



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 017 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 7 décembre 2011

Président

M. Merv Tweed

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

Le mercredi 7 décembre 2011

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bon après-midi à tous. Bienvenue à la 17^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, l'examen des dépenses du ministère figure à l'ordre du jour.

Nous accueillons aujourd'hui Yaprak Baltacioglu, sous-ministre. Je sais que des invités vous accompagnent. Si vous voulez bien nous les présenter, vous pourrez ensuite faire votre exposé et répondre aux questions.

Je vous souhaite de nouveau la bienvenue.

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

[Français]

Je vais vous présenter les collègues qui m'accompagnent: Mme Anita Biguzs, sous-ministre déléguée à Transport Canada; M. André Morency, sous-ministre adjoint, Gestion ministérielle et gouvernance des sociétés d'État; et Mme Laureen Kinney, sous-ministre adjointe déléguée, Sûreté et sécurité. Du côté d'Infrastructure Canada, il y a M. John Forster, sous-ministre délégué, et Mme Su Dazé, notre nouvelle sous-ministre adjointe de la Direction générale des services ministériels.

Malheureusement, nous n'avons pas eu l'occasion de présenter notre Budget supplémentaire des dépenses (B) la semaine dernière, mais nous avons assisté à la réunion du

[Traduction]

comité des opérations gouvernementales; je considère donc que notre budget a déjà fait l'objet d'un certain examen.

Je suis ravie de comparaître. Le greffier m'a informée que vous pourriez être appelés à voter; je vais donc laisser tomber notre exposé pour que vous puissiez nous poser des questions.

J'ai cependant une brève remarque à formuler. C'est la première fois, je crois, qu'un groupe important de témoins vient vous parler et répondre à vos questions depuis que le comité a été établi par suite des élections. Sachez que nous serons enchantés de collaborer avec vous. Si nous connaissons déjà certains d'entre vous, d'autres nous sont inconnus, et nous espérons avoir l'occasion de les connaître. Vous pouvez compter sur notre coopération dans les années à venir. C'est un réel plaisir de travailler avec vous. Je me tairai donc pour vous laisser poser vos questions.

Le président: Excellent. Je vous remercie beaucoup et souhaite la bienvenue à nos invités.

Pour ouvrir le bal, je laisserai la parole à Mme Chow pour sept minutes.

• (1535)

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Merci beaucoup.

En ce qui concerne le Fonds Chantiers Canada, reste-il des fonds non engagés? Je crois qu'il reste un solde d'environ 60 millions de dollars. Êtes-vous en mesure de nous indiquer quelles sont les sommes engagées et résiduelles pour chaque fonds? Reste-il de l'argent dans les divers fonds, comme le Fonds Chantiers Canada, le Fonds d'infrastructure rurale, le Fonds pour l'infrastructure verte et toutes ces initiatives?

Mme Yaprak Baltacioglu: Toutes les initiatives.

Mme Olivia Chow: Oui. Pourriez-vous nous fournir l'information, je vous prie?

Mme Yaprak Baltacioglu: Mais bien sûr.

Monsieur Forster.

M. John Forster (sous-ministre délégué, Infrastructure Canada): Voulez-vous avoir l'information aujourd'hui ou aimeriez-vous l'avoir par écrit à une date ultérieure? Il ne me faudra qu'un instant pour la trouver.

Mme Yaprak Baltacioglu: Vous pourriez peut-être faire un résumé.

Mme Olivia Chow: Peut-être pourriez-vous nous donner les grandes lignes et nous fournir l'information par écrit par la suite. C'est encore mieux, étant donné que je ne dispose que de sept minutes.

M. John Forster: Oui, je ne veux pas prendre votre temps. J'effectuerai des recherches à ce sujet. En général, l'argent du Fonds de la taxe sur l'essence est, de toute évidence, versé chaque année; c'est donc...

Mme Olivia Chow: Ce fonds me ne préoccupe pas.

M. John Forster: Tous les fonds de stimulation sont affectés et approuvés.

Mme Olivia Chow: Je parle du Fonds Chantiers Canada.

M. John Forster: Ce fonds comprend deux composantes. Le volet Collectivités, qui s'adresse aux agglomérations de moins de 100 000 habitants, est entièrement engagé et approuvé. L'autre volet du Fonds Chantiers Canada, destiné aux grands projets, est engagé dans certaines provinces, il me semble. La situation varie d'une province à l'autre. Je devrai vérifier quels sont les chiffres exacts et vous les communiquer ultérieurement, si vous voulez continuer.

Mme Olivia Chow: Je n'en ai pas besoin.

M. John Forster: Les fonds sont en grande partie engagés. Il reste peut-être une somme de quelque 800 millions de dollars dans les divers fonds, mais je regarderai ce qu'il en est et je transmettrai les chiffres au comité.

Mme Olivia Chow: D'accord. Ce solde de 800 millions de dollars n'est pas destiné aux projets approuvés et demeure disponible pour diverses demandes. Mais une partie des fonds aurait-elle été affectée?

M. John Forster: Non, je fais allusion aux fonds non engagés ou réservés dans le cadre de projets.

Mme Olivia Chow: Ils ne sont pas engagés. Bien. Les fonds sont disponibles jusqu'en 2014, n'est-ce pas?

M. John Forster: La date de clôture est en 2014, mais certains projets dépasseront cette limite et recevront du financement après cette date. Si un projet n'est pas terminé, il ne s'agira pas de stimulation, mais d'une allocation accordée pour continuer les travaux.

Mme Olivia Chow: Qu'en est-il des autres projets? Je crois que le Fonds pour l'infrastructure verte dispose d'une enveloppe d'un milliard de dollars sur cinq ans, notamment aux fins de stimulation; quelle somme a été dépensée jusqu'à présent?

Mme Yaprak Baltacioglu: Dans le cadre de ce fonds, nous avons engagé 670 millions de dollars dans 17 projets et transféré 170 millions de dollars à d'autres priorités ne relevant pas de ce programme. Nous avons également réduit les dépenses de 45 millions de dollars dans le cadre de l'examen stratégique. En outre, nous examinons certains projets, qui n'ont toutefois pas encore été annoncés; je ne peux donc pas vous fournir de chiffres à cet égard.

Mme Olivia Chow: Je le comprends. Si on fait le total, combien d'argent resterait-il dans les coffres du Fonds pour l'infrastructure verte?

M. John Forster: Réservé ou engagé...?

Mme Olivia Chow: Non, je parle de fonds disponibles.

M. John Forster: Actuellement, tous les fonds sont pour ainsi dire affectés.

Mme Olivia Chow: D'accord.

M. John Forster: Je suis désolé. Je peux toutefois vous dire que dans le volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada, il reste un solde exact de 660 millions de dollars.

