



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 095 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mercredi 21 mars 2018**

**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



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

Le mercredi 21 mars 2018

• (1530)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Bienvenue à cette réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Bonjour tout le monde. Nous sommes réunis aujourd'hui pour étudier l'objet du Budget supplémentaire des dépenses (C) 2017-2018: crédit 1c sous la rubrique Ministère des Transports et crédit 1c sous la rubrique La Société des ponts fédéraux Limitée. Nous étudierons également l'objet du Budget provisoire des dépenses 2018-2019: crédit 1 sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, crédit 1 sous la rubrique Office des transports du Canada, crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sous la rubrique Ministère des Transports, crédit 1 sous la rubrique Marine Atlantique S.C.C. et crédit 1 sous la rubrique La Société des ponts fédéraux Limitée.

Nous sommes très heureux d'accueillir à nouveau l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, ainsi que les représentants du ministère, M. Michael Keenan, sous-ministre, M. André Lapointe, sous-ministre adjoint, Services généraux et dirigeant principal des dépenses, ainsi que M. Pierre-Marc Mongeau, sous-ministre adjoint des Programmes.

De l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, nous accueillons M. Neil Parry, vice-président, Prestation de services, et Mme Nancy Fitchett, vice-présidente par intérim, Affaires générales et chef de la direction financière.

De l'Office des transports du Canada, nous accueillons M. Scott Streiner, président et premier dirigeant, ainsi que Mme Carole Girard, directrice générale, Services internes.

De Marine Atlantique S.C.C., nous accueillons M. Paul Griffin, président-directeur général.

De La Société des ponts fédéraux Limitée, nous accueillons Mme Natalie Kinloch, chef des finances et des opérations.

Enfin, pour VIA Rail, nous accueillons M. Jacques Fauteux, directeur, Relations gouvernementales et communautaires, Mme Patricia Jasmin, chef des services financiers, et M. Pierre Le Fèvre, conseiller principal au président et chef de la direction, Planification stratégique.

Nous souhaitons la bienvenue à tous nos témoins. Ils sont certainement nombreux aujourd'hui. Bienvenue au Comité.

Monsieur Garneau, vous avez la parole.

[Français]

**L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports):** Je vous remercie, madame la présidente.

Puisque vous avez fait toutes les présentations, je peux sauter la première partie de mon allocution.

L'innovation et la modernisation représentent des défis importants pour le secteur des transports. Les fonds que nous demandons contribueraient à cette modernisation si importante pour la prospérité et la sécurité des Canadiennes et des Canadiens. Pour les années à venir, le Canada doit disposer des infrastructures et des services nécessaires pour transporter les marchandises et les personnes là où elle doivent se rendre.

Comme je le soulignais dans le cadre de Transports 2030, la stratégie à long terme pour les transports au Canada, nos lois et nos règlements doivent être harmonisés avec les normes mondiales et suivre les changements rapides et complexes qui surviennent dans le domaine des transports.

Les changements dans le secteur des transports doivent être mis en oeuvre de façon sécuritaire, c'est-à-dire en évitant de mettre en danger les Canadiennes et les Canadiens et en évitant de nuire à notre environnement, tout en soutenant et en renforçant notre économie. Nous devons suivre l'évolution accélérée du secteur ou, mieux encore, la devancer.

Pour y parvenir, nous devons encourager la recherche et l'innovation en partenariat avec les parties prenantes, les autres gouvernements, les peuples autochtones, les universités et d'autres encore. S'adapter au changement n'est pas chose facile, mais Transports Canada et toutes les sociétés d'État de notre portefeuille sont enthousiastes devant les défis qui les attendent.

[Traduction]

Nous avons déjà pris d'importantes mesures en préparation de l'avenir. C'est le cas notamment du projet de loi C-49, la Loi sur la modernisation des transports, qui constitue la première grande étape sur la voie de Transports 2030.

La Loi sur la modernisation des transports modifierait la Loi sur les transports au Canada et d'autres lois régissant le transport aérien, ferroviaire et maritime, et contribuerait à la modernisation du système de transport canadien. Grâce au Plan de protection des océans, le plus important investissement jamais réalisé au Canada pour protéger notre littoral et nos voies navigables, nous construisons l'un des meilleurs systèmes de sécurité maritime du monde, tout en préservant nos écosystèmes. Nous établissons également des partenariats plus solides avec les peuples autochtones et nous mobilisons les collectivités côtières, l'industrie et d'autres parties intéressées — le tout dans le but d'approfondir nos connaissances sur les océans.

