



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 026 • 2<sup>e</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 8 mai 2008**

—  
**Président**

**M. Mervin Tweed**

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

**<http://www.parl.gc.ca>**

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

Le jeudi 8 mai 2008

•(1100)

[Traduction]

**Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour à vous tous. Bienvenue à cette 26<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, nous examinons aujourd'hui le Budget principal des dépenses 2008-2009. Ainsi nous allons examiner les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70 et 75, sous la rubrique Transports, renvoyés au comité le jeudi 28 février 2008.

Nous accueillons ce matin l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Il est accompagné de ses collaborateurs du ministère des Transports, soit M. Louis Ranger, sous-ministre, et M. André Morency, sous-ministre adjoint, Gestion ministérielle et gouvernance des sociétés d'État. D'Infrastructure Canada, nous accueillons David Cluff, sous-ministre adjoint, Direction générale des services ministériels et agent principal des finances. Je vous remercie de votre présence.

Je désire également informer les membres que la séance d'aujourd'hui est télévisée. Je sais qu'il va y avoir beaucoup de questions pour le ministre et les responsables du ministère, et je voudrais donc que l'on respecte dans la mesure du possible le temps de parole prévu pour les intervenants. Vous voudrez peut-être me regarder de temps à autre, car je vais vous prévenir lorsqu'il ne vous restera plus qu'une minute; ainsi chacun aura l'occasion de parler avec le ministre.

Monsieur le ministre, bienvenue. Nous avons hâte d'entendre vos remarques liminaires de même que les réponses que vous allez nous fournir ce matin.

**L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités):** Merci beaucoup, monsieur le président et membres du comité.

Mes collaborateurs et moi-même sommes ici pour discuter du Budget principal des dépenses de 2008-2009 concernant le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. C'est la troisième occasion qui m'est donnée de venir témoigner devant le comité au sujet du Budget principal des dépenses. Depuis ma première visite, d'importants progrès ont été réalisés au sein de notre portefeuille, un portefeuille qui couvre un champ très large avec Transports Canada, Infrastructure Canada et 16 sociétés d'État.

Nous continuons de nous attaquer à certains des enjeux les plus importants auxquels le Canada se trouve confronté aujourd'hui, notamment le rendement de notre économie, la sécurité et la sûreté des transports, la durabilité de l'environnement et la qualité de vie dans nos villes et collectivités à laquelle contribue l'infrastructure publique.

Les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et de collectivités ont contribué de façon importante à

chacun de ces secteurs, et j'en profite pour vous remercier de votre participation active au programme d'action législative et à l'étude d'un certain nombre de questions stratégiques importantes qui influent sur notre portefeuille.

Je remercie en particulier le comité d'avoir étudié le projet de loi C-23, qui modifie la Loi maritime du Canada. Les projets de modification auront pour effet de renforcer le cadre opérationnel des administrations portuaires canadiennes et contribueront ainsi à faire du transport maritime un secteur plus vigoureux et plus concurrentiel. Je ne saurais passer sous silence la participation du comité à l'étude sur la sécurité ferroviaire et à la modification de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Enfin, je remercie le comité de s'être penché sur le futur rôle de la Loi sur la protection des eaux navigables, la LPEN. De notre point de vue, la LPEN, l'un des instruments canadiens les plus anciens, doit mettre en évidence les besoins économiques actuels et répondre à l'augmentation de volume du transport maritime et à la variété de l'utilisation des eaux navigables canadiennes. Ce sera un plaisir de travailler avec vous à l'examen de toutes ces questions cruciales pour les transports et l'infrastructure au Canada.

[Français]

Au cours de la dernière année, collègues, notre gouvernement a réalisé d'importants investissements dans les transports et l'infrastructure du pays. Ainsi, nous contribuons à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens et de la compétitivité canadienne sur la scène mondiale.

Vous n'êtes pas sans savoir que nous avons lancé le plus important programme d'infrastructure de l'histoire du pays. Le plan d'infrastructure Chantiers Canada comprend des investissements de 33 milliards de dollars pour des enjeux que les Canadiens ont à coeur, notamment l'environnement, l'économie ainsi que des collectivités plus fortes et plus prospères.

Notre plan prévoit un cadre d'investissement prévisible à long terme et sans précédent qui va aider les provinces, les territoires et les collectivités à planifier leur avenir. En fait, plus de la moitié des fonds, soit 17,6 milliards de dollars, pour être plus précis, ira aux municipalités par l'entremise du rabais de 100 p. 100 de la TPS et du Fonds de la taxe sur l'essence, et ce, afin de moderniser les infrastructures du Canada.

On prévoit que Chantiers Canada va générer, avec l'aide des autres ordres de gouvernement et les partenaires financiers, au moins 50 milliards de dollars en financement nouveau. Depuis le lancement du plan Chantiers Canada par le premier ministre en novembre dernier, nous avons fait des progrès importants dans la mise en application de ce plan. Nous avons signé des accords-cadres avec huit provinces et territoires, et nous prévoyons faire de même sous peu avec les autres provinces et territoires.

Le Fonds de la taxe sur l'essence sert à financer plus de 2 000 projets communautaires.

Le plan Chantiers Canada nous permet de réaliser des progrès rapides en finançant des projets prioritaires partout au Canada. Ces projets encouragent une économie plus productive, notamment notre engagement de 100 millions de dollars pour améliorer les routes au Nouveau-Brunswick, et un environnement plus propre. Comme vous le savez, nous avons annoncé un financement d'un milliard de dollars pour le transport en commun dans la région du Grand Toronto afin de réduire la gestion routière.

Nous finançons également des projets clés relatifs à l'eau potable. Notre investissement de 50 millions de dollars pour le projet d'assainissement des eaux de la région Huron Elgin London, dans le sud de l'Ontario, en est un exemple.

Ces projets encouragent également une meilleure qualité de vie dans nos collectivités, comme en fait foi l'annonce du financement de 40 millions de dollars pour la création d'un centre pour l'excellence dans le sport à Calgary et une contribution de huit millions de dollars pour aider à la revitalisation d'un quartier culturel à Montréal, soit le Quartier des spectacles.

Outre le plan Chantiers Canada, nous continuons de poser des actes concrets à l'égard de chaque mode de transport. Dans le secteur des transports en commun, nous avons porté nos investissements à 1 milliard de dollars par année et nous avons prévu dans le Budget de 2008 une somme de 500 millions de dollars pour appuyer les dépenses en capital au moyen de la Fiducie pour l'infrastructure de transport en commun.

Dans le secteur ferroviaire, nous avons adopté le projet de loi C-8, afin de protéger les expéditeurs ferroviaires contre une éventuelle emprise abusive sur le marché par les compagnies de chemin de fer. Par ailleurs, nous avons entrepris l'examen du transport ferroviaire des marchandises et signé deux protocoles d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada. Dans le premier cas, l'objectif visé est de rehausser la sûreté du transport ferroviaire au Canada, tandis que le second protocole traite de la question des émissions produites par les chemins de fer. Dans les deux cas, l'importance des chemins de fer dans les échanges commerciaux du Canada est mise en évidence.

Nos progrès sont également dignes de mention dans le transport aérien depuis l'introduction de la politique Ciel bleu, il y a un an, tandis que l'élan vers une plus grande libéralisation des services aériens continue de se renforcer.

En juin dernier, le premier ministre Harper a rencontré ses homologues européens à l'occasion du Sommet Canada-Union européenne, et tous se sont entendus pour entamer des négociations en vue de la conclusion d'un accord général des services aériens entre le Canada et l'Union européenne.

• (1105)

[Traduction]

Je suis très heureux de vous annoncer qu'un an après l'introduction de la politique Ciel bleu, la troisième série de négociations vient de s'ouvrir à Bruxelles. Voilà de bonnes nouvelles, tant pour les voyageurs que pour l'industrie des voyages.

Dans le secteur du transport maritime, comme je l'ai déjà mentionné, nous sommes allés de l'avant, grâce à votre aide, avec des modifications à la Loi maritime du Canada. J'ai également eu le plaisir, le mois dernier, d'annoncer que le gouvernement du Canada va apporter une contribution de 101 millions de dollars, au cours des cinq prochaines années, pour aider Marine Atlantique S.C.C. à affréter un traversier pour la liaison avec Terre-Neuve-et-Labrador.

D'autre part, nous avons accompli des progrès dans la mise en place d'un réseau de transport plus durable, et il ne saurait en être autrement. Le secteur des transports est responsable d'environ 25 p. 100 de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre du Canada. Voilà pourquoi nous allons de l'avant avec des dispositions réglementaires nationales sur la consommation de carburant des voitures et des camionnettes neuves, et voilà pourquoi nous passons à l'action dans des secteurs clés visés par notre Stratégie ecoTransports, applicable à tous les modes de transport.

Nous collaborons également avec nos homologues provinciaux et territoriaux à l'amélioration et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en investissant dans l'assainissement de l'eau, dans l'énergie verte et dans le nettoyage des sites contaminés.

• (1110)

[Français]

Honorables collègues, voilà l'action que vous avons entreprise, et comme vous êtes à même de le constater, les résultats que nous avons obtenus semblent très nombreux et sont effectivement nombreux. Mais il y a encore beaucoup de travail à faire. Je vous demande donc de recommander que le Parlement approuve les dépenses prévues dans le Budget principal que le président du Conseil du Trésor a déposé le 28 février dernier.

Le Budget principal des dépenses 2008-2009 prévoit, pour le portefeuille, un total de 4,544 milliards de dollars, dont 1,32 milliards de dollars pour Transports Canada et 2,456 milliards de dollars pour le Bureau de l'infrastructure du Canada, le reste étant affecté à diverses sociétés d'État.

Nous n'avons pas le temps d'aller dans le détail, mais permettez-moi d'aborder brièvement les deux éléments constitutifs du portefeuille, Transports Canada et Infrastructure Canada.

Pour Transports Canada, le Budget principal des dépenses 2008-2009, soit 1,032 milliard de dollars, fait état d'une augmentation nette de 173,3 millions de dollars par rapport aux 859 millions de dollars prévus dans le budget de 2007-2008. La hausse nette de 173,3 millions de dollars est le résultat de diverses augmentations totalisant 293,5 millions de dollars pour la réalisation de nouvelles initiatives et l'exécution de changements dans les programmes existant, augmentations qui viennent atténuer des réductions de fonds de 120,2 millions de dollars par suite de l'arrivée à terme de programmes et de réductions pangouvernementales.

Du 1,032 milliard de dollars, 9,7 p. 100, soit 100,1 millions de dollars, représente des paiements de transferts, c'est-à-dire: 54,9 millions de dollars pour le pont de la Confédération; 41,9 millions de dollars pour la Voie maritime du Saint-Laurent; 3,3 millions de dollars pour le pont Victoria.

Aux autres ressources, soit 932,2 millions de dollars, viennent s'ajouter des revenus disponibles de 345,6 millions de dollars, ce qui représente un budget de 1,28 milliard de dollars pour le ministère pour les dépenses ci-après: 471,7 millions de dollars au titre des programmes de subventions et de contributions; 382,5 millions de dollars pour les coûts en personnel; 278,3 millions de dollars au titre des autres coûts de fonctionnement; 78,2 millions de dollars pour les immobilisations et enfin, 67 millions de dollars aux régimes d'avantages sociaux.

Passons maintenant au portefeuille de l'infrastructure.

[Traduction]

Le total des fonds demandés s'élève à 2,456 milliards de dollars, une augmentation nette de 437,8 millions de dollars comparative-ment aux 2,018 milliards de dollars alloués en 2007-2008. L'augmentation nette de 437,8 millions de dollars est requise pour répondre aux demandes grandissantes de financement des programmes d'infrastructure. À cet égard, j'aimerais mentionner plus particulièrement la somme de 327,8 millions de dollars destinée à financer la seconde année du Programme de financement de base de l'infrastructure des provinces et des territoires, et une augmentation de 197,5 millions de dollars du Fonds de la taxe sur l'essence, ce qui porte le total destiné à ce fonds de 800 millions de dollars à près de 1 milliard de dollars cette année.

Ces augmentations sont compensées jusqu'à un certain point par les diminutions de financement pour certains programmes dont la plupart des engagements ont été pris au cours des années précédentes.

Bien entendu, le Budget principal des dépenses comprend également le financement nécessaire aux activités du ministère et à la prestation de ses programmes, soit une somme de 37,5 millions de dollars.

• (1115)

[Français]

En ma qualité de ministre, j'assume un certain nombre de responsabilités qui n'ont besoin d'aucun crédit du Parlement et, de ce fait, qui ne figurent pas dans le budget, notamment: la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires; l'Administration de pilotage des Grands Lacs; l'Administration de pilotage du Pacifique; l'Administration de pilotage de l'Atlantique; l'Administration de pilotage des Laurentides; l'Administration du pont Blue Water; Ridley Terminals Inc.; la Monnaie royale canadienne et ses filiales; la Société immobilière du Canada.

Honorables collègues, je n'ai pas le temps d'entrer dans les détails en ce qui concerne la liste. Cela dit, j'estime que les chiffres que je vous ai présentés aujourd'hui témoignent de l'importance que notre gouvernement accorde aux priorités que nous avons définies dans notre portefeuille.

Monsieur le président, je serai heureux de répondre aux questions des collègues autour de la table sur les démarches en général et sur toute mesure que prévoit le Budget principal des dépenses.

Merci de votre attention.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Volpe, vous avez la parole.

**L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.):** Merci monsieur le président.

Tout d'abord, je voudrais vous remercier, monsieur le ministre, ainsi que vos collaborateurs ministériels.

[Français]

Je voudrais commencer par remercier le ministre d'avoir reconnu le travail des députés membres de ce comité. Ce n'est pas anormal que le ministre reconnaisse le travail des comités dans la résolution des problèmes du gouvernement, et cela nous fait plaisir.

[Traduction]

Il va sans dire que nous sommes très contents de vous entendre rendre hommage au comité pour le travail qu'il a accompli, mais j'ai tout de même quelques questions à vous poser.