Mme Olivia Chow: Parfait. Et vous pourriez nous indiquer ce qu'il en est de la somme de 170 millions de dollars qui a été réaffectée ailleurs?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je peux vous le dire, car la liste est brève. Nous avons réaffecté 100 millions de dollars à la transformation de l'industrie forestière; 30 millions de dollars au programme de foresterie du Québec, géré par l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec; 18 millions de dollars au pipeline de Valley Junction-Thetford Mines; et 22 millions de dollars à l'évaluation environnementale régionale de Beaufort. Il faut également tenir compte de la réduction de 45 millions de dollars apportée par suite de l'examen stratégique.

Mme Olivia Chow: Reste-il encore de l'argent destiné aux infrastructures ailleurs que dans ces deux fonds? Il existe des fonds pour les infrastructures rurales. Y reste-il de l'argent?

M. John Forster: Il existe un autre fonds: l'initiative de financement de base provincial territorial, annoncée dans le cadre du Plan Chantiers Canada. Ce fonds prévoit l'octroi, pendant sept

ans, de 25 millions de dollars par année aux diverses provinces, sans égard à la taille. Les provinces et territoires présentent une sorte de liste des projets d'immobilisations. Ce fonds comprend encore 280 millions de dollars, non affectés à des projets. Le financement est accordé en fonction des projets présentés par les provinces.

• (1540)

Mme Olivia Chow: N'existe-t-il pas un fonds d'infrastructure rurale?

M. John Forster: Je vous demande pardon?

Mme Yaprak Baltacioglu: Le FIMR.

M. John Forster: Le FIMR est un vieux fonds.

Mme Olivia Chow: C'est le vieux fonds qui est terminé.

M. John Forster: Il s'agit d'un fonds d'infrastructure entièrement affecté. Tout l'argent est engagé; et c'est un vieux fonds, de toute façon.

Mme Olivia Chow: Donc, si on fait le tour de la situation, c'est la liste intégrale des fonds d'infrastructure qui...

M. John Forster: Ce sont les fonds qui ont encore de l'argent. L'initiative principale est le Fonds Chantiers Canada, qui totalise 660 millions de dollars, auquel s'ajoute le financement de base provincial territorial, d'environ 280 millions de dollars. Ce sont là les principaux fonds qui restent. Il faut également compter avec le Fonds de la taxe sur l'essence, qui comprend près de 2 milliards de dollars par année.

Mme Olivia Chow: Est-ce que le Fonds des partenariats publics-privés relève de vos compétences?

M. John Forster: Non. Il relève de PPP Canada, qui fait partie du portefeuille du ministre des Finances.

Mme Olivia Chow: Me reste-il du temps?

Le président: Il vous reste une minute et 20 secondes.

Mme Olivia Chow: En ce qui concerne le Fonds pour l'infrastructure verte et la somme de 45 millions de dollars, si tous les fonds sont engagés et qu'une réduction de 45 millions de dollars a déjà été apportée au budget supplémentaire des dépenses, dois-je comprendre que ce fonds n'accueillera plus de nouvelles demandes, étant donné que les coffres sont vides?

De plus, tant qu'à aborder la question du projet de Beaufort, cette initiative a reçu 22 millions de dollars, mais a fait l'objet d'une réduction de 4,9 millions de dollars. J'y viendrai un peu plus tard, mais j'aimerais tout d'abord vous demander s'il reste des demandes à traiter dans le cadre du Fonds d'infrastructure verte. S'il en reste...

Mme Yaprak Baltacioglu: On poursuit l'examen de certains projets, dont nous tenons compte quand nous indiquons qu'il ne reste pas beaucoup d'argent. Mais le ministère ou le ministre ont encore à rendre des décisions concernant certains projets. Il s'agit des projets que le ministère n'a pas encore annoncés; une fois que l'examen de ces projets sera terminé, les fonds seront entièrement affectés.

Mme Olivia Chow: Entièrement affectés, oui.

Combien d'argent reste-t-il pour ces projets qui font toujours l'objet d'un examen?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je n'ai pas les chiffres exacts en main présentement. Il suffit de faire l'addition.

Le président: Merci.

Pardonnez-moi, Olivia, mais je dois vous interrompre ici.

Je laisse maintenant la parole à M. Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je fais partie de ceux qui vous ont connue dans le passé. Je suis très heureux de vous voir occuper ce poste.

Étant donné qu'on a déjà discuté des budgets, je vais vous parler de choses plus spécifiques qui concernent votre ministère, si vous me le permettez.

La Cour suprême a déjà statué que dans le cas de l'établissement d'aéroports au Québec, par exemple, Transports Canada avait préséance sur la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec. Présentement, il y a un dossier controversé à Neuville, dans la région de Québec. En effet, des gens ne veulent pas qu'un aéroport puisse être construit.

Pouvez-vous nous expliquer quelle est la directive? Le ministre a le pouvoir d'intervenir dans ce genre de dossier. Est-ce le cas pour l'établissement d'un aéroport?

Quelles sont les directives que Transports Canada peut donner si on veut faire des consultations publiques à ce sujet?

Mme Yaprak Baltacioglu: Monsieur le président, je connais très bien ce dossier.

L'hon. Denis Coderre: C'est la raison pour laquelle je vous ai posé la question.

Mme Yaprak Baltacioglu: Je vous en remercie.

Le ministre, M. Lebel, nous a posé exactement les mêmes questions. Nous sommes en train de travailler sur ce dossier.

[Traduction]

Je m'exprimerai en anglais, car je ne connais pas les termes juridiques.

En vertu de la Loi sur l'aéronautique, notre mandat et nos pouvoirs sont très vastes et ont une large portée.

Le problème, ce sont les aéroports, les aérodromes et les pistes d'atterrissage, qui se comptent par centaines au Canada. Une bonne partie, comme les aéroports, sont homologués, alors que d'autres sont enregistrés. Ces derniers sont des aérodromes qui s'annoncent comme étant à la disposition de quiconque souhaite utiliser leurs installations. Il y a également des aérodromes non enregistrés, destinés à des usages personnels, dont nous ne... Il en existe des milliers.

Notre mandat aujourd'hui, selon l'interprétation que notre ministère fait du règlement, couvre principalement les questions de sécurité. Dans ce cas en particulier, c'est davantage une question d'acceptation de la part de la ville. Je crois comprendre que la communauté s'inquiète.

Lorsque notre ministre a eu vent de cette affaire, il nous a demandé de nous pencher sur la question. Je n'ai pas encore de réponse satisfaisante pour vous ou mon ministre, mais nous nous occupons du dossier.

•(1545)

L'hon. Denis Coderre: Vous vous occupez du dossier.