Le projet de loi sur les eaux navigables canadiennes prévoit quant à lui de solides pouvoirs pour appliquer les mesures de protection et protéger le droit public de navigation. Cette loi assurerait une plus grande surveillance des eaux navigables qui en ont le plus besoin et qui sont d'une importance capitale pour les Canadiens et les peuples autochtones. Elle permettrait également une plus grande transparence des projets de barrages, de mines et de ponts, par exemple. Nous accueillons avec joie les défis qui nous attendent, et nous sommes impatients de voir les changements que l'avenir nous réserve.

•(1535)

[Français]

Dans le budget supplémentaire des dépenses qui nous a été présenté aujourd'hui, Transports Canada demande de nouveau fonds 755 900 \$ et 122 400 \$ en prévisions réglementaires pour couvrir les coûts du régime d'avantages sociaux des employés.

Toutefois, la plus grande partie de ces sommes est compensée par des transferts à d'autres ministères, ce qui donne une petite augmentation nette de 175 700 \$. La plus grande partie de cette compensation est un transfert à la Société des ponts fédéraux qui demande une augmentation de 698 500 \$ dans le cadre de ce budget supplémentaire des dépenses, pour effectuer une étude de faisabilité et de conception pour le point d'entrée de Cornwall, en Ontario.

Dans le budget provisoire des dépenses qui vous a été présenté aujourd'hui, Transports Canada demande des crédits provisoires 322,8 millions de dollars pour continuer à fournir un système de transport sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien demande 244,2 millions de dollars pour continuer de protéger la population au moyen de contrôles de sûreté efficaces des voyageurs et de leurs bagages.

VIA Rail demande 134,5 millions de dollars pour continuer de fournir des services ferroviaires voyageurs sûrs, fiables et efficaces.  
[Traduction]

Marine Atlantique demande 37,8 millions de dollars pour continuer à fournir des services de traversier sûrs, fiables et respectueux de l'environnement.

La Société des ponts fédéraux Limitée demande 900 000 \$ pour la réfection de la voie de circulation reliant le chenal nord et le chenal sud du pont international de la voie maritime à Cornwall.

L'Office des transports du Canada demande 9,4 millions de dollars pour poursuivre son travail en tant qu'organisme de réglementation économique qui administre les lois pertinentes sur le transport.

Madame la présidente, Transports Canada, les sociétés d'État de mon portefeuille et moi-même mettons tout en oeuvre pour assurer une gestion fiscale et une intendance saines des ressources gouvernementales, au nom des contribuables canadiens. Les ressources financières demandées au moyen de ces budgets supplémentaires et provisoires des dépenses contribueraient à faire en sorte, comme je l'ai dit plus tôt, que notre système de transport continue de répondre aux besoins des Canadiennes et des Canadiens en matière de transport sécuritaire des marchandises et des personnes, là où elles doivent aller, pour les années à venir.

Je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

La parole est maintenant à Mme Block. Elle a cinq minutes.

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

J'aimerais remercier le ministre d'être ici aujourd'hui, ainsi que tous les représentants du ministère. Je sais que vous faites du très bon travail au nom des Canadiens et je vous suis reconnaissante d'être ici aujourd'hui. Manifestement, ma question s'adresse au ministre.

Depuis des semaines, monsieur le ministre, des agriculteurs et la province de la Saskatchewan vous demandent d'appuyer l'adoption d'un décret qui obligerait les compagnies de chemin de fer à traiter les arriérés ferroviaires qui accablent le système ferroviaire du Canada depuis cet hiver. Pourtant, vous avez refusé de le faire.

J'aimerais aussi préciser que ce n'est pas la première fois que vous refusez d'agir dans l'intérêt de nos agriculteurs et de nos expéditeurs. Par exemple, lorsque vous avez présenté le projet de loi C-49, des députés conservateurs ont demandé à ce que le projet de loi soit divisé en sections, afin d'accélérer l'étude des mesures ferroviaires qu'il contenait. Lorsque vous avez refusé, nous vous avons demandé d'étendre la portée du projet de loi C-30 pour veiller à ce qu'il n'y ait aucune lacune législative, mais vous avez refusé encore une fois. Enfin, lorsque des députés de l'opposition ont proposé d'apporter des amendements techniques raisonnables au projet de loi C-49 pour régler des préoccupations soulevées par de nombreux témoins, encore une fois, les députés libéraux ne les ont pas appuyés.