Sachant que nous n'avons pas beaucoup de temps, monsieur le ministre, je voudrais saisir cette occasion pour vous parler du rapport de la vérificatrice générale en ce qui concerne votre ministère, et notamment le SGS dans le domaine du transport aérien. Si je soulève cette question, c'est parce que les membres du comité qui sont autour de la table ont travaillé d'arrache-pied et de façon non partisane afin de garantir que nous aurons en place un système tout à fait approprié. Mais, il semble que la vérificatrice générale ait confirmé certaines des conclusions de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires. Il semble, par exemple — pour ne nommer que cet élément-là — que le système actuel ne donne pas des résultats correspondants aux attentes du comité.

J'aimerais donc que vous nous en parliez, monsieur le ministre, étant donné que nous n'avons toujours pas adopté ce projet de loi à la Chambre et que l'appui de certains membres du comité pourrait justement dépendre des réponses que vous allez nous fournir aujourd'hui.

Premièrement, il semble que les responsables ministériels n'aient pas reçu suffisamment de formation pour bien remplir le rôle de surveillance qu'on leur a confié: 15 p. 100 de ces responsables n'ont pas terminé leur formation, et un autre 15 p. 100 sont insuffisamment formés ou qualifiés pour bien accomplir leurs tâches. De même, le nombre d'inspecteurs, qui devait rester constant, d'après ce qu'on nous avait dit, voire même augmenter, diminue d'environ 8 p. 100 par année. Donc, la surveillance ministérielle, les activités d'inspection directes et de réglementation et la vérification de systèmes qui devaient être approuvés au préalable ne semblent pas être suffisantes.

Je suis sûr que vous pourrez me fournir des explications à ce sujet mais, en ce qui concerne le comité, malgré les efforts et l'énergie que nous avons consacrés à l'élaboration d'un système qui pourrait bénéficier de l'appui du public, votre ministère ne semble pas être en mesure de répondre aux attentes du comité et du public, si l'on en juge d'après sa performance et ses capacités actuelles.

• (1120)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci beaucoup, monsieur Volpe de vos observations et de me donner l'occasion également de mettre les choses au point en ce qui concerne la situation actuelle.

Je répète que les transports aériens au Canada sont parmi les plus sécuritaires du monde. La vérificatrice générale, de même que l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou l'OACI, ont reconnu que Transports Canada est un chef de file mondial dans la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur de l'aviation.

Chers collègues, la vérificatrice générale ne remet aucunement en question la sécurité du public voyageur en ce qui concerne les transports aériens. Son rapport présente plutôt une évaluation de certains aspects liés à l'administration et à la planification, ainsi que la façon dont Transports Canada gère la transition vers ces systèmes de gestion de la sécurité.

Je vais céder la parole à mon sous-ministre pour vous expliquer en détail tout ce qui s'est produit depuis le dépôt du rapport, si vous le souhaitez. Il en aura pour deux ou trois minutes.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je veux bien lui laisser l'occasion de la faire, monsieur le ministre, mais il ne faut pas oublier non plus que, pour nous, c'est l'occasion de demander à l'exécutif de nous rendre des comptes. Je sais que vous parlez pour eux, et je ne cherche aucunement à être antagoniste, mais j'ai tout de même d'autres questions à poser. Donc, si le sous-ministre veut bien répondre, j'espère qu'il s'efforcera d'être bref, pour que le président me permette ensuite de continuer.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Monsieur Volpe, pour ce qui est du nombre d'inspecteurs, je pense qu'il pourra vous rassurer: le fait est que le nombre ne diminue pas de 8 p. 100 chaque année, et il pourra également répondre aux autres questions précises que vous avez posées.

**M. Louis Ranger (sous-ministre, ministère des Transports):** Permettez-moi d'apporter deux mises au point, et s'il y a d'autres questions spécifiques, M. Merlin Preuss pourra y répondre.

Premièrement, pour ce qui est des avions d'affaires, il s'agit en réalité du segment le plus sécuritaire d'un secteur déjà extrêmement sécuritaire. Pourquoi? Parce que si vous êtes un homme d'affaires et vous pouvez vous permettre de posséder un avion, vous voudrez certainement vous assurer d'avoir le meilleur pilote et le meilleur mécanicien au pays. Toutes les statistiques indiquent que c'est le segment le plus sécuritaire d'un secteur déjà très sécuritaire. Voilà donc un premier élément d'information.

Deuxièmement, les lacunes que vous avez évoquées découlent d'une vérification que nous-mêmes avons effectuée. Nous n'avons pas eu besoin de la vérificatrice générale pour les découvrir. Nous avons nous-mêmes pris l'initiative d'effectuer cette vérification et nous prenons des mesures très précises en matière de formation et dans d'autres domaines, afin de combler les lacunes mises en évidence par cette vérification dont nous-mêmes avons pris l'initiative. Il s'agit d'un nouveau modèle, et nous voulons nous assurer que le public comprend bien que ce dernier permettra non seulement de préserver, mais d'améliorer notre bilan en matière de sécurité.

**L'hon. Joseph Volpe:** Merci, monsieur Ranger.

Je pense qu'il est important de mentionner publiquement que certains de vos plus importants détracteurs n'acceptent pas cet argument. Le juge Moshansky, qui a comparu devant le comité, semble ne pas en être convaincu. Il en va de même pour l'Association des pilotes.

S'agissant maintenant de vos expériences avec le milieu des affaires... Et vous avez parfaitement raison: les hommes d'affaires ont intérêt, pour des raisons surtout personnelles, plutôt que commerciales, à s'assurer que leur équipement est sécuritaire. Donc, je m'attends toujours à ce qu'on me fournisse une réponse à ce sujet. Mais, si vous me permettez, je voudrais aborder un autre sujet.

Monsieur le ministre, un de vos collègues au Cabinet s'est prononcé sur l'une des questions que vous avez soulevées ici, à savoir l'efficacité de notre système de transport en ce qui concerne nos ponts, et notamment ceux se trouvant dans le corridor Detroit-Windsor. On nous a dit que la sécurité est le plus important obstacle à la libre circulation des liens entre nos deux pays.

Je sais que vous avez fait une annonce il y a environ deux semaines concernant l'accroissement de notre capacité dans ce domaine. À l'heure actuelle, seulement 50 p. 100 de la capacité du pont qui traverse la rivière est utilisée. Travaillez-vous donc avec votre collègue au Cabinet, notamment le ministre responsable de l'ASFC, afin de garantir la libre circulation des marchandises entre Windsor et Detroit? Dans l'affirmative, quelles mesures avez-vous

prises qui n'auraient pas encore été mises en application à la frontière?

C'est bien beau d'entendre vos propos rassurants, mais nous voulons savoir spécifiquement quelles mesures ont été prises pour que cela se fasse. Ce pont ne va pas être construit la semaine prochaine.

• (1125)

**Le président:** Monsieur Cannon.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je tiens à vous rassurer à ce sujet, monsieur Volpe. Vous êtes déjà au courant du PIRD, c'est-à-dire du projet du passage international de la rivière Detroit, qui est en cours. Le gouvernement actuel, de même que le gouvernement précédent, se sont penchés sur cette question.

S'agissant des conclusions relatives à la capacité du pont, il est vrai que nous avons un cliché de la situation actuelle, mais il reste que dans les années qui viennent — notamment, d'ici l'an 2012, par exemple — la capacité du pont sera pleinement utilisée. Par conséquent, une question importante est la construction d'un nouveau pont d'ici 2013, afin d'être en mesure de créer de nouvelles capacités, capacités qui seront nécessaires dans les années qui viennent.

Je dirais également, cher collègue, que la nécessité d'être accommodants — car c'est cela la réalité — vis-à-vis des Américains, étant donné leurs préoccupations en matière de sécurité, est justement l'un des défis que nous avons à relever, mais en même temps, il nous faut trouver de nouveaux moyens et lancer de nouvelles initiatives qui vont permettre au Canada de continuer à profiter de relations que nous avons établies avec ce partenaire commercial.

Si je ne m'abuse, la première fois que j'ai comparu devant le comité, c'était l'une des principales préoccupations qui a été soulevée, et nous avons effectivement indiqué que nous répondons aux préoccupations de nos homologues américains en matière de protection en essayant de relever les divers défis qui se présentent, mais en même temps, nous voulons nous assurer que nos frontières sont ouvertes, assurent la libre circulation des marchandises et que le Canada pourra demeurer concurrentiel sur des marchés mondiaux qui deviennent de plus en plus difficiles.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Merci, monsieur le président. D'abord, j'aurais un premier commentaire par rapport à ce que vous disait M. Volpe sur le service d'inspection de l'aviation civile.

Monsieur le ministre, nous avons eu de longues discussions au comité au sujet du nombre d'inspections. Nous avons même reçu une lettre signée par M. Grégoire, de votre ministère, le 14 mars 2007, qui nous disait que le nombre avait augmenté. Par contre, la vérificatrice générale nous dit, à la page 16 de son rapport, qu'il y a une réduction de 8 p. 100 du service d'inspection et de sécurité.

Le problème, c'est qui doit-on croire? Monsieur le ministre, c'est votre responsabilité de vous assurer que vos fonctionnaires, quand ils comparaissent devant un comité, nous donnent les bons renseignements. C'est le commentaire que j'avais à faire; ce n'est pas une question, monsieur le ministre.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Mais, je pourrai y répondre.

**M. Mario Laframboise:** Vous ferez ce que vous voudrez.

Dans votre allocution, vous avez vanté Marine Atlantique et les sommes investies dans le traversier de Terre-Neuve-et-Labrador. À la page 26-3 du sommaire des dépenses, il est indiqué que vous avez effectivement gonflé de 25 millions de dollars les dépenses de Marine Atlantique.

Toutefois, je n'ai rien vu par rapport aux problèmes que vivent les gens des Îles-de-la-Madeleine et au traversier permanent qu'ils vous ont demandé. Encore une fois, il n'y a pas d'argent. Vous avez dit que vous feriez un projet-pilote. L'hiver est terminé et vous n'avez pas investi, mais il y aura un autre hiver l'an prochain. Je vous l'annonce: il y aura un hiver l'an prochain.

Que va-t-on faire? Y aura-t-il de l'argent pour s'assurer qu'il y ait un traversier toute l'année aux Îles-de-la-Madeleine?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci, collègue. Si le temps le permet, je demanderai au sous-ministre de vous répondre au sujet particulier de la note de M. Grégoire par rapport aux observations qui ont été faites par la vérificatrice générale.

Cela étant dit, je tiens à vous rassurer et à rassurer les habitants des Îles-de-la-Madeleine. J'ai eu des discussions et des rencontres avec le maire de Cap-aux-Meules. On a échangé de la correspondance à ce sujet. Vous savez comme moi que la fonte des glaces permettra une réorganisation des services de traversiers.

L'engagement que j'ai pris auprès du maire et des Madelinots est à l'effet de procéder, dès l'année qui vient, par projet-pilote afin que nous puissions avoir une expérience très concrète. Je souhaite déposer et présenter au gouvernement un plan d'affaires pour que nous puissions éventuellement envisager un service de 12 mois par année pour les gens des Îles-de-la-Madeleine. C'est un engagement formel que j'ai pris; je l'ai adressé par écrit au maire des Îles-de-la-Madeleine et je l'ai réitéré sur la place publique. Généralement, monsieur Laframboise, quand un conservateur prend un engagement, au Québec et au Canada, les promesses sont tenues. C'est ce que les Québécois retiennent de notre administration.

• (1130)

**M. Mario Laframboise:** Sauf que dans votre budget, il n'y a pas d'argent prévu jusqu'à la fin de l'année financière 2007-2008, monsieur le ministre. Vous puiserez cela dans vos poches? Vous le paierez avec votre argent personnel?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Monsieur le député, vous savez que lorsque le sous-ministre m'assure qu'il a de l'argent pour procéder à des projets-pilotes, il est généralement en mesure d'appuyer ses dires.

**M. Mario Laframboise:** Ma deuxième question portera sur Postes Canada. À la page 26-2, le paiement de transfert à la Société canadienne des postes a été réduit de 25 millions de dollars. Vous avez donné 25 millions de dollars pour le traversier et réduit de 25 millions de dollars l'aide à Postes Canada. C'est probablement là que vous avez récupéré l'argent.

Qu'est-ce qu'on va payer en moins à Postes Canada en lui retirant 25 millions de dollars?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je vais demander à M. Morency de répondre à cela.

**M. André Morency (sous-ministre adjoint, Gestion ministérielle et gouvernance des sociétés d'État, ministère des Transports):** Monsieur Laframboise, le gouvernement s'est engagé à aider Postes Canada à établir son fonds de retraite, et nous avons décidé que nous allions diminuer cette contribution de 25 millions de dollars par année. Donc, cette année, cette société va recevoir 75 millions de dollars, et l'année prochaine, 50 millions de dollars. C'était pour lui donner un appui pour établir ce fonds de retraite. Il

était prévu que Postes Canada, d'ici l'année 2010-2011, serait en mesure de maintenir ce régime de retraite pour ses employés.

**M. Mario Laframboise:** Cependant, vous savez qu'on ferme présentement de plus en plus de services postaux ruraux. On est dans une vaste opération. Vous êtes en train de nous dire qu'il n'y a aucune relation entre les coupes de services qui se font présentement à Postes Canada et celles que vous faites dans le budget.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Il n'y a pas de relation de cause à effet. Dans un premier temps, la Chambre des communes a appuyé une motion que nous avons mise de l'avant pour le maintien et, dans certains cas, le rétablissement d'un service postal rural. Les gens de Postes Canada sont en train de revoir l'ensemble des lieux de dépôt. Ils sont en train de faire les vérifications qui ont été exigées par la Chambre des communes. Ce processus fonctionne très bien. Jusqu'à présent, on me dit qu'on a évalué près de 100 000 lieux ou dépôts de boîtes postales et, de cette manière, des corrections ont été apportées, dans certains cas à cause de l'étalement urbain. Des corrections sont apportées en ce qui a trait à des boîtes communautaires. Dans d'autres cas, on a suggéré aux propriétaires de rendre l'accessibilité encore plus sécuritaire pour ceux et celles qui font la livraison du courrier postal, de déplacer, dans certains cas, leur boîte postale.