Mme Yaprak Baltacioglu: Notre ministre considère que c'est une priorité.

L'hon. Denis Coderre: Peut-être pourriez-vous nous expliquer ce qu'il en est de la consultation, alors. Franchement, je crois qu'il est en son pouvoir d'intervenir à ce sujet.

Mme Yaprak Baltacioglu: Notre sphère de compétences englobe toute la question, comme le stipule d'ailleurs la Loi sur l'aéronautique. Si des règlements s'appliquent dans certaines situations...

L'hon. Denis Coderre: Ce sont les détails qui comptent.

Mme Yaprak Baltacioglu: En effet.

L'hon. Denis Coderre: Il faudrait donc nous expliquer le rôle de Transports Canada dans les consultations. Que feriez-vous? Vous rendriez-vous sur place avec votre personnel ou le ministre? Parleriez-vous aux citoyens?

Mme Yaprak Baltacioglu: Comme je l'ai indiqué, notre ministre nous a demandé d'examiner la question. C'est, à l'évidence, ce que nous faisons, car je connais fort bien le dossier. Je ne peux toutefois pas encore vous donner de réponse à ce sujet, car je dois parler à notre ministre.

L'hon. Denis Coderre: Je ne parle pas précisément de cette affaire, mais de votre rôle aux étapes ultérieures.

Si, par exemple, vous dites que vous devez intervenir, en parlez-vous avec le maire ou votre personnel de façon générale? Comment réagissez-vous? Quelles mesures prendrez-vous?

Mme Yaprak Baltacioglu: C'est ce que nous sommes en train d'examiner.

L'hon. Denis Coderre: C'est tout.

D'accord.

[Français]

Je veux aussi vous parler des inspecteurs qui travaillent à Transports Canada. Présentement, combien y a-t-il d'inspecteurs?

On a entendu parler des fameux avions qui n'ont volé que 300 heures et qui servent à la formation des inspecteurs. On parle de la calibration des appareils et de l'équipement.

Combien y a-t-il d'inspecteurs, présentement, pour la formation?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je vous remercie beaucoup de la question.

[Traduction]

Nous employons 881 inspecteurs pour assurer la sécurité dans le secteur de l'aviation.

L'hon. Denis Coderre: D'accord.

Mme Yaprak Baltacioglu: De ces inspecteurs, 300 sont ce que nous appelons des AO, une classification pour les pilotes. Trois cents de nos inspecteurs sont donc pilotes.

L'hon. Denis Coderre: Bien, mais quand vous les formez, devez-vous passer en revue toute notre flotte...

Mme Yaprak Baltacioglu: Cette question est...

L'hon. Denis Coderre: ... ou est-ce que vous n'utilisez que des simulateurs?

Mme Yaprak Baltacioglu: Non. Nous nous assurons de la compétence des pilotes de deux manières. L'une consiste à utiliser une solution de rechange, c'est-à-dire des simulateurs et divers dispositifs, et l'autre, à former nos pilotes en exigeant qu'ils pilotent des appareils à une certaine fréquence et pendant un certain nombre d'heures. Ils ne pourront conserver leur certification simplement en pratiquant dans des simulateurs.

L'hon. Denis Coderre: Qu'en est-il de ces 300 heures? Que fait-on de ces...?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je crois que la question relève du ministère des Transports, car nous disposons d'avions, mais on utilise des simulateurs quand les inspecteurs ne sont pas appelés à piloter dans le cadre de leurs fonctions. Ils n'ont pas besoin d'autant de formation; il leur suffit de garder leurs connaissances à jour. Mais certains inspecteurs doivent piloter des avions pour conserver leur permis, et se rendre dans les divers aérodromes ou aux endroits que vous évoquez. Ils utilisent des avions pour s'y rendre et en revenir.

L'hon. Denis Coderre: Ce qui me préoccupe, c'est que travailler dans un simulateur et piloter un vrai avion, ce n'est pas la même chose.

Mme Yaprak Baltacioglu: C'est que qu'affirment les inspecteurs.

L'hon. Denis Coderre: J'abonde dans le même sens. Je crains toutefois une ingérence politique au sujet de la flotte, alors que je considère que ces appareils nous sont utiles.

Mais nous en servons-nous suffisamment? Si on s'en sert effectivement 300 heures par année et que c'est insuffisant, pourquoi ne les exploitons-nous pas davantage?

Mme Yaprak Baltacioglu: Sachez tout d'abord que l'utilisation d'un avion a un coût. Nous tentons de combiner les besoins des inspecteurs, qui doivent tenir leurs compétences à jour, au travail que ces derniers doivent accomplir. Les médias auraient affirmé que ces avions volent vides. Notre situation est difficile, car nous pourrions prendre comme passagers des gens qui doivent se rendre au même endroit, mais notre politique stipule qu'ils doivent emprunter des vols commerciaux. Permettra-t-on au gouvernement d'économiser davantage? Probablement, mais la situation se corse quelque peu. Nous recourons donc à cette mesure dans le cadre de notre processus réglementaire.

• (1550)

L'hon. Denis Coderre: C'est une question de formation et de sécurité; c'est donc une utilisation justifiée.

Le président: Je dois vous interrompre, monsieur Coderre.

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous les utilisons, mais nous en avons vendu quelques-uns à Ottawa, car ils servaient à d'autres fins.

L'hon. Denis Coderre: Ce n'est pas comme les hélicoptères.

Mme Yaprak Baltacioglu: Les hélicoptères également.

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Je vous remercie beaucoup de comparaître.

Je vois qu'aux pages 144 à 152 du Budget supplémentaire des dépenses (B) figure un sommaire des dépenses budgétaires pour le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Je veux en examiner chaque poste pour qu'on m'explique très brièvement les modifications apportées aux montants que le Parlement a autorisés à l'intention du ministère et de ses organismes.

Dans l'ensemble, les autorisations du ministère ont subi un changement de 76,2 millions de dollars, soit une variation de 5 p. 100. Y a-t-il un résumé justifiant ces modifications?

Mme Yaprak Baltacioglu: Bien sûr. Je ne vais pas analyser le budget en détail, mais je vais vous en donner les grandes lignes.

Tout d'abord, on alloue une somme considérable aux services de traversiers dans le Canada atlantique. Cet argent est destiné à couvrir les dépenses de fonctionnement et les réparations, et il y a un petit montant qui est consacré aux activités de Transports Canada.

On prévoit aussi des fonds pour les ententes avec les Premières nations en vue d'agrandir le port de Prince Rupert, sur la côte Ouest.

Étant donné qu'on veut étendre les activités portuaires, on a dû négocier et conclure des accords avec quatre Premières nations.