Monsieur, je vous demande donc quel financement supplémentaire le ministère des Transports aurait eu besoin de demander dans le Budget supplémentaire des dépenses (C) pour rédiger, promulguer et mettre en oeuvre le décret que demandaient de nombreux organismes agricoles et gouvernements provinciaux.

•(1540)

**L'hon. Marc Garneau:** J'aimerais d'abord remercier les membres du Comité d'avoir examiné le projet de loi C-49 aussi rapidement l'automne dernier. Nous vous en sommes très reconnaissants. Maintenant, j'espère que ce projet de loi passera l'étape du Sénat aussi rapidement que possible.

J'aimerais également rappeler à ma collègue que malgré tout ce qu'elle a dit au sujet du projet de loi C-49, elle et son parti ont voté contre ce projet de loi à l'étape de la troisième lecture, ce qui me surprend encore.

En ce qui concerne le transport des grains, j'ai communiqué avec les compagnies de chemin de fer au début du mois. C'était juste après la conversation que j'ai eue avec le ministre de l'Agriculture et le ministre des Transports de la Saskatchewan — je les ai rencontrés en même temps. Je suis tout à fait au courant de la situation, et j'assurais un suivi hebdomadaire, qui s'est maintenant transformé en suivi quotidien.

J'ai dit aux représentants du CN et du CP que le transport des grains était d'une lenteur inacceptable pendant cette saison très occupée. Si l'on ne tient pas compte du mois de février qui a été très difficile en raison des conditions météorologiques, le transport des grains n'a pas atteint un niveau acceptable. En fait, ces représentants ont proposé un plan. Je leur avais dit que je voulais qu'ils présentent un plan avant le 15 mars, et c'est ce qu'ils ont fait. Ils ont grandement augmenté les ressources, qu'il s'agisse de l'équipement — je parle de wagons-trémies et d'un nombre plus élevé de locomotives — ou d'employés supplémentaires. Ils ont également donné la priorité au transport des grains.

Je constate maintenant que le transport des grains a été accéléré. En passant, il est environ 25 % au-dessus des niveaux de 2013-2014, lorsque nous avons eu une très mauvaise saison, sous le gouvernement précédent. Bref, les grains se déplacent très efficacement en ce moment. Je veillerai à ce qu'ils continuent de se déplacer efficacement, car les arriérés sont très importants et je tiens à ce que les grains des agriculteurs de l'Ouest se retrouvent sur le marché le plus rapidement possible.

**Mme Kelly Block:** Eh bien, monsieur le ministre, le problème, c'est que tous les amendements techniques raisonnables que nous avons proposés n'ont pas été adoptés par ce comité, et c'est la raison pour laquelle nous n'avons pas pu appuyer l'adoption de ce projet de loi à la Chambre des communes. J'espère que les sénateurs examineront attentivement et objectivement les amendements qui, je le sais, seront à nouveau proposés, car ces amendements avaient été proposés par des parties intéressées et des témoins. Je suis convaincue que le Sénat pourra faire ce que les députés libéraux n'ont pas été en mesure de faire.

Cela dit, j'aimerais vous reposer ma question. Quel niveau de financement le ministère des Transports aurait-il eu besoin de demander dans le Budget supplémentaire des dépenses (C) pour rédiger, promulguer et mettre en oeuvre le décret que demandaient des organismes agricoles et des gouvernements provinciaux?

**La présidente:** Monsieur le ministre, soyez bref, s'il vous plaît.

**L'hon. Marc Garneau:** C'est une question hypothétique. Nous n'avons pas examiné la question d'un décret provisoire.

J'espère que le Sénat adoptera le projet de loi rapidement. Je ne connais pas les amendements qu'ils apporteront. Je ne formulerai pas de jugement préalable à cet égard. Nous les examinerons lorsque nous les recevrons.

Toutefois, j'aimerais vous rappeler que lorsque le projet de loi a été renvoyé à votre comité, je crois que six des neuf amendements proposés étaient des amendements du Parti conservateur. Nous étions certainement très ouverts à l'idée d'accepter des amendements du Parti conservateur lorsque le projet de loi a été étudié par votre comité.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Fraser, vous avez cinq minutes.