Alors, c'est clair que cette opération ne se déroule pas sans heurts. Il y a des difficultés. Les gens, bien sûr, sont habitués à leur façon de faire, mais d'un autre côté, il y a la sécurité de ceux et celles qui livrent le courrier. Il y a aussi toute la question qui touche la santé des individus. On est en train d'agir, je pense, de la façon la plus valable, la plus éclairée qui soit.

**M. Mario Laframboise:** Il reste qu'en même temps, vous coupez des transferts à Postes Canada. Vous annoncez une vaste opération visant à rediscuter de l'avenir de la Société canadienne des Postes même si vous dites qu'elle va être une société d'État. Revoir ses opérations signifie peut-être qu'une foule de services ne seront plus offerts. Vous le savez. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas l'objet de ma prochaine question.

Vous avez annoncé des sommes qui seront affectées au pont Windsor-Detroit. J'ai vu que vous aviez augmenté de 21 millions de dollars les transferts destinés au pont Champlain, pour la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Compte tenu de l'état de désuétude du pont Champlain, est-ce que ça fait partie d'une opération visant à déterminer s'il faut le reconstruire? Est-ce qu'on en est là? Sinon, attendez-vous qu'il y ait des accidents?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Si vous le permettez, je vais revenir à votre affirmation voulant que Postes Canada fasse l'objet de coupes à droite et à gauche. M. Morency vous a répondu au sujet des crédits alloués cette année à Postes Canada. Nous avons en effet mis sur pied un comité dont l'objectif est de revoir certains éléments qui font partie de l'essence même de Postes Canada. Il y a eu une révolution dans le domaine des communications. Si vous ne le savez pas, vos enfants ou vos petits-enfants le savent. Cette révolution s'appelle Internet. De nouveaux moyens de communication existent maintenant.

Parmi ces opérations, il est important de revoir un certain nombre de choses qui intéressent les Canadiens, mais aussi les parlementaires et les administrateurs. À l'heure actuelle, un comité a comme mandat de nous faire des recommandations. Vous allez pouvoir en prendre connaissance.

Monsieur le président, mon collègue présume que nous allons procéder à des coupes, et je pense que le faire à cette étape-ci serait outrancier. Il va falloir qu'on voie ensemble les recommandations avant de poser des gestes. Pour ma part, je pense qu'il est important, en tant que parlementaire et personne responsable, de prendre des décisions en fonction des informations existantes plutôt que de d'aller chercher à gauche et à droite des informations qui ne sont pas encore valides ou précisées.

● (1135)

[Traduction]

**Le président:** C'est maintenant à M. Masse.

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, merci de votre présence.

J'ai d'abord une question sur le rapport de la vérificatrice générale, et je vais ensuite passer à mon sujet favori, soit le corridor Windsor-Detroit, comme d'habitude.

S'agissant du rapport de la vérificatrice générale, je trouve les observations de M. Ranger assez naïves. S'attendre à ce que les hommes et femmes d'affaires obtiennent les meilleurs mécaniciens et pilotes et se contenter de cela, eh bien, ce n'est pas acceptable, à mon avis. Il y a d'autres employés qui se servent également de ces avions. Malheureusement, nous avons un bilan au Canada; c'est pour cette raison que nous avons le Jour de deuil national, et il y a également un jour international. Le fait est que la vie des travailleurs est parfois mise en danger parce que les gens essaient de trouver des raccourcis. Il y a eu effectivement un certain nombre d'écrasements d'avions d'affaires qui ont causé la mort d'employés des entreprises concernées, et c'est tout à fait tragique. Je ne prétends pas que c'est cela qui s'est produit dans le cas de ces accidents-là, mais il reste que c'est un problème important.

Vous avez raison: la vérificatrice générale n'a pas examiné les systèmes de gestion de la sécurité. Je n'ai jamais été assez naïf pour croire que de tels systèmes suffisent pour que notre régime soit optimal. Il faut absolument qu'il y ait de la surveillance. Voilà ce qu'a indiqué la vérificatrice générale. Je voudrais donc savoir pourquoi votre ministère a annulé le Programme national de vérification, alors que nous sommes en pleine transition vers un nouveau programme de systèmes de gestion de la sécurité. Pourquoi le modèle traditionnel a-t-il été éliminé avant que nous ne sachions quels sont les véritables risques dans ce domaine?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci.

D'entrée de jeu, je voudrais faire cette observation: selon moi, le sous-ministre ne voulait pas laisser entendre que ceux qui sont visés par des systèmes de gestion de la sécurité au sein de l'industrie ne participent pas au maintien et à l'amélioration de ces systèmes. Pour moi, il est injuste de dire que le sous-ministre a laissé entendre que seulement un segment du milieu des affaires devrait être préoccupé par cette question, à l'exclusion de tous les autres qui travaillent dans ce secteur d'activité. Tel n'est pas l'objet d'un système de gestion de la sécurité.

Comme vous le savez, monsieur Masse, le système de gestion de la sécurité sur lequel nous insistons et que nous aimerions mettre en oeuvre nous permettrait d'ajouter une couche de protection et de

sécurité. Il ne s'agit aucunement d'éliminer les règles actuelles. Nous n'avons pas du tout l'intention de réduire les effectifs et de déréglementer ce secteur d'activité; au contraire, nous maintenons notre mission dans ce domaine.

Et en quoi consiste cette mission? Eh bien, il s'agit simplement de s'assurer que le Canada, Transports Canada et le secteur de l'aviation continuent d'être au premier rang en ce qui concerne la sécurité de nos activités et nos opérations. Voilà l'important défi que nous avons à relever.

**M. Brian Masse:** Mais pourquoi avez-vous annulé le Programme national de vérification?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merlin Preuss est parmi nous et je vais donc lui demander de répondre à cette question.

**M. Brian Masse:** Je vous remercie.

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Preuss.

**M. Merlin Preuss (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président.

Le Programme national de vérification était une structure administrative visant à créer des équipes dans tout le Canada qui puissent traiter avec les grandes organisations, qu'il s'agisse de grandes administrations aéroportuaires ou de grandes compagnies. C'est ce système centralisé d'administration des grandes vérifications qui a été éliminé, et non pas les vérifications proprement dites. Selon les besoins, les mêmes vérifications qui étaient effectuées pendant que le Programme national était encore en vigueur continueront d'être effectuées.

Par exemple, il y a...

**M. Brian Masse:** Écoutez, j'ai un document indiquant que cela a été éliminé.

Je voudrais passer maintenant à...

**M. Merlin Preuss:** Le Programme national de vérification a effectivement été éliminé, en tant que structure administrative distincte.

**M. Brian Masse:** Oui, merci.

Si vous permettez, monsieur le ministre, je voudrais maintenant aborder la question du corridor Windsor-Detroit. Selon ce que nous apprennent aujourd'hui les médias, le prochain poste frontalier sera situé du côté canadien; la décision aurait déjà été prise. Pourriez-vous nous le confirmer? Selon les reportages de la SRC, et même d'autres agences de transmission, la décision aurait été prise par les autorités canadiennes. Est-ce vrai?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Non, ce n'est pas vrai. Aucune décision n'a encore été prise. Il s'agit d'une simple rumeur dont les sources ne sont pas fiables. Ce que je peux vous dire, c'est que nous avons l'intention...

Vous savez, l'évaluation environnementale qui se déroule aux États-Unis est un peu différente de celle qui s'effectue au Canada. Aux États-Unis, l'évaluation environnementale devrait être terminée d'ici deux ou trois semaines, selon moi. Donc, à la fin juin ou au début juillet, j'espère que nous serons en mesure d'annoncer l'emplacement du nouveau poste frontalier.

• (1140)

**M. Brian Masse:** À titre d'information, monsieur le ministre, je vous signale que j'ai récemment organisé une réunion à Sandwich Towne au sujet de l'emplacement du futur poste frontalier. Comme je le répète depuis plusieurs années, personne, parmi les 200 personnes environ qui ont assisté à cette réunion, n'était en faveur de l'idée de le situer sur l'esplanade du pont qui se trouve à Sandwich Towne, à côté de Sterling Fuels.

Pour ceux et celles qui ne le savent pas, l'un des emplacements potentiels qui a été retenus se trouve à côté d'un poste d'approvisionnement qui dessert les Grands Lacs, et qui pourrait être agrandi. Il permet de rejoindre un autre dépôt d'approvisionnement situé aux États-Unis. À mon avis, cela présente des risques importants en matière de sécurité. Deuxièmement, il se trouve à Sandwich Towne, si bien que cela coûterait plus cher et perturberait la collectivité. Selon le consensus qui s'est dégagé, il serait préférable d'établir un poste frontalier plus loin, en aval, près de Brighton Beach. Nous espérons que l'on en tiendra compte. C'est très important pour l'histoire et le caractère de cette localité, de même que pour la sécurité nationale.

Je voudrais maintenant préparer le terrain pour vous poser une question précise. Nous savons qu'il y a déjà des ministres qui sont en tournée; par exemple, le ministre Prentice est actuellement aux États-Unis pour faire la promotion... en tout cas, il y est pour parler de la frontière. Mais, dans le rapport qu'elle a déposé hier, la vérificatrice générale a justement parlé de ses préoccupations en matière de sécurité relativement à l'immigration et aux réfugiés. Il en a été question dans le *Washington Post* et plusieurs agences de transmission de l'Associated Press aux États-Unis l'ont repris. Il était justement question de la sécurité au Canada.

Le projet de loi C-43 a récemment été déposé par le ministre chargé de la Sécurité publique. Ce dernier va également influencer sur les procédures aux postes douaniers. De quelles sommes d'argent parle-t-on et dans quelle mesure votre ministère est-il consulté en vue de garantir la libre circulation des voyageurs, des biens et des services, surtout s'il est maintenant question de modifier également notre processus d'inspection?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Ce que je peux vous dire, c'est que les responsables de notre ministère travaillent de très près avec ceux du ministère dont est chargé le ministre Day. Comme vous le savez, c'est lui qui pilote ce dossier. Je peux répondre à vos questions sur les questions de transport, mais sur la question précise...

Monsieur le sous-ministre, êtes-vous en mesure de répondre à la question de M. Masse? Ou y a-t-il quelqu'un...?

**M. Louis Ranger:** Je peux certainement vous affirmer que nous avons des relations suivies avec l'autre ministère. Nous nous consultons régulièrement — chaque semaine — sur nos diverses propositions législatives.

Mme Burr, notre SMA responsable des politiques, est parmi nous et c'est à elle que revient la responsabilité d'entretenir ces relations suivies.

**Mme Kristine Burr (sous-ministre adjointe, Groupe des politiques, ministère des Transports):** Monsieur le président, le ministère travaille en étroite collaboration avec l'ASFC sur toute une série de questions qui concernent la frontière. Nous communiquons régulièrement avec cette dernière. Cela ne veut pas dire que nous sommes au courant de tout ce que fait l'Agence, mais nous travaillons en étroite collaboration avec cette dernière dans le contexte du PIRD et sur toute question liée à la facilitation des mouvements frontaliers.

**M. Brian Masse:** À part cela, je vous conseillerais de tenir des consultations réelles sur le projet de loi C-43. Nous savons tous très bien que peu importe le nombre de guérites, si vous n'êtes pas en mesure de faire rapidement le travail qu'il y a à faire, cela finit par nous coûter des emplois. Donc, ce processus est important, non seulement pour les camions qui entrent au Canada depuis les États-Unis, mais pour nos véhicules également, et pour la livraison juste-à-temps. Selon moi, le ministère a intérêt à se montrer très actif dans ce dossier. Peu importe le nombre de ponts que nous allons construire; si le temps de traitement n'est pas approprié, personne ne réussira à passer la frontière.

Monsieur le ministre, en ce qui concerne le bureau du partenariat public-privé, la dernière fois que vous avez comparu devant le comité, vous avez dit que ce bureau serait mis sur pied pendant le premier trimestre. Donc, cela m'inquiète. Il est possible que cela retarde encore les activités. Dans vos remarques liminaires ici devant le comité, vous faites mention du pont Blue Water, qui n'a pas nécessité de financement. Il s'agit d'un exemple de garantie publique, grâce à laquelle nous pouvons être propriétaire et exploitant du pont, qui est une entité publique.

Pourquoi ne pas laisser tomber l'idée du partenariat public-privé pour ce poste frontalier en faveur du modèle retenu pour Sarnia et pour le pont Blue Water, modèle qui a été couronné de succès?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je voudrais revenir sur ce que vous disiez tout à l'heure, monsieur Masse. Comme vous avez fait allusion à ce projet, je tiens à vous rassurer, notamment en ce qui concerne la création d'emplois.

Pendant les travaux, et notamment la construction de la liaison entre la 401 et le nouveau poste frontalier, ce projet créera entre 10 000 et 15 000 emplois dans la région concernée. De plus, la construction du pont suppose la création de 10 000 emplois supplémentaires. Donc, dans cette région du sud de l'Ontario, quelque 25 000 emplois seront créés au cours des prochaines années pour la construction et l'établissement de ce nouveau poste frontalier entre le Canada et les États-Unis.

La question que vous soulevez en est une dont nous avons discuté l'autre jour. Ayant décidé d'exécuter ce projet, nous avons évidemment besoin de fonds publics, mais nous cherchons également un mécanisme qui nous permettra d'obtenir un apport de fonds privés grâce auxquels nous pourrions effectivement l'achever.

Je pourrais vous citer plusieurs exemples de ce genre de projet. Dans mes remarques liminaires, j'ai donné l'exemple du pont de la Confédération, par exemple, dont une caisse de retraite canadienne détient une participation de 30 p. 100. Il s'agit d'une initiative privée grâce à laquelle il est possible de multiplier les sources de financement afin de soutenir la création de nouvelles infrastructures au Canada. Du point de vue de notre philosophie, c'est cette orientation qui nous intéresse et que nous comptons prendre comme gouvernement. Selon nous, c'est la ligne de conduite la plus appropriée.

• (1145)

**Le président:** C'est à vous, monsieur Fast.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci, monsieur le ministre, de même que vos collaborateurs, pour votre présence parmi nous ce matin.

Mes questions font suite à celles que vous posaient M. Volpe et M. Masse au sujet du rapport de la vérificatrice générale. La vérificatrice générale a fait plusieurs observations et recommandations concernant la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur de l'aviation.