Par ailleurs, on finance plusieurs services ferroviaires voyageurs dans les régions et les localités éloignées. Le nouveau financement vise Keewatin, qui exerce ses activités dans le Nord du Manitoba; Algoma Central, dans le Nord-Ouest de l'Ontario; et Tshuëtin, dans le Nord-Est du Québec. Il s'agit d'un service permanent auquel le gouvernement accorde du financement. C'est un budget de fonctionnement.

En ce qui concerne la gestion et l'assainissement des sites contaminés, Transports Canada est admissible à 52 millions de dollars, et il recevra 13 millions de dollars cette année.

Le programme d'alimentation à quai des navires est un programme très intéressant. L'alimentation à quai des navires permet aux navires d'éteindre leurs moteurs lorsqu'ils sont à quai et de se connecter à un moteur électrique, ce qui leur permettra de dégager moins de gaz à effet de serre.

On a affecté la somme de 3 millions de dollars au développement du port de Prince Rupert pendant l'exercice 2010-2011, mais il y a eu un problème de câbles. On n'a pas pu les remplacer. C'est la raison pour laquelle il y a un report de fonds.

Pour ce qui est du projet de regroupement portuaire du port d'Oshawa réalisé par la ville et l'administration portuaire, il s'agit ici de travaux de clôture et d'aménagement paysager qui n'ont pas pu être complétés à temps.

M. Pierre Poilievre: Parlez-vous des coûts qui ont été absorbés au cours de l'exercice 2011-2012 qui n'auraient habituellement pas été absorbés? Il est question ici des changements concernant l'autorisation de crédits.

Mme Yaprak Baltacioglu: Ce sont des initiatives qui sont proposées ou c'est l'argent dont nous avons besoin pour réaliser ces initiatives.

M. Pierre Poilievre: Très bien. Est-ce que ce sont des dépenses uniques?

Mme Yaprak Baltacioglu: Certaines oui, mais d'autres non.

M. Pierre Poilievre: Le changement dont je parle vise l'augmentation annuelle. J'essaie de voir ce qui a entraîné cette augmentation de 5 p. 100 cette année par rapport à l'année précédente.

Mme Yaprak Baltacioglu: Je vais demander à notre APF. Peut-être que je ne répons pas...

M. André Morency (sous-ministre adjoint, Gestion ministérielle et gouvernance des Sociétés d'État, Groupe des services généraux, ministère des Transports): Évidemment, le budget est toujours établi au début de chaque exercice et, une fois que... En fait, on établit les prévisions budgétaires avant le budget, mais habituellement, les initiatives sont annoncées dans le budget. Au cours de l'exercice, nous faisons les rajustements au budget en fonction des initiatives qui ont été annoncées auparavant. Nous nous présentons devant le conseil pour obtenir la permission d'engager des dépenses au titre des programmes.

Il est donc possible qu'au cours d'une année donnée, il y ait un changement de l'ordre de 10 ou 5 p. 100. Il se peut aussi qu'il n'y ait aucun changement du tout...

•(1555)

M. Pierre Poilievre: Je comprends. Je connais très bien le processus du Budget supplémentaire des dépenses. J'essaie juste de voir ce qui a causé cette augmentation. Est-ce que ce sont les crédits qui...

M. André Morency: Ces crédits ne figuraient pas dans le Budget principal des dépenses lorsque le ministère l'a établi, étant donné qu'on n'avait pas encore demandé l'approbation du Conseil du Trésor pour dépenser cet argent.

M. Pierre Poilievre: Très bien.

Je constate une importante réduction des autorisations nettes pour la Commission de la capitale nationale. À quoi cela est-il attribuable?

Mme Yaprak Baltacioglu: La Commission de la capitale nationale relevait autrefois du portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Cependant, après les élections, le gouvernement a décidé que l'organisation serait sous la responsabilité du ministre des Affaires étrangères. Par conséquent, les fonds affectés à notre portefeuille ont été transférés dans leur portefeuille.

M. Pierre Poilievre: Dans ce cas, la Commission de la capitale nationale sera désormais inscrite au budget du MAECI?

Mme Yaprak Baltacioglu: Elle devrait.

M. Pierre Poilievre: D'accord. Et en ce qui concerne le Bureau de l'infrastructure, l'augmentation est-elle attribuable aux factures qui ont été présentées dans le cadre du Plan d'action économique?

Mme Yaprak Baltacioglu: C'est exact. Étant donné que le programme a été prolongé, on a dû débloquer des fonds pour être en mesure de payer les factures.

M. Pierre Poilievre: Inscrit-on le coût des projets au budget au moment d'acquitter les factures?

Ma question porte sur le moment de l'autorisation. Par exemple, supposons que vous avez un projet de 500 millions de dollars. Si on reçoit la facture en octobre et qu'on la paie en novembre, est-ce durant cette période que l'autorisation est accordée? J'aimerais en savoir davantage au sujet du règlement des factures.

M. John Forster: Pour ce qui est des projets de stimulation, comme vous le savez, la date d'échéance initiale était le 31 mars. Lorsqu'on a prorogé la date, l'une des conditions était que les promoteurs devaient présenter toutes leurs factures de l'année dernière au plus tard à la fin d'avril. Ces coûts ont donc été imputés au dernier exercice.

Il y a environ 980 millions de dollars pour cette année; par conséquent, les dépenses engagées entre le 1^{er} avril et le 31 mars seront imputées au présent exercice financier. Ce sera en fonction des factures que nous recevons d'ici la fin de janvier.

M. Pierre Poilievre: Les coûts engagés durant la période...

M. John Forster: Pour le Fonds de stimulation de l'infrastructure? Oui.

Le président: Vous devez conclure.

M. Pierre Poilievre: Je n'ai pas eu de réponse à ma question. Je suis simplement curieux.

Comme vous le savez, la réalisation de projets s'échelonne souvent sur de nombreuses années.

M. John Forster: En effet.

M. Pierre Poilievre: À quel moment ces coûts sont-ils portés au compte du Trésor et figurent-ils dans le Budget principal des

dépenses? Lorsque la facture est acquittée ou lorsque le projet est annoncé?

M. John Forster: En général, c'est lorsqu'on reçoit la facture. C'est à cet exercice qu'on imputera les coûts.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président. Merci à nos témoins.

J'aimerais revenir sur le financement de base provincial-territorial. Vous avez dit qu'il restait 280 millions de dollars à approuver et que les provinces présentaient une liste. Quelle est la part de l'Ontario? Le savez-vous?

M. John Forster: On a approuvé quelques projets. Je n'ai pas le chiffre exact, mais on parle d'environ 150 millions de dollars pour l'Ontario.

M. Jeff Watson: Si j'ai bien lu, il y a un virement au crédit 1b de 16 000 \$ du crédit 5, c'est-à-dire la Défense nationale.

