d'épaves existantes, c'est quelque chose que nous aborderons probablement de façon graduelle, parce qu'il y en a un grand nombre et nous ne pouvons pas toutes les traiter en même temps. C'est un peu comme les sites contaminés. Il y en a des milliers dans ce pays. Nous ne pouvons assainir tous ces sites contaminés d'un seul coup, et donc, nous en faisons quelques-uns par année. Cela va prendre un certain temps.

● (0940)

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Je trouve qu'au cours des dernières années, pour une raison quelconque, et pas seulement au Canada, mais partout dans le monde, les gouvernements n'ont pas été particulièrement efficaces pour ce qui est de communiquer aux citoyens les avantages des stratégies économiques à grande échelle, que celles-ci concernent le commerce, le transport ou autre chose.

Je sais qu'il y aura des investissements considérables dans les corridors de transport et les infrastructures de transport. Je me demandais si vous pourriez nous donner une idée de la façon dont ces investissements que nous faisons — ou que nous ferons — auront une influence dans la vie des Canadiens et seront à leur avantage, pas seulement dans les grands centres financiers mondiaux, mais dans les collectivités de tout le Canada.

L'hon. Marc Garneau: Vous avez tout à fait raison de dire que nous n'avons probablement pas communiqué cela très bien, et j'oserais dire que la plupart des Canadiens ne pensent pas tous les jours aux corridors commerciaux.

Permettez-moi de vous donner un exemple simple qui est cité souvent. Dans certains cas, quand les trains transportent des marchandises, ils sont très longs. Ils sont devenus de plus en plus longs. Quelquefois, ils s'étendent sur deux milles, et traversent parfois des collectivités et des endroits où il y a des passages à niveau. Quand vous êtes là à attendre au passage à niveau, parce que vous devez laisser passer le train et que le temps passe, vous pensez au fait que cela a une incidence sur votre journée, parce que ce train semble interminable.

C'est là un exemple de la façon dont la fluidité du transport est touchée. Ces trains doivent avancer plus lentement quand ils traversent ces passages à niveau, ils sont donc touchés également. Dans certains cas, le gouvernement précédent — et je le félicite de cela — a participé à l'initiative des corridors de transport, lancée initialement par Jean Lapierre en 2005. Il a institué de très bonnes mesures, et certaines d'entre elles concernaient la séparation verticale aux passages à niveau. Cela permet aux trains de traverser plus rapidement, et les passagers de voiture en sont de bien meilleure humeur. C'est un exemple de là où les corridors commerciaux exercent une influence, mais il y en a de nombreux autres que je pourrais vous donner. Nous avons une longue liste des domaines dans lesquels nous pouvons améliorer ces corridors commerciaux dans l'intérêt de notre économie.

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur Fraser, nous n'avons plus le temps.

Monsieur Garneau, merci beaucoup d'être venu et de nous avoir fourni beaucoup de renseignements très éclairés qui nous aideront dans les travaux du Comité.

Je vais maintenant demander aux autres fonctionnaires de s'approcher de la table pour que nous puissions accomplir un peu de travail sur le Budget supplémentaire des dépenses avant que nous ne soyons appelés à voter.

Une fois de plus, merci beaucoup. Nous suspendrons la séance un petit moment pendant que nous organisons la participation de tout le monde.

• (0940)

(Pause)

• (0940)

La présidente: Conformément à l'article 81(5) du Règlement, nous traitons du Budget supplémentaire des dépenses (B) 2016-2017: Crédit 1b, sous la rubrique Autorité du Pont Windsor-Detroit, Crédit 5b et 10b sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada, Crédit 1b sous la rubrique La Société des ponts fédéraux Limitée, Crédit 1b sous la rubrique Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., Crédit 1b, 5b, 15b et 20b sous la rubrique Ministère des Transports et Crédit 1b sous la rubrique Via Rail Canada Inc., renvoyés au Comité le jeudi 3 novembre 2016.

J'ouvre la discussion maintenant sur les votes 1b. Si les fonctionnaires veulent présenter de brèves observations, nous l'apprécierions, mais nous aimerions aussi avoir le temps de répondre à autant de questions que possible avant d'être appelés à voter.