D'abord, qu'avez-vous fait face aux observations et recommandations de la vérificatrice générale? Les avez-vous acceptées? Avez-vous répondu à ses observations?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci, monsieur Fast.

Je vais demander à Merlin Preuss — quand on aura remplacé la plaquette portant le nom de Kris Burr par celle qui porte le nom de Merlin Preuss — de répondre à cette question.

**M. Merlin Preuss:** Merci pour cette question.

Le rapport de la vérificatrice générale, de même que toutes les recommandations qui s'y trouvent ont été tout à fait acceptées par le gouvernement. Dans bien des cas, nous étions déjà en train de prendre des mesures pour éliminer les faiblesses dont elle a parlé dans son rapport en ce qui concerne la mise en place de ce système.

Je vous fais également remarquer que la vérificatrice générale a noté qu'il y a encore tout le temps voulu pour opérer les changements qu'elle recommande. D'ailleurs, je peux vous confirmer que c'est le cas, puisque la mise en oeuvre du SGS en est encore à ses débuts, sauf dans le secteur du transport aérien et chez les grandes entreprises d'entretien des avions, où la mise en oeuvre de ce système est en cours depuis trois ans. Nous avons appris bien des choses grâce à ce processus, et nous tirons les bons enseignements de cette expérience au fur et à mesure qu'avance le projet.

Donc, je peux vous affirmer que le rapport de la vérificatrice générale nous est bien utile et que nous allons faire l'impossible pour donner suite à ses recommandations; par contre, je peux vous affirmer que ces difficultés potentielles ne nous ont pas échappé et que nous maîtrisons bien la situation.

**M. Ed Fast:** Dans son rapport, la vérificatrice générale remet-elle en question l'utilité fondamentale d'un SGS pour ce qui est d'améliorer la sécurité aérienne au Canada?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Absolument pas. Elle ne conteste aucunement l'utilité d'un tel système. Au contraire, elle affirme que nous avons pris la bonne orientation.

**M. Merlin Preuss:** Tout à fait, monsieur le ministre.

**M. Ed Fast:** Je vous remercie. Je tenais à tirer tout cela au clair, car certains laissent toujours entendre que le SGS n'est pas un bon système et ne permettra pas d'améliorer la sécurité aérienne au Canada, alors que c'est parfaitement faux.

Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser une question au sujet du projet de loi C-7, dont la Chambre est actuellement saisie et qui permettrait de mettre en oeuvre et de régler l'application de systèmes de gestion de la sécurité au Canada.

Nous avons mené des consultations auprès des parties prenantes du secteur de l'aviation. Des gens sont venus de toutes les régions du Canada. Les témoins que nous avons reçus représentaient différents intervenants clés du secteur de l'aviation. Je crois que nous avons tenu 19 réunions de comité sur la question; nous avons... Combien de jours de débat avons-nous eus? Nous avons eu neuf jours de débat sur la question à la Chambre des communes. Mais, pour des raisons qui m'échappent, le NPD a cru bon de retarder l'adoption de ce projet de loi. En fait, les députés du NPD voulaient le renvoyer aux calendes grecques — ils l'ont retardé pendant six mois. Qui sait ce qu'ils vont décider de faire maintenant?

Monsieur le ministre, le retard accusé pour adopter et mettre en application ce projet de loi a-t-il miné vos efforts en vue d'améliorer la mise en oeuvre du SGS dans le secteur de l'aviation?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci pour cette question, cher collègue.

Je vais demander à M. Preuss de répondre tout de suite à la question à laquelle je n'ai malheureusement pas eu le temps de répondre tout à l'heure — la question de M. Laframboise et de M. Masse — concernant cette diminution de 8 p. 100, d'après la vérificatrice générale, par rapport à nos statistiques concernant le nombre d'inspecteurs. Donc, si vous permettez, j'aimerais qu'on s'attaque d'abord à cette question pour ensuite répondre à l'autre concernant les tactiques dilatoires et le retard accusé jusqu'à présent.

• (1150)

**M. Brian Masse:** Je peux vous répondre.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je suis convaincu que vous le ferez.

**M. Ed Fast:** Monsieur le président, c'est moi qui pose les questions.

**M. Merlin Preuss:** S'agissant du nombre d'inspecteurs, M. Grégoire a affirmé — et nous l'avons répété à plusieurs reprises — que l'effectif disponible n'a pas changé. En fait, depuis 2001, notre effectif autorisé est passé de 866 à environ 871 ou 873, si ma mémoire est bonne. Donc, il n'est nullement question de modifier les niveaux de dotation autorisés. La vérificatrice générale a simplement fait état de fluctuations tout à fait normales qui se produisent selon le déroulement du processus de dotation et la disponibilité d'employés pouvant combler les vacances.

Donc, rien dans son rapport ne permet de conclure que nous avons modifié nos niveaux de dotation, me semble-t-il. Ce rapport indique simplement, comme c'est le cas pour une bonne partie de l'industrie, et pas seulement le secteur de l'aviation, qu'il y a certains problèmes de dotation des postes, même si nous sommes très bien avancés, grâce à notre service de planification des ressources humaines, par rapport aux diverses initiatives de recrutement et de maintien en poste qui se déroulent au sein du ministère et dans le secteur de l'aviation en général.

**M. Ed Fast:** Très bien. Je voudrais maintenant en revenir à ma question originale. Le retard accusé pour faire adopter le projet de loi C-7 à la Chambre a-t-il sapé vos efforts visant à améliorer le SGS?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Vous savez, monsieur Fast, ce projet de loi vise essentiellement à créer un fondement législatif pour la création du SGS.

**M. Brian Masse:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Masse, pour un rappel au Règlement.

**M. Brian Masse:** Merci.

Nous sommes tous au courant du fait que le gouvernement a retiré le projet de loi C-7 du *Feuilleton*. Il a parfaitement le droit de le faire. Ce n'est pas le Nouveau Parti démocratique qui a pris cette décision-là. Le gouvernement a commencé par inscrire le projet de loi C-7 au *Feuilleton* et l'a ensuite retiré. C'est ça la réalité.

**Le président:** Je dirais que vous entrez plutôt dans un débat sur la question.

Je vais demander au ministre ou à son... En sommes-nous revenus à votre question, monsieur Fast?

**M. Ed Fast:** Eh bien, puisque M. Masse a fait un rappel au Règlement, qui n'en était pas un, je voudrais répondre. En fait, il est très clair...

**Le président:** Non, monsieur Fast. Je vous demande, monsieur Fast...

**M. Ed Fast:** ... que la motion dilatoire imposée par le NPD l'a retardé de six mois.

**Le président:** Monsieur Fast, veuillez continuer à interroger le témoin.

**M. Ed Fast:** Monsieur le ministre, je vous laisse répondre.

**L'hon. Lawrence Cannon:** J'allais simplement demander à tous les collègues d'adopter ce projet de loi le plus tôt possible. À mon avis, c'est un élément important dans la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité que nous sommes en train d'élaborer.

Je sais aussi qu'on a déjà répondu aux préoccupations exprimées par certains. En ce qui me concerne, divers témoins reçus par le comité ont répondu à ces préoccupations, et j'encourage donc le comité à adopter ce projet de loi, qui revêt une très grande importance pour l'avenir, selon moi.

**M. Ed Fast:** J'ai une dernière question qui concerne l'effectif actuel des inspecteurs.

Est-ce que l'un ou l'autre des témoins qui comparaissent aujourd'hui est au courant d'une disposition du projet de loi C-7 qui influencerait sur l'effectif des inspecteurs? Y a-t-il quelque chose dans le projet de loi C-7 qui empêcherait de réduire le nombre d'inspections?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Les hauts fonctionnaires qui m'accompagnent me disent que non.

**M. Merlin Preuss:** Qui empêcherait ou qui permettrait, monsieur Fast?

**M. Ed Fast:** Qui empêcherait.

**M. Merlin Preuss:** Non, pas du tout. En fait, le système est structuré de telle façon que nous aurons la capacité de faire ce que nous avons fait par le passé, si cela se révèle nécessaire.

**M. Ed Fast:** Très bien. Donc, vous ne vous attendez pas à ce que le nombre d'inspecteurs baisse. C'est bien ça?

**M. Merlin Preuss:** Non, pas selon l'information qu'on nous a présentée jusqu'ici. Ce n'est pas quelque chose...

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je voudrais simplement répéter que le SGS constitue une couche additionnelle de sécurité que nous voulons créer. Nous ne sommes pas en train de vous dire que nous nous retirons de ce secteur, que nous réduisons nos efforts ou que nous allons enlever certains programmes. Nous vous avons prouvé que nous avons encore des inspecteurs. Il n'est aucunement question d'éliminer des postes d'inspecteurs. Ce serait une très mauvaise décision, et nous ne voulons pas le faire.

Nous voulons être à même d'habiliter d'autres membres de l'industrie, pour que ces derniers puissent également participer aux systèmes de gestion de la sécurité. Je répète que nous sommes placés au premier rang à cet égard, et nous voulons continuer de l'être. Nous essayons de trouver de nouveaux moyens d'y parvenir. Quand une organisation d'aviation civile internationale, comme l'OACI nous dit que nous avons choisi la bonne orientation — non seulement avons-nous choisi la bonne orientation, mais elle voudrait se servir de notre modèle et l'exporter aux autres pays du monde — à mon avis, c'est très positif pour le Canada. Pour moi, cela veut dire que notre orientation est effectivement la bonne.

• (1155)

**Le président:** M. Zed va partager son temps de parole ou le donner à M. Volpe. C'est bien ça?

**M. Paul Zed (Saint John, Lib.):** Non, je ne pense pas.

**Le président:** Très bien. Dans ce cas, la parole est à M. Zed.

**M. Paul Zed:** J'en ai assez de partager mon temps.

Merci, monsieur le ministre, de votre présence. J'ai quelques petites questions à vous poser.

Je cherchais les chiffres relatifs à la Porte d'entrée de l'Atlantique dans le Budget principal des dépenses, mais je n'ai pas réussi à les trouver. Pourriez-vous me dire où les trouver? Peut-être sont-ils dans les prévisions budgétaires du ministère? Ou s'agit-il d'une simple initiative stratégique pour le moment?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Non. Je vais demander au sous-ministre de vous répondre, parce qu'il a une liste de chiffres devant lui.

**M. Louis Ranger:** La somme de 2,1 milliards de dollars est prévue pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, et une partie de ce montant est affectée au ministère par le Conseil du Trésor pour nous permettre de faire toutes les analyses nécessaires avant d'exécuter des projets spécifiques. Donc, l'initiative dont vous parlez est financée grâce à cette affectation de fonds.

**M. Paul Zed:** Très bien.

Monsieur le ministre, vous vous doutez bien des questions que je vais vous poser.

Comme vous le savez, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick possèdent une autoroute marine qui s'appelle le traversier de Digby. Je me demandais si vous êtes en mesure de nous confirmer que votre gouvernement serait prêt à affecter des fonds pour l'exploitation du traversier de Digby. Envisageriez-vous de passer par l'initiative de la Porte d'entrée pour le faire?

Voilà une de mes questions. Si vous voulez, je peux vous en poser trois ou quatre, l'une après l'autre.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Vous pouvez continuer.

**M. Paul Zed:** Il y a aussi la question du pont du port de Saint-John — autre sujet de prédilection pour les gens du Nouveau-Brunswick. Je remarque dans le Budget principal des dépenses qu'il est question d'autres ponts fédéraux, et je me demandais ce qui distingue le pont du port de Saint-John des autres ponts fédéraux.

Mon observation ne vise pas à un parti politique en particulier. Comme vous le savez, il s'agit d'une pomme de discorde entre la population du Nouveau-Brunswick et le gouvernement fédéral depuis très longtemps.

Je me demandais aussi si vous envisageriez, encore une fois, de remettre la dette du pont du Port, étant donné que le coût du pont était de 18 millions de dollars au départ, alors que la dette relative au pont se monte maintenant à environ 23 millions de dollars, si je ne m'abuse. Je sais aussi que les péages sur le pont ont augmenté.

Et, j'ai une autre question à vous poser. Vous êtes peut-être au courant du fait que le sud du Nouveau-Brunswick connaît actuellement une véritable explosion du secteur de l'énergie. Selon les attentes, entre 10 000 et 30 000 personnes pourraient s'installer dans le sud du Nouveau-Brunswick. Je sais que votre gouvernement a déployé beaucoup d'efforts, comme des gouvernements antérieurs, d'ailleurs, pour collaborer avec le gouvernement provincial à la construction d'un nouveau passage frontalier entre Calais et St. Stephen. Je tiens à féliciter le gouvernement pour son action, mais je m'inquiète du service ferroviaire. Je voudrais donc vous demander si le gouvernement prévoit d'assurer un service ferroviaire pour passagers ou d'aider une entreprise privée à assurer ce service.

Ma dernière question concerne votre politique sur les petits aéroports. Je suis sûr que vous comprendrez que les petits aéroports revêtent une grande importance pour nous au Canada atlantique. J'aimerais donc vous demander de prendre une minute ou deux pour nous parler de votre politique sur les petits aéroports. Et, pouvez-vous nous dire comment votre gouvernement pourrait réinvestir dans les petites localités qui ont besoin de crédits pour leurs immobilisations?

Je vous remercie.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Monsieur Zed, cela me rappelle l'époque où on nous faisait passer des examens au collège. On choisissait, par exemple, de répondre à la première, à la sixième et à la septième question. On s'assurait toujours de tout lire au préalable. Là vous m'avez posé environ six questions.

**M. Paul Zed:** Nous avons un bon président. Il sera très heureux d'entendre vos réponses.

**L'hon. Lawrence Cannon:** J'en suis sûr.

S'agissant du traversier de Digby et des traversiers qui traversent la baie, comme vous le savez, il existe déjà un accord qui est en vigueur jusqu'à la fin de l'année, et je peux vous assurer que nous continuons à travailler à ce dossier.

S'agissant du pont du port de Saint-John, le plan de remboursement de la dette entrera en vigueur en 2009. Les recettes additionnelles générées par l'augmentation des péages en 2007 — il s'agissait d'une augmentation de 25¢, si je ne m'abuse — sont affectées à d'autres activités clés du projet en ce qui concerne l'entretien surtout.