Ensuite, je remarque qu'il y a un autre virement au crédit 5b de 150 000 \$ du crédit 5. Ces virements sont-ils liés à un quelconque transfert de responsabilités? Si oui, lesquelles?

Mme Yaprak Baltacioglu: Non...

M. Jeff Watson: Qu'est-ce qui explique alors ce transfert de la Défense nationale?

Mme Yaprak Baltacioglu: Dans le cas du premier virement, le ministère de la Défense nationale nous a octroyé des fonds afin que nous examinions un certain type de scanner utilisé dans les transports. Je ne veux pas parler de nucléaire, mais j'ai oublié le nom... Il s'agit de l'Initiative de recherche et de technologie chimique, biologique, radiologique et nucléaire.

Le deuxième transfert est lié aux activités de recherche et de sauvetage, qui relèvent du MDN. On veut financer des recherches sur les dispositifs de flottaison individuels. Quand on tente de sauver des vies, on a besoin...

•(1600)

M. Jeff Watson: Oui, c'est juste.

J'aimerais maintenant parler du passage international de la rivière Détroit, qui est, sans aucun doute, un de mes sujets préférés.

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous aussi.

M. Jeff Watson: Très bien.

Pourriez-vous faire le point sur le projet de passage international Windsor-Détroit? Quelles activités mène-t-on à ce chapitre? Où en est le processus?

Mme Yaprak Baltacioglu: Merci beaucoup.

Compte tenu de son importance, le passage figure en tête des priorités du gouvernement. Cela constitue le pilier de notre économie. La plupart des biens qui proviennent du Québec et de l'Ontario passent par ce pont. Les deux ordres de gouvernement — le gouvernement ontarien et le gouvernement fédéral — ont travaillé fort pour terminer l'étude environnementale permettant d'entreprendre la construction de l'autoroute qui mènera au nouveau pont.

Nous étions déçus que l'État du Michigan ne prenne pas de décision à ce chapitre, mais divers ministres du Cabinet ont rencontré le gouverneur Snyder. Si je ne me trompe pas, il était en ville le mois dernier. Le gouverneur Snyder était très déterminé à faire de cette question une priorité. À l'heure actuelle, nous collaborons avec nos partenaires américaines. Nous allons prendre toutes les mesures nécessaires pour faire avancer ce dossier.

M. Jeff Watson: En ce qui a trait au Fonds de stimulation de l'infrastructure, combien de projets ont été prolongés jusqu'en octobre et combien d'entre eux ont respecté le délai?

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous avons accordé une prolongation pour le tiers des projets, c'est-à-dire 1 600 projets. Nous croyons qu'il y a peut-être 87 ou 88 projets qui n'ont pas respecté la date d'échéance. La moitié d'entre eux devraient être terminés d'ici décembre, et 51 ont utilisé tous les fonds fédéraux qui leur ont été alloués.

M. Jeff Watson: D'accord. S'ils terminent en décembre, les promoteurs peuvent établir des factures jusqu'au 1^{er} octobre, n'est-ce pas?

Mme Yaprak Baltacioglu: Jusqu'au 31 octobre.

M. Jeff Watson: D'accord.

Je ne sais pas si mes collègues ont d'autres questions. En ce qui me concerne, j'ai terminé.

Le président: Monsieur Toet, il vous reste deux minutes, si vous voulez les utiliser.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Oui.

J'aimerais notamment savoir ce qui est prévu pour Marine Atlantique S.C.C. dans ce budget. Pourriez-vous nous donner des précisions là-dessus?

Mme Anita Biguzs (sous-ministre déléguée, ministère des Transports): Le Budget supplémentaire des dépenses (B) prévoit 1,5 million de dollars pour compléter les travaux de réparation au terminal de North Sydney. Ces fonds non utilisés durant l'exercice 2010-2011 ont été reportés au présent exercice. Ces améliorations s'inscrivent dans le cadre d'une initiative de 9 millions de dollars, au titre du Fonds de stimulation de l'infrastructure, annoncée dans le budget de 2009. Cet argent sert à achever les travaux de démolition de l'édifice administratif ainsi que les travaux de pavage et de restauration du site. Comme je l'ai mentionné, les travaux de réparation au terminal de North Sydney s'inscrivent dans la foulée du Plan d'action économique. Ils comportent l'ajout d'un deuxième niveau au quai de rechange et l'installation de nouvelles défenses entre le quai principal et le quai de rechange.

M. Lawrence Toet: Merci.

J'ai une dernière demande. M. Watson vous a interrogé au sujet du passage international de la rivière Detroit. Pourriez-vous faire le point sur les efforts déployés à l'heure actuelle à l'égard de la construction d'un nouveau pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent, à Montréal?

Mme Yaprak Baltacioglu: Depuis que le gouvernement a annoncé qu'un nouveau pont serait construit au-dessus du fleuve Saint-Laurent, notre ministre a rencontré les principaux acteurs et responsables au sein des municipalités, aux niveaux ministériel et politique, à ce sujet, y compris son homologue provincial. Nous sommes à établir la portée des travaux, étant donné que c'est un projet d'une grande envergure. Il s'agit de notre plus grande priorité à Transports Canada.

En fait, nous avons deux grandes priorités. Nous voulons, d'une part, nous assurer que le pont actuel est sécuritaire et que la société des ponts se charge de l'entretien et des réparations, et d'autre part, entreprendre le plus tôt possible la construction d'un nouveau pont. Nous y travaillons.

● (1605)

Le président: Merci.

Monsieur Nicholls.

Mr. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NDP): Merci, monsieur le président.

Sous le crédit 60b, la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. recevra la somme supplémentaire de 23 millions de dollars, portant ainsi à 154 millions de dollars son allocation budgétaire totale. Une partie de cet argent servira-t-elle à couvrir les frais d'administration liés au prochain partenariat public-privé? Non?

Mme Anita Biguzs: Non. Ces 23 millions de dollars visent trois mesures précises.

On consacre la somme de 4,6 millions de dollars à la réfection du pont Champlain et, encore une fois, ce sont des fonds qui ont été reportés de l'exercice précédent. Étant donné qu'on a connu des retards dans ce projet, on veut être en mesure de compléter les travaux de réfection des piles du pont sur la structure existante. Ce n'est qu'une partie des 212 millions de dollars qu'a alloués le gouvernement pour l'entretien du pont Champlain pendant 10 ans.

De ce montant, 17,6 millions de dollars serviront à la réfection du pont Honoré-Mercier. Encore là, c'est un projet qui a été annoncé il y a quelque temps déjà. Ces fonds ont été reportés de l'exercice 2010-2011.

M. Jamie Nicholls: Soit dit en passant, quand s'attend-on à terminer les travaux de réfection du tablier du pont Honoré-Mercier?