• (0945)

[Français]

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Merci, madame la présidente.

Bonjour. Je suis Michael Keenan. Je suis très ravi de comparaître devant votre comité. C'est la première que j'en ai l'occasion depuis ma nomination à titre de sous-ministre à Transports Canada, il y a quelques mois.

La priorité de Transports Canada demeure la sécurité et la sûreté des réseaux de transport au Canada. Le poste le plus important du Budget supplémentaire des dépenses (B) est relié au financement des activités concernant la sécurité ferroviaire, conformément à l'engagement pris à cet égard dans le budget de 2016.

[Traduction]

En particulier, Transports Canada sollicite un soutien pour pouvoir poursuivre l'amélioration de la sécurité ferroviaire en renforçant la surveillance du transport ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses, en augmentant la sensibilisation à la sécurité ferroviaire et en appuyant davantage les premiers intervenants dans leur intervention lors d'incidents.

Il y a dans le Budget supplémentaire des dépenses (B) une série d'autres demandes concernant La Société des ponts fédéraux, VIA Rail et un certain nombre de transferts administratifs. Toutes ces ressources contribueront à veiller à ce que notre réseau de transport soit sûr et sécuritaire et à ce qu'il assure avec fiabilité et efficacité la circulation des personnes et des marchandises dans tout le pays, dans le respect de l'environnement.

Pour des considérations de temps, je limiterai mes observations préliminaires à cela, sauf pour dire...

[Français]

merci beaucoup. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

[Traduction]

La présidente: À tous nos fonctionnaires, merci beaucoup d'avoir trouvé le temps de venir aujourd'hui. Nous tenterons de passer en revue aussi rapidement que possible quelque chose d'aussi important que notre Budget supplémentaire des dépenses.

J'ouvre le débat avec M. Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

D'abord, monsieur Keenan, je tiens à vous féliciter de votre nomination. Ce sera un plaisir de travailler avec vous, j'espère, lorsque vous répondrez aux questions de notre comité au cours des prochains mois.

Permettez-moi de revenir sur une affirmation du ministre qui m'a étonné, plus tôt. Il a mis ma collègue au défi de trouver dans son discours des allusions à la privatisation des aéroports et des ports. Or le 20 octobre dernier, *The Globe and Mail* a affirmé assez clairement que le gouvernement libéral avait demandé à Credit Suisse de réaliser une étude sur les avantages d'une éventuelle privatisation des aéroports. Si le ministre des Transports lui-même n'a pas été informé que le gouvernement demandait une telle étude, je crois que nous pouvons être très inquiets de la façon dont cette démarche a été amorcée par le gouvernement libéral.

Monsieur Keenan, dans le cadre de l'étude concernant la Loi sur la protection de la navigation, j'ai aussi été très étonné de constater que vous aviez incité des gens à venir témoigner devant le Comité, notamment des membres de nations autochtones. Vous leur avez fait parvenir une lettre à cet effet, ce qui confirme en quelque sorte les dires de l'opposition, à savoir que les résultats de cette étude étaient déjà déterminés dans la lettre de mandat du ministre.

Pourriez-vous me dire ce qui vous a amené à entreprendre cette démarche concernant le Comité, qui est indépendant du gouvernement en ce qui a trait à son fonctionnement et à ses orientations?

En outre, pourriez-vous nous faire parvenir une copie de toute la consultation, des démarches et des lettres qui ont été envoyées à des gens dans le cadre de l'étude concernant la Loi sur la protection de la navigation?

• (0950)

M. Michael Keenan: Je vous remercie de la question.

Je ne pense pas avoir quoi que ce soit à ajouter aux propos du ministre sur la privatisation des ports et des aéroports. Je crois qu'il a bien répondu à cette question.

Vous avez également posé une question au sujet de l'examen de la Loi sur la protection de la navigation.

[Traduction]

Je dirais à ce sujet que le ministre et le ministère attendent avec impatience les résultats des travaux de ce Comité. Comme l'a précisé le ministre, je crois, nous estimons qu'ils nous seront très utiles pour orienter la poursuite de nos travaux sur le sujet.