Pour ce qui est du boom du secteur de l'énergie, je trouve que c'est une excellente nouvelle pour la province. Je ne comprends pas très bien en quoi cela pourrait concerner Transports Canada, mais vous pourrez éventuellement me revenir sur cet élément précis.

En ce qui concerne les petits aéroports, je sais très bien que ces derniers posent problème, non seulement au Nouveau-Brunswick, bien entendu, mais ailleurs au Canada. Comme vous le savez, en vertu du plan Chantiers Canada, l'une de catégories qui est reconnue comme étant importante pour les collectivités canadiennes est justement celle des petits aéroports et le financement de ces derniers. Donc, comme vous le savez, un processus est déjà établi dans ce domaine. Nous allons inclure les petits aéroports comme catégorie et, dans la mesure du possible, nous allons envisager de leur accorder des crédits.

• (1200)

[Français]

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre. C'est un plaisir de voir le grand patron de Transports Canada, celui qui préside à toutes les orientations importantes du ministère.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je suis toujours inquiet parce que après les fleurs, le pot.

**M. Robert Carrier:** Il faut assumer ses responsabilités. Je vais reprendre une question posée par mon collègue et à laquelle vous n'avez pas eu le temps de répondre. Ça concerne les ponts Jacques-Cartier et Champlain.

Selon les crédits, l'augmentation des fonds alloués ne serait que de 21 ou 22 millions de dollars. Vous savez que le pont Champlain doit subir des réparations majeures. Certaines annonces ont été faites à ce sujet. Il y a aussi un projet de train léger sur rail. Une étude à ce sujet

a été effectuée. Ce projet serait réalisé sur l'estacade du pont Champlain, qui est située à côté de ce dernier. Étant donné que le pont Champlain doit subir des réparations, il faut voir si le train léger peut y être incorporé. Je crois que pour toute la Rive-Sud de Montréal, il est important de connaître l'orientation de votre ministère à l'égard de cet important dossier.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci, monsieur Carrier. Je suis moi aussi très heureux de vous revoir en tant que porte-parole de l'opposition en matière de transports.

Commençons par les choses les plus importantes. Vous ne les avez peut-être pas mentionnées dans votre question, mais elles méritent sans doute d'être soulignées. Pour ce qui est de l'octroi de contrats pour refaire le tablier du pont Mercier, qui en avait grandement besoin, nous avons annoncé environ 60 millions de dollars, il y a quelques semaines.

Pour ce qui est des quelque 20 millions de dollars dont vous avez parlé, il s'agit d'un montant qui sert annuellement à l'entretien des ponts Champlain et Jacques-Cartier. Le pont Champlain, selon ce que l'on m'indique, est très sécuritaire et son tablier n'aura pas besoin d'être refait avant 12 ou 15 ans. Il remplit donc les fonctions auxquelles il est destiné et il est très sécuritaire.

Vous avez raison de signaler les discussions qui ont lieu au sujet de la circulation sur l'île de Montréal. Le pont Champlain accueille quotidiennement plus de 57 000 véhicules à l'heure, si je ne m'abuse. Il fonctionne donc à sa pleine capacité.

J'ai entrepris des discussions avec ma collègue Mme Boulet. Comme vous le savez, nous travaillons en étroite collaboration avec les gens du ministère des Transports du Québec. Nous avons annoncé plus tôt 465 millions de dollars pour financer les travaux sur l'autoroute 30, un projet majeur dans la région métropolitaine de Montréal. Dans ce cas et dans les autres, nous allons travailler en étroite collaboration avec le gouvernement du Québec et allons nous pencher sur les autres choix qu'il faut envisager.

**M. Robert Carrier:** Concernant les promesses que vous tenez systématiquement et dont vous êtes quand même...

• (1205)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Ce n'est pas votre question: c'est celle de M. Laframboise, j'en suis sûr.

**M. Robert Carrier:** À ce sujet, je voudrais vous parler du pont de Québec. Je suis député depuis 2004. À cette époque, les libéraux étaient au pouvoir et le Bloc québécois demandait que le pont soit repeint. Il y avait un litige avec le CN, et le ministre des Transports de l'époque avait entrepris des procédures. Pour votre part, vous nous avez dit que vous n'entreprendriez pas de procédures, mais que vous opteriez pour une entente à l'amiable, ce qui serait plus rapide. Or, on a appris ce matin que le CN ne peindrait pas le pont.

Étant donné votre intérêt pour les 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec, qui a été souligné hier, je me demandais pourquoi vous n'aviez pas trouvé une solution pour que le pont soit repeint avant ces célébrations. J'aimerais au moins savoir si vous vous engagez à agir rapidement. Sinon, allons-nous devoir attendre une autre élection, une autre promesse?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je vois que le miracle de Québec vous a nui énormément. Je ne veux pas insister là-dessus, mais il semble que vous ayez oublié ou délibérément laissé de côté des éléments de la chronologie.

C'était un engagement. Par contre, il faut d'abord et avant tout se rappeler que le pont n'appartient ni au gouvernement fédéral ni au gouvernement du Québec, mais bien au CN. Nous avons fait des démarches auprès de ce dernier pour qu'il assume la responsabilité d'aller jusqu'au bout. Comme vous avez pu le constater, ces gens ont décidé de ne pas le faire. De notre côté, nous n'avions pas d'autre choix que de poursuivre le CN, de façon à ce qu'il s'acquitte des responsabilités reliées à la transaction, soit, essentiellement, de peindre le pont et d'assurer son entretien. C'est un secteur privé. Nous avons négocié, mais comme vous le savez, lorsque les négociations n'aboutissent pas, la seule démarche qui reste consiste à s'assurer que le différend soit réglé devant les tribunaux.

Pour ce qui est du 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec, vous semblez encore une fois oublier que le gouvernement du Canada a investi presque 110 millions de dollars. Je pense qu'il est important de le répéter et, bien sûr, de souligner cette participation.

**M. Robert Carrier:** Il ne me reste plus de temps. On se reprendra.

[Traduction]

**Le président:** C'est à vous monsieur Shipley.

**M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, merci de votre présence aujourd'hui.

À mon avis, nous sommes un comité intéressant qui fonctionne bien. Nous nous sommes attaqués à diverses questions, y compris la sécurité du transport ferroviaire et aérien, de même que l'effet de liaisons ferroviaires efficaces pour nos expéditeurs. Donc, nous avons examiné toutes sortes de questions, même la situation dans nos ports. Il est évident, monsieur le ministre, que ces derniers revêtent une importance clé pour nous et que nous y consacrons beaucoup d'efforts, étant donné que nous sommes une nation importatrice et exportatrice.

Voilà qui m'amène à aborder la question des eaux navigables et de la mesure que nous avons proposée, qui a l'appui de tout le monde, me semble-t-il. Il est question d'un investissement de 33 milliards de dollars, me semble-t-il, soit le plus important investissement dans un programme d'infrastructure depuis la Seconde Guerre mondiale; je me demande donc de quelle façon cela ajoutera à la valeur de l'étude générale des projets d'infrastructure qui seront proposés.

**L'hon. Lawrence Cannon:** D'abord, l'un des éléments du programme d'infrastructure est le fait que, grâce à notre engagement de 33 milliards de dollars au cours de sept prochaines années, il sera possible, grâce à cette initiative — et là, je veux parler du rôle des collectivités, par exemple — de faire participer les provinces, de même que les municipalités, de sorte que ces dernières pourront proposer et exécuter des projets, que ce soit dans le secteur environnemental et que cela concerne l'eau, la gestion des eaux usées, les routes, les transports en commun ou d'autres besoins en matière d'infrastructure. Donc, selon nous, cet investissement de 33 milliards de dollars générera un investissement complémentaire d'environ 50 milliards de dollars dans d'autres projets.

De plus, il y a évidemment la somme consacrée aux partenariats public-privé. Nous avons parlé de la possibilité de mobiliser le secteur privé, pour que ce dernier nous trouve d'autres sources de financement, parce que l'argent est bel et bien disponible au Canada. Nous estimons que c'est une bonne façon de combiner les intérêts publics et privés de façon à pouvoir relever le défi qu'est la reconstruction de l'infrastructure canadienne.

● (1210)

**M. Bev Shipley:** Puisque nous parlons d'infrastructure, dans vos remarques tout à l'heure, vous avez dit que la moitié du financement — c'est-à-dire de la somme de 17,6 milliards de dollars, pour être précis — sera consacrée aux municipalités. Ce financement prendra la forme d'une remise d'un pourcentage de la TPS et de la taxe sur l'essence.

Je tiens à vous dire que, pendant le congé parlementaire, j'ai visité 13 ou 14 municipalités dans ma circonscription rurale, et je leur ai expliqué ce que cela signifie pour elles du point de vue d'un financement durable. Comme vous le savez, c'était l'une des grandes priorités, non seulement des municipalités des régions, mais aussi de la Fédération canadienne des municipalités.

Je voulais simplement vous dire que je leur ai fait savoir que, l'année prochaine, leur part des recettes de la taxe sur l'essence serait deux fois plus élevée. C'est une mesure très positive parce que je sais, pour avoir chapeauté un conseil municipal pendant plusieurs années — comme vous, monsieur le ministre — à quel point il est important de pouvoir compter sur un financement permanent. Voilà le message qu'on m'a communiqué: il leur faut un financement permanent sur lequel elles peuvent compter et grâce auxquelles il peut y avoir un effet multiplicateur. Si elles ne s'en servent pas cette année, elles peuvent laisser accumuler les crédits; elles peuvent même faire des emprunts en fonction de cela. Voilà ce qu'on m'a dit au niveau du financement et de la souplesse qui sont requis, et plusieurs personnes m'ont demandé de vous faire comprendre à quel point ces questions sont importantes pour les municipalités.

Si vous permettez, je voudrais maintenant changer un peu de sujet, en prévision de ma prochaine question. Elle concerne l'étude de la Loi sur la sécurité ferroviaire examinée par le comité. À mon avis, le comité a très bien fait ce travail. L'étude a été déposée le 7 mars de cette année. Elle renfermait 56 recommandations; le comité a examiné toutes ces recommandations, que nous avons appuyées, et à cela nous avons ajouté une annexe présentant un certain nombre de problèmes qui nous semblaient importants.

Vous avez maintenant eu presque deux mois pour y réfléchir. Je voudrais donc vous demander vos observations à ce sujet. Quelle est votre réaction à ce rapport?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Merci beaucoup, cher collègue.

Quand nous sommes arrivés au pouvoir, l'un des enjeux le plus important pour nous était la sécurité ferroviaire. Il y avait eu une augmentation du nombre de déraillements, d'accidents et de problèmes environnementaux et, en ce qui concerne le respect du Règlement qui était en vigueur... Disons que nous avons déterminé qu'il fallait faire une étude. Je pense que tous les collègues autour de la table étaient d'accord sur la nécessité de procéder à cette étude.

Nous avons ensuite demandé à un ancien ministre des Transports, Doug Lewis, de présider le comité en question. Comme vous l'avez dit, il a récemment déposé son rapport. Entre autres, il a noté la nécessité d'améliorer les communications entre tous les acteurs concernés par la sécurité ferroviaire. Qu'ils soient membres de l'association syndicale — des gens qui travaillent dans ce secteur d'activité — ou qu'ils soient patrons d'une entreprise ou représentants du patron, il faut qu'il y ait un comité consultatif. Voilà justement l'une des principales recommandations faites par Doug Lewis.

Nous avons donc tout de suite réuni des représentants de tous les secteurs de l'industrie. Tous étaient concernés par la sécurité ferroviaire. Nous avons établi un conseil et, en fait, j'ai eu l'occasion la semaine dernière de rencontrer les membres du conseil pour les remercier de leur participation.

Je suis convaincu que c'était justement l'un des éléments qui manquaient. C'était une recommandation parmi d'autres, bien entendu, mais c'est l'un des domaines où il fallait que nous soyons plus proactifs, et le conseil que nous avons mis sur pied donne justement un moyen permanent de communiquer avec les gens sur les questions qui touchent l'industrie. C'est très important, parce que cela va nous aider, en tant que parlementaires, à prendre d'autres mesures qui s'imposent.

Ceci dit, je dirais que, de façon générale, il s'agissait d'examiner le règlement d'application et de voir comment on peut l'ajuster, ou le moderniser, de façon à le faire correspondre à ce que nous voulons y voir, en tant que parlementaires et Canadiens, en matière de sécurité ferroviaire et aux méthodes qui nous semblent appropriées.

Pour moi, nous sommes sur la bonne voie. Nous avons choisi la bonne orientation, en ce qui concerne non seulement la création du conseil consultatif, mais aussi les recommandations faites par le groupe présidé par M. Lewis.

• (1215)

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Bell.

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** Monsieur le ministre, merci de nous donner l'occasion de vous poser quelques questions.

Je voudrais, tout d'abord, soulever des questions liées à la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, étant donné que je suis le porte-parole de notre parti sur ce dossier-là. J'aurais ensuite une question au sujet de l'étude du secteur ferroviaire. Cela concerne l'une des conclusions du rapport de M. Lewis — à savoir, la nécessité pour Transports Canada d'avoir des ressources financières additionnelles pour pouvoir traiter correctement la question de la sécurité ferroviaire, et je vais également vous demander de m'expliquer vos projets à ce sujet.

J'ai une autre question au sujet du transport aérien. Vous avez parlé de la politique Ciel bleu. Je m'inquiète de ce que le statut du Canada comme destination ne s'améliore pas en ce qui concerne les dispositions plus souples en matière de transport et tourisme, et notamment les voyages aériens entre la Chine et le Canada.

Ma dernière question concerne l'infrastructure. Certains membres du comité d'en face ont déjà posé des questions par le passé au sujet des fonds d'infrastructure qui seraient disponibles — par exemple, pour les centres communautaires. Pour ma part, on m'a demandé de vous en parler. Sur la rive nord de Vancouver, nous avons une grande collectivité perse; ce sont des immigrants iraniens qui nous posent des questions et le ministre Emerson et d'autres ont pris des engagements en ce qui concerne les crédits qu'ils demandaient. Quels progrès ont été réalisés dans ce dossier-là?