Mme Anita Biguzs: La première phase du projet, qui consistait à renforcer la structure d'acier et à remplacer le tablier du pont sur les bretelles surélevées des voies d'accès, est maintenant terminée. On devrait terminer la réfection du pont au printemps 2012.

M. Jamie Nicholls: Une analyse de l'optimisation des ressources pour la construction du nouveau pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent a-t-elle été présentée au ministère?

Mme Anita Biguzs: Comme on l'a déjà indiqué, le ministère fera tout le travail de conception. Chose certaine, tous les travaux, consultations — c'est un projet d'une grande envergure — seront pris en considération...

M. Jamie Nicholls: Toutefois, le ministre a précisément indiqué que le projet serait réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé. A-t-il soumis une analyse de l'optimisation des ressources au ministère? Ou bien PPP Canada?

Mme Anita Biguzs: Nous n'en sommes qu'au tout début du processus. Tout cela fait partie du travail à accomplir. Nous comptons consulter PPP Canada dans le cadre du processus, mais comme je l'ai dit, il est encore très tôt. Nous consultons des intervenants à divers niveaux et nous travaillons avec des experts. Nous allons certainement nous pencher là-dessus.

Mme Yaprak Baltacioglu: Le gouvernement disposait de toute l'information nécessaire pour prendre une décision à l'égard d'un PPP. L'établissement d'un PPP est une décision stratégique. Cette décision a été prise. On appuiera les mesures et les plans d'action en fonction des autres initiatives.

M. Jamie Nicholls: D'accord, mais je cherche à savoir non seulement si une analyse de l'optimisation des ressources se trouve entre les mains de Transports Canada, mais aussi le calendrier du projet en général. A-t-on fixé un délai pour la construction du nouveau pont?

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous travaillons là-dessus. À l'origine, le rapport Delcan prévoyait plusieurs années. Tout le monde, y compris le ministre, est d'avis qu'il faut faire tout le nécessaire pour accélérer les travaux de construction, alors c'est ce que nous faisons.

M. Jamie Nicholls: Pour revenir à ma question, Transports Canada dispose-t-il d'une analyse de l'optimisation des ressources? Cela a-t-il été fait?

Mme Yaprak Baltacioglu: PPP Canada nous conseillera à mesure que le projet avance.

M. Jamie Nicholls: Mais cela a-t-il été fait?

Mme Yaprak Baltacioglu: Pour l'instant, nous n'avons pas les détails du PPP.

M. Jamie Nicholls: D'accord.

En ce qui concerne les services postaux ruraux au Québec, au crédit 15, il est question de paiements à la Société canadienne des postes à des fins spéciales. Pourriez-vous me dire pourquoi les réductions au Québec représentent environ 53 p. 100 des réductions faites à l'échelle du Canada?

Mme Anita Biguzs: Postes Canada revoit régulièrement les heures de service de ses bureaux de poste en fonction des volumes de la poste et de l'utilisation de ses bureaux. C'est une procédure habituelle. S'il y a une augmentation de la demande, on prolongera les heures de service, et vice versa dans le cas d'une diminution de la demande. On ne s'acharne donc pas sur le Québec. C'est une approche uniforme dans tout le Canada. Dans les régions où il y a moins de clients et donc moins d'achats, et que les volumes de la poste aux lettres diminuent — si je ne me trompe pas, on parle ici d'une baisse moyenne de 17 p. 100 —, on doit revoir les heures de service. Les heures reflètent l'usage.

• (1610)

Le président: Je dois vous interrompre, désolé.

Monsieur Albas.

M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC): Merci, monsieur le président.

Je sais que nous n'avons pas beaucoup de temps aujourd'hui, alors je vais aller droit au but.

Qu'est-il prévu à ce budget exactement pour les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.?

Mme Anita Biguzs: Trois postes budgétaires sont prévus dans le Budget supplémentaire des dépenses, pour un total d'environ 23 millions de dollars.

Le premier, comme je l'ai indiqué tantôt, est alloué au pont Champlain et s'élève à 4,6 millions de dollars. Ce sont des fonds reportés des exercices précédents qui permettront de terminer les travaux. Des retards ont forcé la révision du plan de travail. L'entrepreneur a eu besoin de plus de temps pour terminer une partie des travaux de réfection des piles du pont, des travaux prévus dans le plan de 212 millions de dollars du gouvernement pour garantir la sécurité et l'intégrité structurelle du pont.

Le deuxième poste budgétaire va au pont Honoré-Mercier, une somme de 17,6 millions de dollars. Il s'agit de fonds reportés de

l'exercice 2010-2011 à l'exercice en cours, qui permettront de terminer les travaux. Comme je le disais plus tôt, les fonds sont destinés à la part investie par le gouvernement fédéral dans le remplacement des rampes d'accès, la réfection du tablier et des travaux à la structure d'acier. Des négociations collectives, notamment entre le gouvernement provincial et les Premières nations, ont entraîné des retards. Je crois que la première phase des travaux est terminée, et les travaux de réfection du tablier devraient être terminés au printemps prochain.

Le troisième poste s'élève à quelque 205 000 \$ et est voué à l'assainissement des sites contaminés. Il s'agit d'un projet conjoint avec le Québec visant à assainir les sols contaminés le long de l'autoroute Bonaventure. Il y a eu des retards dans le processus d'appels d'offres, et ces fonds vont permettre de terminer les travaux.

M. Dan Albas: Merci.

Dans un autre ordre d'idées, je souligne que j'ai assisté à une des réceptions organisées par la Fédération canadienne des municipalités. Même si dans ma région on s'intéresse beaucoup plus à faire de la taxe sur l'essence une initiative permanente, et à la plus grande marge de manoeuvre que cela implique pour la mise en place de normes minimales, entre autres, différents représentants municipaux m'ont dit vouloir discuter d'un nouveau plan d'infrastructure.

Je sais que M. Lebel a fait une annonce importante la semaine dernière à propos d'un nouveau plan d'infrastructure après 2014, à l'échéance du plan Chantiers Canada. Pouvez-vous nous donner plus de détails sur ce qui s'en vient à cet égard?

Mme Yaprak Baltacioglu: Bien sûr. M. Forster accompagnait le ministre à la Fédération canadienne des municipalités.

Il s'agit d'une étape importante, car nous avons annoncé publiquement notre intention de discuter des besoins nationaux avec les différents intervenants avant même que le programme actuel ne vienne à échéance. En fait, c'est une façon de faire assez nouvelle, puisque nous aurons amplement de temps pour travailler avec nos partenaires afin de déterminer en quoi consistera le programme et quels seront ses principaux objectifs. C'est quelque chose de très important pour l'infrastructure.