Je tiens à souligner que ni le ministre ni le ministère n'avaient l'intention, dans une quelconque communication écrite, de diriger le travail du Comité. Nous avons eu quelques échanges par écrit avec des groupes autochtones qui se sont adressés à nous pour demander notre permission ou notre approbation pour témoigner devant le Comité, et nous les avons simplement aiguillés vers le greffier. À notre avis, nous n'avons aucun rôle dans le choix des témoins comparissant devant le Comité.

Dans le Budget supplémentaire des dépenses, certains des fonds que vous voyez au sujet de la revue de la Loi sur la protection des eaux navigables visent simplement le maintien d'un dialogue et de la consultation avec les Canadiens à ce sujet. Une portion importante de ces fonds vise une aide financière aux groupes autochtones qui souhaitent participer.

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Keenan, c'est...

[Traduction]

La présidente: Monsieur Berthold, je ne veux pas vous interrompre non plus, mais si vous citez les paroles du ministre à partir d'un document, pouvez-vous s'il vous plaît remettre ce document au greffier?

M. Luc Berthold: Je le ferai.

[Français]

Monsieur Keenan, j'ai ici la copie d'une lettre — et je vais en effet la remettre au Comité — que vous avez envoyée à Jess Housty, Lisa Fong et Marilyn Slett. Vous y dites ce qui suit:

Cela dit, nous communiquerons avec le Comité pour l'inciter à entendre ce que les Premières Nations côtières et la Première Nation Heiltsuk ont à dire.

Cela va au-delà du simple fait de transférer une lettre à des gens pour leur demander de se faire entendre du Comité. Vous avez dit dans la lettre que vous alliez inciter le Comité à les entendre.

J'aimerais savoir ce qui vous a amené à entreprendre une telle démarche. Avez-vous fait part de cette correspondance au Comité?

M. Michael Keenan: Oui, c'est vrai, je me souviens d'avoir écrit ce courriel. Excusez-moi, mais je ne voulais pas donner l'impression de chercher à diriger le travail du Comité.

J'étais préoccupé par le fait que Marilyn Slett, qui est chef de la nation Heiltsuk, à Bella Bella, avait de la difficulté à distinguer le rôle du ministère de celui du Comité. J'essayais de lui expliquer que le choix des témoins de ce comité n'était pas la responsabilité du ministère.

[Traduction]

Je suis désolé si mes propos ont créé l'impression que je tentais de diriger les travaux du Comité. J'essayais simplement de corriger et d'éclaircir la perspective de la chef Slett en lui disant que ce n'est pas au ministère des Transports que revient l'autorité de déterminer qui le Comité entendra comme témoins. J'essayais d'aiguiller la chef vers le greffier. Je crois bien avoir dit « inciter » ou « encourager ». Mon intention était d'affirmer l'idée qu'elle serait, à notre avis, un bon témoin, mais ce n'était nullement une tentative de diriger le travail du Comité.

J'ajouterais, si vous me le permettez, madame la présidente, que l'autre question soulevée était le fait que la chef était très stressée. Il y avait eu un grave incident dans sa collectivité. Cela a eu un impact terrible dans sa collectivité. Nous tentions de la rassurer autant que possible tandis qu'elle tentait de maîtriser une situation très difficile. Nous avons précisé que l'aide financière aux participants demandée au ministère était encore à l'étude.

À notre avis, l'aide financière aux participants que nous étudions et accordons aux groupes autochtones aidera ceux-ci à présenter leur perspective sur le sujet de l'examen de la loi, peut-être dans l'intérêt de leurs mémoires au Comité ou dans l'intérêt de leurs mémoires au gouvernement du Canada. Nous les laissons décider de la façon dont ils choisissent d'utiliser cette aide financière.

• (0955)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

En raison du temps serré, nous avons des notes d'allocation de plusieurs de nos collègues à la table. Veuillez vous y reporter après la séance ou tout au long de la séance, si le temps le permet.

M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie d'être parmi nous.

Ma première question s'adresse à la secrétaire parlementaire du ministre.

Un peu plus tôt, j'ai parlé avec M. Gameau de transport ferroviaire et d'aéroports. Malheureusement, j'ai manqué de temps et je n'ai pas pu parler des ports. Il y a une vague qui tend vers la privatisation. J'ai lu dans le quotidien *The Globe and Mail* que le gouvernement libéral avait engagé la firme Morgan Stanley pour étudier la question de la privatisation de 18 ports. Je me demandais deux choses.