S'agissant de ma principale question, qui concerne la Porte d'entrée, je constate dans les parties I et II du Budget principal des dépenses, que, pour la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, vous prévoyez une contribution de 82 millions de dollars pour 2008-2009, à la page 24-5. Vous indiquez que, pour l'exercice 2007-2008, votre estimation était de 43 millions de dollars.

Je crois savoir que, pour établir une comparaison avec l'engagement que nous avons pris, comme libéraux, vis-à-vis des crédits pour la Porte d'entrée sur cinq ans, dans notre cas, il était question de 591 millions de dollars. Vous aviez prévu 552 millions de dollars, et je constate qu'il est maintenant question que la somme investie atteigne 1 milliard de dollars d'ici 2014.

Mais, pour l'exercice 2008-2009, d'après ce que j'avais vu, votre engagement était de l'ordre de 158 millions de dollars. Mais, si je vais voir les chiffres à la section 2 de la partie III, page 13, je vois la

somme additionnelle de 9,7 millions de dollars, ce qui donne en tout seulement 92 millions de dollars. Donc, il manque environ 66 millions de dollars, et je me demande pourquoi.

Je regarde ce qui semble correspondre à des projections des dépenses prévues pour 2009-2010, soit la somme de 142 millions de dollars, alors que seulement 93 millions de dollars sont prévus pour 2010-2011. On dirait que vous êtes loin du compte, et j'aimerais vous entendre là-dessus.

**L'hon. Lawrence Cannon:** En ce qui concerne ces chiffres-là, il s'agit essentiellement de gérer notre marge d'autofinancement. L'engagement pris par le gouvernement est très clair: nous allons consacrer 1 milliard de dollars au projet de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Bien sûr, au fur et à mesure que ces projets s'exécuteront et que les accords de contribution seront signés avec nos partenaires, nous commencerons à engager les sommes prévues. Mai l'engagement est ferme. D'ailleurs, le Budget de 2007 indiquait bien que notre engagement est de 1 milliard de dollars. Donc, que ce soit pour la route du périmètre sud ou pour d'autres projets, voilà la somme que le gouvernement s'engage à dépenser pour les projets en question.

**M. Don Bell:** Donc, vous nous dites que vous allez respecter votre engagement. En ce qui concerne les montants indiqués, même si le flux de trésorerie est inférieur à ce qui est prévu cette année, votre engagement global...

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je vais demander à mes collaborateurs de vous répondre, soit M. Morency, soit Mme Burr.

**M. Don Bell:** Ils peuvent simplement nous faire parvenir l'information, que je puisse...

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je veux bien vous faire parvenir cette information, si vous le souhaitez.

• (1220)

**M. Don Bell:** Oui, merci.

Pourriez-vous nous parler de votre engagement dans le secteur ferroviaire? Votre gouvernement compte-t-il octroyer des sommes additionnelles à Transports Canada, comme l'a demandé M. Lewis?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Comme je vous le disais tout à l'heure, nous avons déjà donné suite à cette recommandation. Le sous-ministre et son équipe, de même que tous les responsables ministériels qui sont concernés par la question, sont en train d'examiner les recommandations. Nous sommes tout à fait satisfaits de ces recommandations, et nous essayons maintenant de voir comment nous pourrions y donner suite.

Comme vous le savez aussi bien que moi, il y a des procédures qu'il faut obligatoirement suivre au gouvernement, mais je suis très satisfait des recommandations faites par M. Lewis.

**M. Don Bell:** Qu'en est-il des centres communautaires et du financement de leur infrastructure?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Oui, et vous m'avez également posé une question au sujet du transport aérien.

Le sous-ministre me dit qu'une bonne partie de cette activité relève des Affaires étrangères. Donc, monsieur Bell, si vous avez une question précise au sujet de la politique Ciel bleu, je suis tout à fait disposé à y répondre — peut-être au prochain tour de questions.

S'agissant des centres de loisirs et communautaires, il s'agit, évidemment, d'éléments du plan Chantiers Canada qui n'étaient pas nécessairement catégorisés. Par rapport à ce qui était prévu précédemment, il y a eu une augmentation de certains crédits. Nous en avons déjà parlé, et il me semble bien que M. Shipley a évoqué le fait que le transfert d'une portion des recettes de la taxe sur l'essence est maintenant permanent, conformément à la proposition du Parlement du Canada, qui a été acceptée et mise en oeuvre par notre gouvernement. Pour moi, cela donne beaucoup plus de souplesse à beaucoup de localités du Canada car, comme le disait M. Shipley, les municipalités peuvent maintenant plus facilement faire des emprunts, étant donné que bon nombre d'entre elles bénéficieront à présent d'un financement à long terme plus stable.

Mais nous n'avons pas fermé de portes et, par conséquent, rien n'est exclu dans l'avenir.

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci au ministre de sa présence aujourd'hui.

Je tiens à féliciter le ministre pour la récente annonce faite à Windsor au sujet de la proposition faite dans le cadre du PIRD au sujet de la promenade Windsor-Essex. Je tiens à le féliciter d'avoir répété l'important engagement financier du gouvernement fédéral vis-à-vis de ce projet. La mise de fonds initiale de 400 millions de dollars, de même qu'un engagement correspondant à 50 p. 100 des dépenses d'immobilisation admissibles pour la prolongation de la route provinciale, sont tout à fait critiques, si nous souhaitons trouver une solution de bout en bout qui nous permettra de créer de nouvelles capacités dans ce corridor. Il s'agit là de la plus importante composante de l'infrastructure canadienne, à mon avis, et notre engagement correspond au plus important investissement dans un projet d'infrastructure depuis la Seconde Guerre mondiale, si je ne m'abuse. Voilà qui va aider à transformer notre économie.

Ceci dit, je voudrais changer de sujet pour vous parler d'une question qui a été examinée par le comité, à savoir la sécurité ferroviaire. Vous nous dites que votre première réaction au rapport a été positive. Mais, au-delà de votre réaction initiale au rapport, le fait est que ce dernier contient 56 recommandations. Cela fait beaucoup de recommandations. Je crains que, vu le nombre important de recommandations, cela finisse par donner lieu à un exercice de vérification de liste par les bureaucrates, sans que l'on essaie d'établir des priorités.

Je voudrais donc en revenir à la question de nos priorités en ce qui concerne la mise en oeuvre des recommandations du rapport. Pour moi, ce sur quoi les auteurs ont beaucoup insisté dans le rapport sur la sécurité ferroviaire — et je crois que cela se trouve à la page 73 ou 74 du rapport — c'était la nécessité de passer à l'étape cinq de l'outil d'évaluation, à savoir la mise en oeuvre complète du SGS dans le secteur ferroviaire et chez l'organe de réglementation, soit Transports Canada. Si nous réussissions à faire cela, nous pourrions atteindre le degré le plus élevé de sécurité possible dans le secteur ferroviaire. Quand je l'ai interrogé à ce sujet, M. Lewis était d'accord avec moi.

Monsieur le ministre, par rapport à toutes les recommandations faites par le groupe consultatif, lesquelles vous semblent les plus importantes? Quelles sont les priorités à retenir par suite de ce rapport, pour que nous puissions réellement faire des progrès? On ne peut pas avoir deux maîtres, et on peut encore moins en avoir 56. Quelles sont donc les grandes priorités de Transports Canada par rapport aux recommandations du rapport?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Par rapport aux conclusions et aux 56 recommandations du groupe, si je devais vous dire ce qui me

semble réellement critique, je vous dirais que c'est surtout le partenariat entre les parties prenantes. Si je ne m'abuse, Doug Lewis a justement parlé de la nécessité de renforcer ce partenariat.

Pourquoi voulons-nous renforcer ce partenariat? Eh bien, parce que nous parlons de sécurité et, comme vous le savez, nous élaborons des systèmes de gestion de la sécurité. Les membres du comité sont mieux renseignés sur la question.

Pourquoi voulons-nous faire cela? Eh bien, je vais vous répéter exactement ce que j'ai dit précédemment — il s'agit d'une couche de sécurité additionnelle, et cette sécurité additionnelle est fournie aux Canadiens, de même qu'aux membres de l'industrie.

En fait, tout ce que nous voulons faire dans l'avenir s'appuie sur ce partenariat. C'est la raison principale pour laquelle nous avons mis sur pied ce groupe consultatif. Nous avons rassemblé des représentants de l'industrie pour en discuter avec nous. Bien sûr, nous ne sommes pas d'accord sur tout. Il est évident que les opinions de certains ne sont pas les mêmes que celles d'autres personnes à qui nous avons sollicité des conseils; les gens ont leurs propres idées et expriment leurs idées différemment, en fonction de leurs antécédents et ce qui leur semble important.

Donc, en tant que parlementaires, et en tant que représentants du gouvernement, il importe que nous puissions nous réunir avec ces gens-là pour leur demander quels sont les problèmes et comment il convient de s'y attaquer, afin que les communications restent ouvertes, qu'il soit possible de renforcer notre partenariat et que nous sachions que les initiatives que nous prenons par l'entremise du SGS sont bien comprises, que tous les acteurs y participent et sont résolus à en assurer le succès. Et, je suis fermement convaincu que, de cette façon, nous réussirons à régler bon nombre des autres difficultés qui existent.

Donc, si vous me demandez quelle est la priorité des priorités pour nous, je dirais que c'est la nécessité de favoriser, de promouvoir et de créer un partenariat plus solide.

• (1225)

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

En ce qui concerne la mise en oeuvre complète du SGS dans le secteur du transport aérien, le projet de loi C-7 prévoyait un régime non punitif de déclaration. Est-ce qu'on peut s'attendre à quelque chose de semblable pour le secteur ferroviaire? Transports Canada déploie-t-il des efforts dans ce sens?

Évidemment, l'objectif premier de la mise en oeuvre du SGS consiste à réunir un maximum de renseignements, pour que nous soyons en mesure de prévoir les difficultés en matière de sécurité ferroviaire. L'un des éléments essentiels d'un tel système, comme nous l'avons reconnu dans les amendements législatifs visant le secteur du transport aérien, était justement un régime non punitif de déclaration. Peut-on donc s'attendre à quelque chose de semblable pour le secteur ferroviaire?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Dans les mois qui viennent, et dans la situation actuelle, nous devons surtout examiner la possibilité d'opérer un changement de culture, monsieur Watson. Il faut que tout le monde sache que, si une personne s'adresse aux autorités en disant que telle ou telle autre chose doit être rectifiée, elle pourra le faire sans faire l'objet de menaces et sans être punie de quelque façon que ce soit. Il faut qu'il en soit de même dans toute la structure hiérarchique, des niveaux les plus élevés aux niveaux les plus faibles, dans toutes les organisations.

Cela me ramène à ce que je disais tout à l'heure au sujet des partenariats. Nous ne voulons pas punir de telles personnes, étant donné qu'elles nous aident à améliorer le système. Nous voulons les encourager à le faire; nous voulons pouvoir les remercier pour ce qu'elles font; et nous voulons surtout pouvoir affirmer que nous avons un excellent régime au Canada.

**M. Jeff Watson:** Je vous remercie, monsieur le ministre.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Madame Hall Findlay, vous avez la parole.

[Français]

**Mme Martha Hall Findlay (Willowdale, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Bienvenue et merci, monsieur le ministre. Je remercie également les autres témoins présents aujourd'hui.

[Traduction]

Ma question concerne un poste budgétaire inclus par le ministre des Finances qui prévoit des crédits pour une ligne de chemin de fer jusqu'à Peterborough — et, si se trouve que cette ligne de chemin de fer passe dans la circonscription électorale du ministre des Finances.

Étant que c'est la première réunion à laquelle j'assiste où nous traitons du Budget principal des dépenses, je voudrais que vous m'aidiez à trouver le poste budgétaire en question, étant donné que je n'ai vu aucune mention à ce sujet et que je ne suis pas sûre de savoir où trouver cette information.

J'ajouterais simplement que lorsqu'il en a été question dans le budget, certains ont exprimé des préoccupations concernant le fait que cette initiative n'avait pas été chiffrée et qu'aucune analyse ne permettait de conclure que c'était une priorité budgétaire. Si vous êtes en mesure de me fournir d'autres explications à ce sujet, ce serait bien utile.

**L'hon. Lawrence Cannon:** D'abord, je suis ravi d'être là et d'avoir l'occasion de discuter aujourd'hui avec vous, madame Hall Findlay.

Premièrement, je voudrais préciser que vous faites allusion à la Fiducie pour le transport en commun que nous avons proposée, c'est-à-dire les 500 millions de dollars qui seront engagés au prorata de la population dans toutes les régions du Canada. La part de l'Ontario comprend un montant qui servira à financer la ligne de chemin de fer jusqu'à Peterborough. Nous avons convenu avec la Province de l'Ontario de mener une étude conjointe afin de recueillir un maximum de données et de renseignements pertinents sur la question.

En tant que gouvernement, nous nous sommes engagés à verser notre part du capital qui sera nécessaire pour mener à bien ce projet. Selon nous, au fur et à mesure que la région du Golden Horseshoe et du Grand Toronto prend de l'expansion, il sera de plus en plus essentiel de favoriser et de soutenir les transports interurbains et urbains. Vu cette réalité, il convient de se réjouir de cet engagement financier — soit 500 millions de dollars d'un bout à l'autre du Canada — grâce auquel nous pourrions justement le faire.

C'est un poste budgétaire. Nous avons créé une fiducie à cette fin. Le sous-ministre a travaillé très fort pour établir des fiducies dans toutes les régions du Canada, et je peux vous confirmer que tous les accords nécessaires ont été signés. Tous les accords ont maintenant été conclus, et nous allons donc commencer à engager ces fonds.

• (1230)

**Mme Martha Hall Findlay:** J'ai deux autres questions complémentaires.

S'agissant de vos consultations avec le gouvernement de l'Ontario, ce dernier a-t-il évoqué d'autres possibilités, à part la ligne de chemin de fer de Peterborough? Certains se demandent, évidemment si cette initiative devrait être une priorité par rapport à l'ensemble des besoins en matière de transport et d'infrastructure. Il est important de répondre aux préoccupations exprimées à ce sujet. Voilà donc une première question.