John, voulez-vous nous en dire davantage sur les prochaines étapes?

M. John Forster: Bien sûr, très brièvement. Les consultations vont s'échelonner sur trois phases. La première phase visera à passer en revue les réalisations à ce jour et les résultats obtenus grâce aux milliards de dollars investis depuis le lancement du plan Chantiers Canada, une des initiatives du plan de relance.

La deuxième phase, qui sera entreprise l'an prochain, consistera à cerner les lacunes et à établir les priorités, de façon à déterminer où le pays devrait investir dans les années à venir.

Et dans le cadre de la troisième phase, prévue pour la fin de l'année prochaine, nous entamerons des discussions avec les provinces, les territoires et les municipalités à propos des principes à suivre et de l'orientation à donner au programme qui remplacera le plan Chantiers Canada.

M. Dan Albas: Vous diriez qu'il s'agit d'une façon très proactive de répondre aux besoins existants en fait d'infrastructure.

M. John Forster: Oui. Comme le disait la sous-ministre, ce sera payant d'avoir pris de l'avance et d'avoir annoncé notre intention de prendre du temps pour réfléchir aux priorités à long terme du Canada en ce qui a trait aux investissements dans l'infrastructure. C'est l'occasion idéale de travailler en ce sens avec nos partenaires.

M. Dan Albas: Vous nous avez dit que les provinces allaient être mises à contribution, car nous travaillons souvent de très près avec elles.

• (1615)

M. John Forster: Oui, nous allons collaborer avec les gouvernements provinciaux et territoriaux. Le ministre a d'ailleurs communiqué avec tous ses homologues pour discuter de la mise en oeuvre du programme. Nous travaillerons également de près avec la Fédération canadienne des municipalités et d'autres intervenants, notamment l'Association canadienne de la construction et Ingénieurs Canada.

M. Dan Albas: Est-ce que tout le monde s'entend pour dire que les consultations seront cruciales pour la prochaine étape?

M. John Forster: Oui, je pense que c'est unanime. Tous les représentants provinciaux et territoriaux voient le processus d'un très bon oeil, et il en va de même pour les différents intervenants. La Fédération canadienne des municipalités a particulièrement hâte d'y prendre part, et elle s'y prépare activement.

M. Dan Albas: Excellent, merci beaucoup.

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Le ministère a récemment entrepris de vendre des biens, notamment de petits aéroports, dans le but de faire des économies. Pouvez-vous nous dire quels sont les immeubles et les petits aéroports que vous avez choisis de vendre pour faire de l'argent, et quelles seront les répercussions sur le transport rural?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je précise tout d'abord que nous avons vendu des avions.

Nous avons un fonds de cession des ports, dans le cadre duquel nous travaillons avec des parties intéressées afin qu'elles prennent certains ports à leur charge, mais il s'agit d'un programme permanent.

Avons-nous cédé des aéroports?

Une voix: Pas à ma connaissance, non.

M. Mike Sullivan: Apparemment, vous avez l'intention de le faire; c'est ce qui a été annoncé aujourd'hui.

Mme Yaprak Baltacioglu: Je crois que vous faites référence à l'article paru dans le...

M. Mike Sullivan: Bloomberg, aujourd'hui.

Mme Yaprak Baltacioglu: Le journaliste parlait d'une demande d'accès à l'information sur les cahiers d'information à l'intention des nouveaux ministres. Ces cahiers comportent quatre ou cinq volumes. Ils visent à informer le ministre sur le ministère, ses fonctions et les dispositions législatives. Mais c'est aussi l'occasion d'explorer les différentes options politiques, une charge cruciale de la fonction publique, de façon à informer le nouveau gouvernement et les ministres fédéraux des possibilités qui s'offrent à eux. Cette proposition figurait parmi les idées mises par écrit par le ministère; aucune décision n'a été prise à cet égard.

Transports Canada a un énorme portefeuille d'immobilisations, entre autres parce que nous devons détenir les terres nécessaires, dans les ports par exemple, pour qu'on ne nuise pas au transport ou à la navigation. Nous possédons de nombreux terrains le long de la voie maritime. Nous détenons des vignobles, la moitié d'un terrain de golf, un cimetière. Voici donc la question qui était posée: Quel rôle devrait jouer Transports Canada à l'avenir, notamment en ce qui a trait aux biens que détient le gouvernement? Rien n'a été décidé.

Cette note d'information a été préparée par des représentants de la fonction publique, et on s'attend d'ailleurs à ce qu'ils étudient ces questions en profondeur.

M. Mike Sullivan: Pouvez-vous nous transmettre ces documents?

Mme Yaprak Baltacioglu: Ils ont été rendus publics à la suite de la demande d'accès à l'information.

Monsieur le président, est-ce le souhait du comité? Je m'en remets à votre décision.

Le président: Si ce sont des documents publics, vous pouvez me les transmettre. Les membres du comité pourront alors les consulter.

M. Mike Sullivan: Ma deuxième question porte sur le Fonds pour l'infrastructure verte. Sur quoi se fonde la décision de transférer une somme aussi importante du Fonds pour l'infrastructure verte dans un autre? Où puis-je trouver cette information dans les documents? Cela ne me semble pas très clair.

Mme Yaprak Baltacioglu: Le gouvernement décide d'allouer un certain montant...

M. Mike Sullivan: Quand vous dites « le gouvernement », voulez-vous dire le ministre?

Mme Yaprak Baltacioglu: On parle du cabinet, n'est-ce pas?

M. Mike Sullivan: D'accord.

Mme Yaprak Baltacioglu: Je veux parler de l'autorité exécutive. Le tout est ensuite soumis au Parlement dans le budget supplémentaire des dépenses, et le Parlement accorde les crédits ou approuve le transfert. Le transfert en question a été appliqué... Avez-vous la liste?

Une voix: Oui.

Mme Yaprak Baltacioglu: Si vous jetez un coup d'oeil au budget supplémentaire des dépenses du 4 novembre 2010 — nous allons vous indiquer à quelle page exactement —, vous verrez que des fonds ont été alloués au programme de foresterie.

Maintenant, si vous regardez le budget supplémentaire du 3 juin 2011, vous trouverez les raisons expliquant les transferts.

Le rapport sur les plans et les priorités pour 2011-2012 et le rapport ministériel sur le rendement pour 2010-2011 indiquent ceci: « Du 1 milliard de dollars alloués au départ dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure verte, 170 millions de dollars ont été transférés à d'autres ministères fédéraux à l'appui d'initiatives hautement prioritaires. » Cet extrait est tiré de la partie III, A et B, du budget supplémentaire des dépenses que nous avons soumis au Parlement.