Tout d'abord, la liste de ces 18 ports est-elle publique? Pourriez-vous donner des exemples de l'un et de l'autre, bref, nous dire quel type de port on envisage de privatiser et quel type on n'envisage pas de privatiser? Aussi, pourriez-vous situer le port de Trois-Rivières dans l'une ou l'autre de ces catégories?

[Traduction]

Mme Kate Young (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Je répète certainement ce que le ministre a dit, que la privatisation des ports et aéroports n'est pas une chose qui a été débattue. C'est bien sûr un très grand sujet, mais je n'ai aucun renseignement là-dessus.

M. Michael Keenan: Madame la présidente, j'ajouterais que les 18 ports en question représentent les 18 ports constitués en autorités aéroportuaires, avec des lettres patentes signées par le ministre des Transports. Trois-Rivières est un de ces 18 ports.

[Français]

M. Robert Aubin: Je reviens au transport ferroviaire. Comme le ministre en a fait état un peu plus tôt, 3,3 millions de dollars sur trois ans ont été versés pour évaluer de façon approfondie le projet de VIA Rail de trains à forte fréquence. Le crédit 1b demande une autorisation de 886 764 \$ supplémentaires.

Pourriez-vous nous indiquer précisément à quoi serviront ces fonds dans le processus d'évaluation du projet? Qu'est-ce qui est ajouté, qu'est-ce qui est nouveau par rapport à la prévision budgétaire précédente?

M. Michael Keenan: Comme le ministre l'a dit, le gouvernement du Canada, qu'il s'agisse du ministère des Finances ou encore du ministère des Transports, doit faire ses devoirs lorsqu'il est question d'investissements dans le projet de trains à forte fréquence.

[Traduction]

Le montant de 888 000 \$ dans le Budget supplémentaire des dépenses (B) correspond à une des trois années de financement prévues dans le budget 2016. Ils nous servent essentiellement à la diligence appropriée, aux activités de bonne analyse des prévisions de coûts, des prévisions de nombres de passagers, pour disposer d'une analyse financière solide aussi rapidement que possible afin d'appuyer le gouvernement dans sa décision définitive à savoir s'il faut investir ou non dans le service ferroviaire à fréquence élevée proposé par VIA Rail.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

J'ai une autre question et elle s'adresse à la secrétaire parlementaire, dans un esprit de transparence.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Aubin, vous pouvez avoir une courte question.

•(1000)

[Français]

M. Robert Aubin: Je voulais savoir quels étaient les partenaires avec lesquels le ministre des Finances et le ministre des Transports, entre autres, avaient discuté d'une éventuelle banque de l'infrastructure. Il y avait la firme BlackRock. Cette liste des partenaires peut-elle être rendue publique aussi?

M. Michael Keenan: Les partenaires de la banque de l'infrastructure proposée ne sont pas définis, car le gouvernement est en train de développer les détails pour sa mise en oeuvre.

[Traduction]

Le ministre des Finances a annoncé la banque dans la mise à jour de l'automne. Le gouvernement du Canada s'emploie, dans le cadre de sa grande stratégie, à renouveler l'infrastructure canadienne en mettant au point des plans pour la façon précise dont la banque fonctionnerait. Ceux-ci seront annoncés prochainement.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

M. Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie toutes les personnes qui se sont déplacées ce matin pour répondre à nos questions.

Mes questions s'adresseront à Mme Boileau, sous-ministre adjointe qui, sauf erreur, s'occupe des questions de finances en matière d'infrastructures.

Dans vos notes d'allocation que vous nous avez transmises, à la troisième page, vous dites ceci: « Les fonds dont nous demandons le transfert proviennent du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale [...] »

Pouvez-vous nous donner plus d'information là-dessus? S'agit-il de fonds qui n'ont pas été utilisés dans les municipalités et que vous demandez à récupérer pour d'autres projets?