Deuxièmement, la région du Golden Horseshoe est importante du point de vue de l'infrastructure des transports, mais il continue d'être question — et peut-être faudrait-il en discuter de façon plus précise — de trains à grande vitesse dans le corridor reliant Québec, Montréal, Ottawa et Toronto. Pourriez-vous nous parler un petit peu de l'opinion du gouvernement à ce sujet? Ce serait bien utile.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Dans les mois qui viennent, je pourrais vous fournir d'autres renseignements à ce sujet, comme je l'ai indiqué dans mon exposé liminaire. Les pourparlers avec le gouvernement de l'Ontario progressent bien, si bien qu'il sera possible, dans le cadre du plan Chantiers Canada, d'examiner les priorités établies par le gouvernement de l'Ontario, de même que les priorités établies par le gouvernement du Canada, notamment pour la province de l'Ontario. À mon avis, nous réalisons des progrès à ce chapitre.

S'agissant de la ligne de chemin de fer de Peterborough, je me permets de répéter qu'une étude conjointe sur la question sera menée par le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Ontario.

Pour ce qui est de la possibilité d'un train à grande vitesse entre Québec et Windsor, le premier ministre de l'Ontario, le premier ministre du Québec et le gouvernement du Canada, par l'entremise de Transports Canada, assureront un financement trilatéral à un comité qui sera essentiellement chargé de voir s'il y a eu un changement au niveau de l'utilisation des divers modes de transport depuis la dernière étude menée en 1998, si je ne m'abuse, et il est prévu que le coût de ce projet soit de l'ordre de 20 milliards de dollars. Un accord a été conclu par le premier ministre de l'Ontario, le premier ministre du Québec et le gouvernement du Canada en vue de voir s'il est possible d'actualiser les données recueillies en 1998, de façon à réexaminer la question pour voir s'il y a eu une évolution de la situation dans l'intérêt.

Bien entendu, d'autres questions importantes sont devenues des priorités. Celle des changements climatiques est extrêmement importante pour ce qui est de protéger notre environnement. Par exemple, comment s'assurer que les Canadiens qui emploient généralement un mode de transport s'intéresseront à d'autres modes de transport? Voilà le genre de questions que les premiers ministres, de même que le gouvernement du Canada, souhaitent examiner de plus près. Nous nous sommes donné jusqu'en décembre... Monsieur le sous-ministre, quand est-ce qu'on s'attend à recevoir cette étude...? L'année prochaine. Elle coûtera environ 2 millions de dollars.

Voilà donc où nous en sommes actuellement dans ce dossier-là.

**Mme Martha Hall Findlay:** Enfin, pourriez-vous nous donner une idée du moment auquel les fonds commenceront à être versés, une fois que les accords auront été signés et que...?

**L'hon. Lawrence Cannon:** En ce qui concerne les discussions qui vont avoir lieu, je pense que l'accord cadre avec la Province de l'Ontario pourra être conclu au plus tôt vers le début ou le milieu de l'été.

**Mme Martha Hall Findlay:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Jean, vous avez la parole.

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

Merci, monsieur le ministre de votre présence aujourd'hui.

Ma question est un peu différente et porte sur un sujet différent. Je sais que nous avons pris d'excellentes mesures comme gouvernement, notamment en vue de rehausser la sécurité des Canadiens et d'assainir l'environnement, mais aussi dans beaucoup de domaines différents. Je sais que notre gouvernement s'est engagé à investir 160 millions de dollars sur deux ans dans la stratégie éco-AUTO et que — c'est une excellente nouvelle — quelque 77 000 Canadiens ont présenté une demande. En fait, nous avons déjà engagé un peu plus de 51 millions de dollars pour ces initiatives, ce qui prouve que nous essayons de faire en sorte que les Canadiens puissent utiliser des véhicules éco-énergétiques, et c'est une très bonne nouvelle pour la santé des Canadiens et l'avenir de nos enfants.

Mais, récemment — je pense que c'était cette semaine ou la semaine dernière — le magazine *The Economist* indiquait que nous faisons obstacle à la vente de voitures ZENN au Canada. Cela me préoccupe beaucoup parce que moi — comme la plupart des Canadiens, je suppose — je voudrais pouvoir brancher mon véhicule le soir et partir avec tous les matins, au lieu de dépendre d'un véhicule à essence. Donc, cette possibilité m'intéresse beaucoup. Je sais que les gouvernements provinciaux et territoriaux réglementent l'utilisation des véhicules routiers, mais j'aimerais savoir si Transports Canada bloque effectivement la vente de ces véhicules au Canada.

• (1235)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je peux vous affirmer que Transports Canada ne bloque rien. Le rôle de Transports Canada consiste essentiellement à déterminer si les véhicules utilisés sur les routes du Canada sont sécuritaires ou non. Transports Canada a examiné ce véhicule. D'ailleurs, j'ai eu l'occasion à plusieurs reprises d'apporter cette mise au point. Transports Canada a évalué la sécurité de ce véhicule et a déterminé qu'il tombe dans la catégorie des véhicules éco-énergétiques à faible vitesse.

Comme vous le savez, Transports Canada ne dit pas à une province qu'elle peut ou non autoriser l'utilisation de tels véhicules sur ses routes. Transports Canada se contente d'évaluer la sécurité du véhicule. Il appartient ensuite aux provinces individuelles de déterminer si elles veulent ou non autoriser l'utilisation de ce véhicule sur leurs routes, et dans quelles conditions. Nous nous contentons de dire que tel véhicule est sécuritaire à telle vitesse, ou qu'il ne l'est pas à telle ou telle autre vitesse. Voilà en quoi consiste notre responsabilité. Nous avons une équipe d'experts qui s'en charge. C'est cette dernière qui détermine si le véhicule constitue ou non un danger et s'il est susceptible de causer un accident. Mais, il appartient aux provinces de délivrer les permis. Ce sont les provinces qui décident qu'on peut s'en servir sur un terrain de golf, dans un petit secteur résidentiel ou sur une autoroute. Ce n'est pas le gouvernement fédéral qui prend ces décisions-là. C'est du ressort des provinces.

Je tiens à répéter, comme il existe une certaine confusion à ce sujet, que le gouvernement du Canada ne cherche pas délibérément à miner les efforts des entrepreneurs pour vendre leurs véhicules au Canada, malgré ce que d'aucuns peuvent penser. Ce n'est certainement pas le cas. Nous vous disons si votre véhicule est sécuritaire ou s'il ne l'est pas. Ensuite, c'est à vous de convaincre les provinces dans quelles conditions l'usage du véhicule devrait ou non être autorisé. Voilà ce que prévoient les règles et le règlement —

surtout le règlement — établis par le gouvernement du Canada il y a plusieurs années. Voilà en quoi consiste notre responsabilité.

S'agissant de véhicules éco-énergétiques, je pense que vous avez évoqué le fait que nous avons mis sur pied un programme particulier dans ce domaine. À mesure que nous utilisons des véhicules de plus en plus éco-énergétiques, nous devons, d'une part — et c'est la raison pour laquelle nous avons lancé notre train de mesures dans ce domaine — inciter les consommateurs à examiner et à modifier leur comportement en achetant des véhicules à plus faible consommation de carburant.

Comme vous le savez, nous allons proposer un règlement qui correspondra à la norme nord-américaine la plus stricte qui deviendra la plus courante. Nous allons travailler en étroite collaboration avec les constructeurs automobiles dans ce domaine. Nous allons également travailler de très près avec les parties intéressées et les gouvernements provinciaux. Nous allons consulter les détaillants. Je sais que mon collègue, M. Volpe, et moi, de même que d'autres membres du comité, me semble-t-il, avons assisté à la réunion de l'Association des détaillants du Canada, et il en a justement été question. Il est effectivement très important que le gouvernement du Canada et les Canadiens soient sur la même longueur d'onde dans ce domaine.

Bien entendu, il y a des gens qui s'inquiètent de l'impact environnemental, mais il y a également des gens qui s'inquiètent de l'impact sur les emplois et sur la création d'emplois, et c'est pour cette raison que nous essayons d'établir un juste équilibre entre ces deux priorités.

**M. Brian Jean:** Je suis très heureux de voir que vous faites le nécessaire pour protéger les Canadiens. Je crois savoir, pour en avoir discuté avec le ministère, que ZENN compte lancer sur le marché une voiture électrique certifiée en matière de sécurité à l'automne de 2009, et c'est une bonne nouvelle pour les consommateurs qui voudraient opter pour ce type de véhicule.

En tant que gouvernement fédéral, nous avons évidemment pris d'excellentes initiatives dans de grands centres comme Montréal, Toronto et Vancouver dans le domaine de la sécurité ferroviaire et des transports en général et nous avons également investi dans les transports en commun. Je serais donc curieux de savoir si les provinces sont favorables à notre approche en matière de sécurité ferroviaire et des transports en commun. Estiment-elles que nous sommes efficaces dans ce domaine?

• (1240)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Eh bien, voici la situation. Nous travaillons dans notre domaine de responsabilité, et nous voulons nous assurer que les montants affectés aux provinces pour la sécurité sont utilisés à bon escient. Vous avez tout à fait raison. Le secteur des transports urbains, par exemple, est l'un des secteurs où nous avons fourni une aide considérable au cours des 18 derniers mois. Nous avons aidé les administrations responsables des transports en commun dans toutes les régions du Canada — qu'elles soient à Toronto, Montréal, ici à Ottawa ou ailleurs — à moderniser leur équipement, leur matériel de communications radio et leur équipement de surveillance. Nous ne sommes pas à l'abri d'une menace terroriste. Je ne veux pas vous sembler désinvolte, mais c'est une question importante. Nous devons pouvoir progresser et nous assurer que les services publics sont sécuritaires.

Je sais, pour avoir été président de l'Administration des services de transport en commun de l'autre côté de la rivière dans une vie antérieure... En fait, je me rappelle que mon prédécesseur était venu me voir pour discuter avec moi de cette question importante. Et c'est effectivement une question importante, car chaque année, du moins en ce qui concerne le système d'Ottawa et de Gatineau, plus de 50 millions de passagers montent dans les autobus, et on peut multiplier ce chiffre pour l'ensemble du pays.

Donc, il faut rester vigilant. Il faut pouvoir investir les sommes appropriées pour que les Canadiens se sentent en sécurité lorsqu'ils ont recours à ces services publics. Et il en va de même pour les traversiers, les transports urbains et le port. En 2008, c'est une nécessité inéluctable.

**M. Brian Jean:** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**Le président:** Merci.

Conformément à notre tradition, nous allons donner l'occasion aux membres du comité de poser quelques dernières questions en disposant de deux minutes chacun. Nous allons commencer par M. Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, si vous permettez, je vais changer de méthode. Je vais énumérer une série de questions et vous pourrez ensuite me fournir des réponses.

**L'hon. Lawrence Cannon:** C'est la méthode de M. Zed?

**L'hon. Joseph Volpe:** J'étais un peu surpris de vous entendre dire que la Fiducie pour le transport en commun que vous avez créée dispose d'un financement de 500 millions de dollars, dont 200 millions de dollars serviront à financer la construction d'une ligne entre Peterborough et Toronto. Cela représente, semble-t-il, la totalité des crédits réservés à l'Ontario. Je me demande donc si j'ai mal compris ou si ce sont effectivement les bons chiffres, tels que vous les avez présentés.

Deuxièmement, en ce qui concerne la possibilité d'un train à grande vitesse, c'est une option qui est à l'étude depuis que je suis député. Quand je suis arrivé à la Chambre des communes, on parlait d'un investissement de 2 milliards de dollars, alors que vous venez de parler de 20 milliards de dollars. Si la vie est un long apprentissage, on doit également conclure qu'un projet de train à grande vitesse suppose une série infinie d'évaluations environnementales et d'études de faisabilité. Je ne sais même pas combien d'argent nous y avons consacré jusqu'ici. Peut-être pourriez-vous nous dire quelle somme a été consacrée jusqu'ici à des études de faisabilité et si cette somme a déjà dépassé le montant initial de 2 milliards de dollars qui était prévu.

Troisièmement, je constate que vous avez presque doublé le montant de la subvention fédérale accordée à VIA Rail. Je me demande si c'est parce que le nombre de clients a doublé ou si vous avez simplement décidé de doubler le montant de la subvention par passager. Il y a à peine quelques années, elle correspondait à environ 64 \$ par passager. Avez-vous l'intention d'encourager les gens à prendre le train en doublant le montant de la subvention?

Quatrièmement, je voudrais parler brièvement du Programme de remise éco-AUTO. Puisque la sécurité routière, de même que l'efficacité environnementale, semble vous préoccuper, je me demande si vous avez eu l'occasion d'examiner mon projet de loi d'initiative parlementaire concernant les électro-stabilisateurs et leur incidence sur la consommation du carburant et surtout sur la sécurité des automobilistes sur les autoroutes; je voudrais aussi savoir si vous

comptez appuyer ce projet de loi ou le remplacer par votre propre mesure.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Pour répondre à votre dernière question, je n'ai pas eu l'occasion de l'examiner, mais je serais très heureux de le faire. Je vais vous revenir à ce sujet.

S'agissant de la Fiducie pour le transport en commun — les 195 millions de dollars — il est important de comprendre que, une fois que l'étude conjointe sera terminée, cette somme sera complétée par des crédits prélevés sur le budget de Chantiers Canada. Je ne dis pas que ce projet a déjà dépassé le financement prévu mais, juste pour vous rassurer, je peux vous dire que, selon les résultats de l'étude de faisabilité, ou de l'étude conjointe, nous aurons accès aux crédits de Chantiers Canada pour nous aider à promouvoir ce projet.

S'agissant des études de faisabilité relatives au corridor Windsor-Québec, vous avez raison; il y a déjà eu de nombreuses études. Mon sous-ministre...

**Une voix:** Il rit encore.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Oui, il rit encore. Si je ne m'abuse, il est entré au ministère il y a 30 ans, alors qu'on parlait déjà du projet en question. Donc, il me dit en rigolant... vous vous doutez bien qu'il me donne des coups de pied sous la table.

Comme je l'expliquais à Mme Hall Findlay, cette étude nous donnera une idée générale du coût de ce projet. La dernière fois, le coût avait été évalué à 18 ou 20 milliards de dollars, 80 p. 100 de cette somme devant être payé par le secteur public. Donc, c'est quelque chose qu'il faut examiner.