• (1620)

Le président: Je dois vous interrompre pour céder la parole à M. Adler.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci à vous tous d'être ici aujourd'hui.

J'ai une question à propos du financement du Fonds pour l'infrastructure frontalière. Le fonds vise à réduire la congestion à la frontière, à améliorer l'infrastructure, etc. Pourriez-vous nous expliquer comment on en est arrivé à ce chiffre?

Mme Yaprak Baltacioglu: Parlez-vous des 28,4 millions de dollars?

M. Mark Adler: Je parle du montant de 743 000 \$, à la page 150.

Mme Yaprak Baltacioglu: Le calcul se divise en deux volets. Une partie des fonds est allouée à l'ASFC, et le reste est consacré à l'examen stratégique. M. Forster va vous donner les détails.

M. John Forster: Si vous faites référence au budget supplémentaire de dépenses, un montant de 743 000 \$ y est prévu. De ce montant, 700 000 \$ sont reportés de l'exercice précédent, des fonds non utilisés pour des projets d'infrastructure transfrontalière. Ces fonds serviront à des projets liés aux autoroutes 35, 55 et 73 au Québec. Cela amène donc l'investissement total dans les projets d'infrastructure transfrontalière à 44 millions de dollars cette année. Le fonds a d'abord été créé pour réaliser des projets d'infrastructure surtout dans les six principaux postes frontaliers du Canada, mais aussi dans quelques postes de moindre envergure.

M. Mark Adler: Où en est-on avec le pont de la Paix? Est-ce que l'État de New York a accepté d'en faire la construction, ou est-ce plutôt le Canada? Devons-nous nous entendre, d'un côté comme de l'autre, sur ce qui doit être construit? Une évaluation environnementale a été entreprise à cet égard. Quels sont les derniers développements?

Mme Yaprak Baltacioglu: Notre sous-ministre adjointe aux Programmes va répondre à votre question.

Mme Helena Borges (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports): Pour ce qui est du pont de la Paix, une évaluation environnementale était en cours du côté américain...

M. Mark Adler: Du côté américain, d'accord.

Mme Helena Borges: ... mais il n'y a pas eu de suite, car les collectivités établies de ce côté-là de la frontière se sont opposées farouchement au projet. L'évaluation n'avait pas été entreprise du côté canadien quand on a été mis au courant de ces résultats. Les autorités américaines tentent maintenant de voir s'il est possible de remédier aux problèmes soulevés par les collectivités. C'est surtout une question de territoire. Il y a des résidences et des parcs dans la zone touchée, et les gens ne veulent pas les voir disparaître.

Entre-temps, on cherche à améliorer l'aménagement actuel du poste frontalier, en vue de le rendre plus efficace et de permettre une circulation plus fluide. En fait, le premier ministre et le président ont annoncé aujourd'hui qu'on mettrait en place des initiatives qui contribueront à atteindre ces objectifs.

M. Mark Adler: D'accord.

Cela fait un moment, n'est-ce pas, qu'on travaille à ce dossier du côté de l'État de New York?

Mme Helena Borges: En effet. Il s'agit d'ailleurs d'une deuxième tentative. Des démarches avaient été entreprises au début des années 1990, et on avait consacré neuf ans à une évaluation environnementale. À un moment donné, un des groupes désavantagés de la collectivité — des personnes à faible revenu, je crois — s'y est opposé et a demandé au tribunal de stopper le projet, et c'est ce qui est arrivé.

D'autres démarches ont été entreprises au milieu des années 2000, et l'évaluation environnementale est en cours depuis quelques années maintenant. Aujourd'hui, l'enjeu porte surtout sur quelques-uns des terrains que possède la Ville de Buffalo.

M. Mark Adler: Il y a un quartier résidentiel dans la zone visée du côté de New York, n'est-ce pas?

Mme Helena Borges: Effectivement. Il n'y a pas beaucoup d'espace, et c'est pourquoi on avait déjà discuté de la possibilité d'accueillir une partie des activités américaines du côté canadien, mais il y a d'autres problèmes rattachés à cela.

M. Mark Adler: Et qu'en est-il du pont Queenston-Lewiston? Y a-t-il des plans à cet égard?

Mme Helena Borges: Le gouvernement fédéral a investi 62 millions de dollars pour revoir la configuration du poste frontalier du côté canadien, de façon à pouvoir y construire de nouveaux bâtiments des douanes, des locaux pour l'Agence canadienne d'inspection des aliments et d'autres guérites. Les travaux sont presque terminés. La Société des ponts a beaucoup investi elle aussi, en plus des fonds injectés par le gouvernement fédéral, et des progrès ont été faits du côté américain également.

• (1625)

M. Mark Adler: D'accord. Et le pont Whirlpool Rapids est toujours réservé aux membres de NEXUS?

Mme Helena Borges: Oui, il est réservé aux passagers.

M. Mark Adler: Y a-t-il des plans quelconques...?

Mme Helena Borges: À ce que je sache, la Société des ponts ne prévoit rien de majeur. Il se peut qu'on y apporte des améliorations technologiques pour accélérer le passage des membres de NEXUS, mais il n'y a pas de grands travaux prévus pour l'infrastructure.

M. Mark Adler: Et pour le pont Rainbow?

Mme Helena Borges: Même chose.

M. Mark Adler: La même chose. D'accord.

Merci.

Le président: Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Ma question s'adresse à Mme Borges et porte sur le lien air-rail. Récemment, un de mes collègues a déposé un SO-43... est-ce bien le bon code?

Mme Helena Borges: Oui.

M. Mike Sullivan: Il voulait savoir combien on avait investi jusqu'à présent dans le lien air-rail à Toronto. On lui a répondu que les dépenses s'élevaient à 15,7 millions de dollars, mais je sais que c'est bien plus que cela. Comment se fait-il que le ministère ne sait pas combien d'argent il a dépensé? À l'annonce du projet, on avait assuré aux contribuables qu'ils n'auraient pas à sortir un sou de leurs poches, mais voilà que la facture a grimpé à 1,4 milliard de dollars.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi on ne nous dit pas combien nous coûte ce projet?

Mme Helena Borges: En fait, les sommes investies à ce jour dans ce corridor ne sont pas rattachées au lien air-rail lui-même. On a plutôt effectué des travaux d'amélioration sur la ligne Georgetown du réseau GO Transit.

L'évaluation environnementale pour le lien air-rail vient tout juste d'être terminée, et les travaux n'ont pas encore été entrepris pour ce volet.

Le président: Je dois vous interrompre. La sonnerie d'appel de la Chambre se fait entendre.

Je remercie nos témoins et nos invités de leur présence. Merci d'avoir répondu à nos questions avec franchise.

Je vous prie de vérifier vos avis de convocation pour la séance de lundi.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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