Mme Darlene Boileau (sous-ministre adjointe, Services ministériels, et dirigeante principale des finances, Infrastructure Canada): Ce à quoi vous faites référence est lié au crédit 10b du Budget supplémentaire des dépenses (B). Le montant d'argent pour les rajustements des contributions sera pris dans le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale et dans le Fonds sur l'infrastructure frontalière. Ces programmes ont pris fin en 2014 et ces fonds sont maintenant disponibles pour être transférés dans le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence.

M. Alain Rayes: Donc, ce sont des fonds auxquels les municipalités avaient accès. On sait que les municipalités ont beaucoup de demandes. Prenez-vous ces fonds pour répondre à d'autres demandes d'Infrastructure Canada ou est-ce qu'ils serviront maintenant à réaliser des projets municipaux?

Mme Darlene Boileau: Ces fonds retourneront dans les municipalités, puisqu'ils seront versés dans le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence. Ces fonds seront redistribués aux municipalités qui n'ont pas eu accès à ce fonds pendant que le programme existait. Le programme a commencé en 2004 et s'est terminé en 2014. Les fonds qui n'ont pas été utilisés ou qui ont été retournés parce que les projets avaient coûté moins cher que prévu seront transférés à nouveau aux municipalités.

M. Alain Rayes: Merci.

On parle beaucoup de la nouvelle banque de l'infrastructure du ministre des Finances ou du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités. Tous les deux en disent grand bien.

Selon les informations qu'on nous a transmises, la contribution fédérale de 15 milliards de dollars au financement de cette banque de 35 milliards de dollars proviendrait d'un fonds prévu initialement, dans l'exercice budgétaire, pour les municipalités. Est-ce bien ce que nous devons comprendre?

Mme Darlene Boileau: Les 15 milliards de dollars auxquels nous faisons référence font partie de la plateforme du gouvernement en matière d'investissements en infrastructures. C'est de l'argent frais qui a été annoncé dans le budget de 2016. Comme le sous-ministre de Transports Canada l'a fait remarquer, c'est un travail en cours et qui se poursuivra.

M. Alain Rayes: Selon ce que je comprends, on prend le montant de 15 milliards de dollars destiné aux infrastructures qui avait été annoncé dans l'exercice budgétaire et on le met dans la banque de l'infrastructure, qui, elle, devrait servir à réaliser des projets d'infrastructures par la suite. En fait, ce sont des fonds qui existaient déjà, et non de nouveaux fonds qui ont été ajoutés dans la mise à jour économique. Ils proviennent du budget de 2016 d'Infrastructure Canada.

Mme Darlene Boileau: Cela fait partie de la plateforme qui a été annoncée dans le budget de 2016. Cet argent sera alloué à ces investissements.

M. Alain Rayes: Merci.

Le secrétaire parlementaire et le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités ont lancé beaucoup de chiffres lors des dernières périodes de questions orales à la Chambre. Ils nous ont dit que plus de 900 projets d'infrastructures avaient été acceptés. Cependant, quand on regarde les chiffres, on constate que seuls huit des projets qui ont été acceptés sont en chantier présentement.

C'est une donnée qui remonte à environ trois semaines. Supposons que le nombre de ces projets en soit maintenant à 10 ou à 12. Est-ce que ce chiffre est erroné? Sinon, on pourrait penser qu'il n'y a qu'une dizaine de projets au Canada qui sont en chantier depuis le début de l'année.

•(1005)

Mme Darlene Boileau: Est-ce à moi que vous posez la question?

M. Alain Rayes: Tout à fait. Mes questions vont s'adresser strictement à vous.

Mme Darlene Boileau: Les 700 projets auxquels nous faisons référence font partie des investissements de la phase 1 d'Infrastructure Canada.

M. Alain Rayes: Vous parlez maintenant de 700 projets, mais le secrétaire parlementaire a parlé de plus de 900.

Mme Darlene Boileau: C'est plus de 900 projets, si l'on tient compte des projets qui ont commencé l'automne dernier. Parmi ces 900 projets, il y en a environ 700 qui font partie de la phase 1, qui a été annoncée au mois d'avril. Environ 70 % des projets ont débuté. En ce qui concerne ces projets, le financement fédéral inclut des fonds pour la conception, la portée, le développement, les études d'ingénierie...