Vous avez raison concernant VIA Rail: nous y avons effectivement investi 692 millions de dollars, ou 672 millions de dollars — je n'en suis pas sûr. Là, il s'agit de moderniser son infrastructure. Certaines locomotives, notamment les F40, sont vieilles et ont besoin d'être remises en état. Le conseil d'administration de VIA Rail nous a fait comprendre qu'il était très important que VIA puisse avancer en faisant les changements nécessaires — entre autres, en optant pour le genre de locomotives plus éco-compatibles qu'on nous proposait.

Vu cette réalité, et la nécessité de maintenir la fiabilité du réseau de VIA, cette dernière voudrait doubler certaines lignes là où la congestion est forte, afin que les services passagers inter-villes puissent continuer d'être assurés de la manière la plus efficace possible.

S'agissant du Programme de remise éco-AUTO, je n'ai malheureusement pas compris la dernière partie de votre question. Peut-être pourriez-vous la répéter rapidement.

● (1245)

**Le président:** Très rapidement, pour être juste envers les autres.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je veux justement être juste envers les autres, et donc, si nous avons d'autres tours de deux minutes, je serais ravi de vous en reparler.

J'ai essayé de faire le rapport avec le système d'électrostabilisateur que j'ai présenté en novembre. Je pense que vous y avez répondu; je suis assez surpris de voir que ce n'était pas votre grande priorité, puisque j'avais pris cette initiative en novembre...

**L'hon. Lawrence Cannon:** J'ai répondu à cette question en premier.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, vous avez parlé des ententes par rapport à Chantiers Canada. L'entente avec le Québec n'est pas signée, n'est-ce pas?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Non, elle n'est pas encore annoncée.

**M. Mario Laframboise:** C'est ça.

Il y a le congrès de l'UMQ, les discussions de corridor et tout le reste.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Je reconnais l'ancien maire.

**M. Mario Laframboise:** Que vient faire DEC dans ce dossier? Est-ce vous ou DEC qui négociez l'entente avec le Québec? Depuis que votre gouvernement est au pouvoir, il y a un nouveau joueur qui s'appelle DEC et qui n'était pas là à l'époque des libéraux. D'après les discussions et les rumeurs, les exigences plus sévères viendraient de DEC.

Est-ce vous qui négociez cela?

**L'hon. Lawrence Cannon:** C'est moi qui ai le mandat de négocier avec la ministre des Finances du Québec.

**M. Mario Laframboise:** Qu'en est-il de DEC?

**L'hon. Lawrence Cannon:** DEC est un partenaire dans la mesure où il a un rôle spécifique à jouer dans la prestation d'une partie du programme.

**M. Mario Laframboise:** Est-ce vous qui fixez les conditions?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Oui.

**M. Mario Laframboise:** Si on nous dit que vous avez trop d'exigences, je m'adresse à la bonne personne.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Vous vous intéressez, monsieur Laframboise...

**M. Mario Laframboise:** Pourquoi retardez-vous sciemment la signature et exigez-vous du Québec ce que les autres gouvernements avant vous n'ont jamais demandé?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Ne répétez pas ce que Mme Marois a dit l'autre jour.

**M. Mario Laframboise:** Non. Hélas, c'est la réalité.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Non. Je connais la réalité, monsieur Laframboise.

• (1250)

**M. Mario Laframboise:** Pourquoi avoir attendu autant de temps si vous aviez des...

**L'hon. Lawrence Cannon:** Ce n'est pas le cas, monsieur Laframboise. L'Alberta, l'Ontario et le Québec n'ont pas signé l'entente. Selon moi, on respecte l'échéancier normal des discussions avec les partenaires. Comme je l'ai mentionné, huit provinces et territoires ont signé une entente avec le gouvernement fédéral.

Lorsque je suis arrivé ici, certains des anciens programmes qui avaient été annoncés il y a trois ou quatre ans n'étaient pas conclus. Des dossiers concernant le gouvernement du Québec traînaient depuis cinq ans: ils n'avaient pas trouvé chaussure à leur pied. On a réglé ça.

**M. Mario Laframboise:** Mais d'après moi, vous allez...

**L'hon. Lawrence Cannon:** Prenons l'exemple de l'autoroute 30, dont M. Carrier n'a pas voulu parler. On a posé des gestes dans un esprit de coopération et de fédéralisme d'ouverture avec le gouvernement du Québec. On a réglé ces dossiers.

Suis-je inquiet quant à la possibilité de ne pas conclure une entente avec le gouvernement du Québec? Non, pas du tout.

**M. Mario Laframboise:** D'après moi, en termes de longueur, vous allez les battre.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Après cinq ans, non.

**M. Mario Laframboise:** Dans le budget de 2007, vous avez annoncé le programme Chantiers Canada. L'entente n'est pas encore signée, et on me dit que vous exigez plus que les libéraux.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Monsieur Laframboise...

**M. Mario Laframboise:** Je comprends...

**L'hon. Lawrence Cannon:** Vous savez très bien qu'en 2007, l'objectif était de rencontrer la Fédération canadienne des municipalités, l'UMQ et les intervenants. J'ai fait la tournée du Canada et de plusieurs municipalités du Québec. J'ai entendu le point de vue de ces gens, car ils nous ont demandé une consultation préalable. Tout comme moi, vous venez du milieu municipal; vous comprenez donc qu'il est important de consulter le milieu municipal. C'est à ce niveau que les gens peuvent faire valoir leurs points de vue. Il est normal qu'à titre de gouvernement, nous ayons fait cette démarche de consultation...

**M. Mario Laframboise:** Sauf que les 1 100 municipalités ont hâte, monsieur le ministre.

[Traduction]

**Le président:** Je dois vous couper la parole pour passer maintenant à M. Bevington.

[Français]

**L'hon. Lawrence Cannon:** ... et ce tout en respectant la Loi sur l'exécutif du Québec, que vous semblez oublier.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD):** Merci, monsieur le président, et merci, monsieur le ministre, pour votre présence aujourd'hui.

J'ai trois questions à vous poser qui portent principalement sur l'infrastructure dans les territoires du Nord.

La première concerne le travail accompli par l'Association des collectivités des Territoires du Nord-Ouest, et par la Fédération des municipalités canadiennes, pour ce qui est d'appuyer des résolutions vous exhortant à concevoir un programme d'infrastructure municipale davantage adapté aux besoins des territoires du Nord et de plus petites provinces comme l'Île-du-Prince-Édouard, où le coût des infrastructures est beaucoup plus élevé que dans le reste du Canada. Ma première question est donc celle-ci: avez-vous envisagé de créer un tel programme? Envisagez-vous de créer un tel programme à l'avenir.

Ma deuxième question concerne le besoin urgent d'infrastructure dans les Territoires du Nord-Ouest afin de répondre aux exigences en matière d'exploitation des ressources qui posent problème dans notre région depuis plusieurs années. À l'heure actuelle, des initiatives sont en cours dans les Territoires du Nord-Ouest. Il y a bien sûr, le projet du pont de la rivière Mackenzie, comme le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a décidé d'aller de l'avant, il cherche à présent à obtenir de l'aide. Quand le pont sera construit, il constituera une source de revenus pour le Trésor et créera un système de transport plus efficace dont profiteront les mines de diamants et les entreprises d'exploitation minière dans la région North Slave, car il ne faut pas oublier que ces activités-là constituent une source de redevances et d'impôts pour le gouvernement fédéral. Donc, tout le monde y trouve son compte, car le rendement de l'investissement fédéral est tout de même intéressant.

De plus, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, de concert avec une société d'État, la Power Corporation, a retenu le projet hydroélectrique de la rivière Taltson, qui représente l'occasion de fournir de l'énergie propre aux mines de diamants. Encore une fois, cette initiative aura une forte incidence positive sur l'avenir du secteur minier dans cette zone et sera une source de recettes pour le Trésor fédéral.

Sur ce point, envisagez-vous d'investir dans les Territoires du Nord-Ouest pour que le gouvernement puisse justement bénéficier d'un rendement de ce genre?

**Le président:** Je vais demander au ministre de répondre à ces questions-là, car nous commençons à manquer de temps. Je suis désolé, monsieur Bevington.

**L'hon. Lawrence Cannon:** Monsieur Bevington, merci pour vos questions. C'est effectivement très important, et cela me donne de nouveau l'occasion de vous parler du plan Chantiers Canada.

L'une des principales composantes du plan Chantiers Canada est l'octroi du financement de base de 25 millions de dollars par administration au cours des sept prochaines années. Le Nunavut, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon, de même que les autres provinces, vont toucher 175 millions de dollars. Le gouvernement fédéral exige que vous nous présentiez la liste des projets que vous voulez financer et, dans la mesure où ces derniers correspondent aux catégories du plan Chantiers Canada, ils seront jugés admissibles. Donc, il y a beaucoup de marge, comme c'est également le cas de la taxe sur l'essence, bien entendu.

Mais, je voudrais insister sur un point: pour la première fois, ce projet donne aux régions du nord du Canada la souplesse voulue pour mettre à exécution les projets qui leur semblent prioritaires. Vous vous demandiez quelle serait la participation des différents intervenants. En général, pour ce qui est du financement de base, nous demandons une participation provinciale correspondant à 50 p. 100 de notre investissement. Mais, pour les territoires et l'Île-du-Prince-Édouard, il s'agira d'une participation de seulement 25 p. 100 du montant global. Donc, le programme est tout de même assez souple.

• (1255)

**Le président:** Monsieur Jean, c'est vous qui allez poser la dernière question.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur le président.

Je m'intéresse un peu au concept « Ciel ouvert » et au projet « Ciel bleu », soit l'initiative du gouvernement actuel qui vise à aider les consommateurs canadiens.

Premièrement, je tiens à vous dire, monsieur le ministre, que j'ai parlé au ministre des Transports des Territoires du Nord-Ouest il y a deux ou trois semaines, et il est tout à fait ravi d'apprendre la participation du gouvernement aux activités dans les Territoires du Nord-Ouest. Il tenait à me transmettre ses félicitations et à me dire à quel point il est content des initiatives prises par ce gouvernement. D'ailleurs, monsieur le ministre, il en va de même pour moi, car j'ai vu l'effet des investissements effectués par notre gouvernement dans ma circonscription électorale, en vue de mieux protéger les Canadiens. Quand ce gouvernement est arrivé au pouvoir, l'un des premiers investissements qu'il a faits concernait l'élargissement à quatre voies de la Route 63, qui est l'une des autoroutes les plus dangereuses du Canada.

Je voudrais justement vous parler un peu de la politique « Ciel bleu » car, depuis l'annonce de novembre 2006, le gouvernement a conclu un accord « Ciel ouvert » avec l'Islande, l'Irlande, la Nouvelle-Zélande et la Barbade. Je crois savoir que l'Union européenne est actuellement en négociation. Nous savons, grâce à la politique « Ciel bleu » que les consommateurs seront contents — c'est-à-dire que les Canadiens seront contents parce que les prix sont inférieurs, les services sont meilleurs et il y a une meilleure sélection au niveau des voyages. Nous savons également que tous les intervenants clés, y compris les syndicats, les administrations aéroportuaires et les compagnies aériennes, souhaitent que ces accords « Ciel ouvert » soient conclus rapidement et efficacement. Donc, je transmets mes félicitations au gouvernement.

Monsieur le ministre, à votre avis, sera-t-il possible d'élargir ces accords à l'avenir, de façon à en arriver à de véritables accords « Ciel ouvert », comme ceux que nous venons de conclure, ou faudra-t-il se contenter d'améliorer progressivement les accords actuels? À votre avis, est-il possible que le gouvernement conclue d'autres accords « Ciel ouvert » dans les mois qui viennent?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Pour en revenir à ce que vous disiez dans votre préambule, je pense qu'il est très important d'insister sur le fait que le gouvernement est résolu à offrir de meilleurs prix aux consommateurs, et de permettre à la fois aux consommateurs et aux transporteurs aériens de choisir des marchés qui n'étaient pas disponibles précédemment. Comme vous nous l'avez fait remarquer, depuis novembre 2006, une demi-douzaine d'accords « Ciel ouvert » ont été conclus avec divers pays. Nous travaillons de façon intensive avec l'Union européenne, et nous négocions avec elle. Pour nous, le continent asiatique et les Amériques constituent la prochaine étape. Voilà sur quoi nous allons nous concentrer dans les années qui viennent.

En fin de compte, si nous réussissons à faire baisser les tarifs et à offrir aux Canadiens la possibilité de se rendre en avion dans des régions du monde qu'ils n'auraient pas cru pouvoir visiter, en ce qui me concerne, nous atteignons un objectif valable en tant que parti politique et en tant que gouvernement, un objectif que nous tenons à réaliser.

Vous avez mentionné qu'il est important que le gouvernement cherche de nouvelles possibilités. Vous avez raison: il est important que le gouvernement cherche de nouvelles possibilités dans ce domaine. Je suis content de ce qui s'est fait jusqu'ici, et nous voulons continuer à progresser. Nous voulons aller encore plus loin dans ce domaine.

Serait-il possible un jour de conclure un accord sur le cabotage? C'est quelque chose qu'examineront nos successeurs dans quelques années. Je sais que les Américains n'ont pas encore pris cette orientation. Pour le moment, cela ne semble pas correspondre à la volonté du marché, mais il existe déjà divers outils — soit la possibilité d'améliorer les accords conclus avec un certain nombre de pays, soit la négociation de nouveaux accords « Ciel ouvert ». Nous n'en sommes pas encore à négocier les services de cabotage, c'est-à-dire la sixième ou la septième liberté. Voilà donc pour nos intentions générales dans ce domaine.

● (1300)

**M. Brian Jean:** Je vous remercie.

**Le président:** Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, ainsi que vos collaborateurs, de votre présence aujourd'hui et d'avoir participé à cette discussion franche sur les enjeux du secteur du transport au Canada.

Je signale aux membres du comité que, à la prochaine réunion qui a lieu mardi, nous allons examiner le rapport sur la sécurité ferroviaire. J'espère que, si cela se révèle impossible mardi, nous réussirons à terminer notre examen du rapport jeudi et à organiser une réunion du sous-comité du programme après le congé parlementaire.

La séance est donc levée.





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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:**

**<http://www.parl.gc.ca>**

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**