M. Alain Rayes: Ma question porte sur les chantiers en cours, c'est-à-dire là où il y a des chargeuses-pelleteuses et des gens qui travaillent sur le terrain. Vous dites que 70 % de ces 900 projets...

Mme Darlene Boileau: Des fonds ont été alloués à 70 % de ces 900 projets non seulement pour avoir des chargeuses-pelleteuses et des gens sur les chantiers...

M. Alain Rayes: Ma question vise à savoir combien de ces 900 projets sont en chantier présentement. Je parle de projets pour lesquels on a installé des cônes de signalisation orange et où des gens travaillent. Pouvez-vous m'en donner le nombre?

Mme Darlene Boileau: J'ai ici un chiffre qui a été utilisé il y a quelques semaines, mais je ne sais pas s'il a augmenté ou diminué depuis.

M. Alain Rayes: D'accord.

Mme Darlene Boileau: Nous pourrions vous faire parvenir cette information.

M. Alain Rayes: C'est parfait.

Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

M. Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Madame Hurdle et monsieur Cautillo, j'ai des questions portant sur deux projets précis.

En ce qui concerne le pont Windsor-Detroit, le plan d'entreprise de ce pont a-t-il été mis à jour?

Mme Linda Hurdle (dirigeante administrative principale des finances, Autorité du Pont Windsor-Détroit): Oui. De toute évidence, nous procédons à un examen régulier du plan d'entreprise et fournissons des mises à jour au fur et à mesure que le projet avance. Il y a un certain nombre d'activités qui se déroulent présentement au niveau du projet en ce qui concerne des acquisitions de propriétés américaines, des préparations du site du côté canadien, et le déplacement de services publics. Nous examinons et actualisons régulièrement le plan au fur et à mesure que les activités progressent.

M. Ken Hardie: Que représente l'augmentation plutôt substantielle du budget?

La présidente: Monsieur Hardie, je dois vous arrêter là.

Mme Linda Hurdle: Alors le...

La présidente: Excusez-moi, je suis désolée. Je sais combien de travail est consacré à la préparation à comparaître devant le Comité au sujet du Budget supplémentaire des dépenses. Nous sommes appelés à voter, et nous avons une certaine distance à parcourir pour arriver à la Chambre pour le faire.

Je vais demander au Comité, s'il le souhaite maintenant, qu'on mette au vote les crédits demandés par les divers ministères qui sont devant nous aujourd'hui.

M. Ken Hardie: Oui, je le propose.

La présidente: MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Crédit 1b — Dépenses de fonctionnement.....34 048 601 \$

Crédit 5b — Dépenses en capital.....1 950 000 \$

Crédit 15b — Subventions et contributions - Infrastructure de transport.....6 407 437 \$

Crédit 20b — Subventions et contributions - Autre.....3 724 318 \$

(Les crédits 1b, 5b, 15b et 20b sont adoptés, avec dissidence.)

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 5b — Dépenses en capital.....23 851 425 \$

Crédit 10b — Contributions.....20 969 937 \$

(Les crédits 5b et 10b sont adoptés, avec dissidence.)

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Crédit 1b — Paiements à la Société.....1 \$

(Le crédit 1b est adopté, avec dissidence.)

LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.

Crédit 1b — Paiements à la Société.....15 606 000 \$

(Le crédit 1b est adopté, avec dissidence.)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1b — Paiements à la Société.....35 690 000 \$

(Le crédit 1b est adopté, avec dissidence.)

AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DETROIT

Crédit 1b — Paiement à l'Autorité.....350 584 925 \$

(Le crédit 1b est adopté, avec dissidence.)

La présidente: Puis-je faire rapport des crédits 1b, 5b, 15b et 20b sous la rubrique Ministère des Transports, des crédits 5b et 10b sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada, du crédit 1b sous la rubrique La Société des ponts fédéraux Limitée, du crédit 1b sous la rubrique Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., du crédit 1b sous la rubrique VIA Rail Canada Inc. et du crédit 1b sous la rubrique Autorité du Pont Windsor-Detroit à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

La présidente: Merci beaucoup.

Toutes mes excuses aux fonctionnaires qui sont venus à cette séance. Je vous remercie de tous les renseignements que vous nous avez fournis.

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>