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Excellent. J'aimerais remercier le ministre et les représentants du ministère d'être ici aujourd'hui. J'espère réussir à poser deux questions dans le temps limité qui m'est imparti. Je vais donc les poser sans plus attendre.

Le Fonds national des corridors commerciaux est un fonds stratégique économique important pour éliminer les engorgements. Dans la région de l'Atlantique, il existe un projet à l'Aéroport international Stanfield de Halifax, un moteur économique qui a une importance stratégique pour l'ensemble de la région. Actuellement, notre industrie des produits de la mer jouit d'un énorme potentiel de croissance, surtout dans le cadre de certaines occasions de commerce international sur lesquelles nous travaillons avec l'Europe, manifestement, par l'entremise de l'AECG, et dans le cadre de certains des efforts déployés à l'échelon provincial avec le gouvernement chinois.

L'un des engorgements actuels est attribuable au fait que les installations ne peuvent pas traiter toutes les marchandises. Nous perdons des occasions d'affaires au profit des aéroports américains lorsqu'il s'agit d'envoyer nos marchandises sur les marchés, ce qui contribue, encore une fois, à faire augmenter les prix. D'après ce que je comprends, dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, on a proposé le projet de Halifax visant à agrandir les

installations logistiques pour envoyer davantage de produits sur le marché. Je ne vous demande pas de formuler un jugement préalable sur le résultat d'un processus indépendant, mais j'aimerais que vous formuliez des commentaires sur l'admissibilité des projets de ce type et sur l'importance d'envoyer nos produits sur le marché, afin d'aider non seulement les gros commerçants et nos plus grands centres financiers, mais également les gens sur le terrain dans les petites collectivités partout au Canada atlantique.

● (1545)

**L'hon. Marc Garneau:** Je vous remercie beaucoup d'avoir posé cette question.

Comme vous l'avez souligné, le Fonds national des corridors commerciaux — en passant, une décision sera bientôt rendue relativement aux programmes qui seront financés dans la première ronde — vise à accroître l'efficacité du transport des marchandises et des personnes dans nos corridors de commerce et de passagers. C'est l'angle sous lequel nous abordons cet enjeu.

Nous examinons plus de 100 projets, et nous devons prendre une décision au sujet des projets qui seront lancés au cours de la première ronde. Je connais certainement le projet de Halifax, car j'étais à Séoul, en Corée du Sud, en novembre dernier, et dans l'aéroport de la ville, j'ai vu des bassins remplis de homard de la Nouvelle-Écosse. Ils étaient venus en avion-cargo de Halifax. Ils sont très recherchés à Séoul, en Corée du Sud, et certains d'entre eux sont envoyés en Chine par avion. Je comprends l'importance de ce corridor pour déplacer certains des produits les plus réputés de la Nouvelle-Écosse.

**M. Sean Fraser:** Si vous êtes en Nouvelle-Écosse à nouveau cet été, je vous amènerai visiter le quai. Vous pourrez peut-être goûter à ces homards.

J'aimerais aborder un autre enjeu. Vous avez raison au sujet du projet de loi C-49, c'est-à-dire que nous sommes revenus rapidement et notre comité s'est entendu sur plusieurs enjeux. L'un des enjeux que nous avons abordés concernait la Déclaration des droits des passagers aériens. À mon avis, nous avons un projet de loi qui améliorera l'expérience des passagers sans compromettre l'efficacité du secteur des transports.

L'une de mes grandes frustrations, étant donné que je suis nouveau dans le milieu de la politique, c'est que parfois, lorsque nous sortons de la bulle parlementaire, nous évoluons dans un monde où se matérialisent les conséquences. Selon certains bulletins de nouvelles, le projet de loi doublera le temps d'attente des passagers sur l'aire de trafic. Lorsque notre comité a traité cet enjeu, j'ai compris que certains transporteurs aériens ont mis en oeuvre un programme volontaire pour veiller à ce que les passagers n'attendent pas plus de 90 minutes, mais ils peuvent se soustraire à cette obligation volontaire de nombreuses façons.

Pourriez-vous prendre un engagement selon lequel l'intention et l'effet de ce projet de loi ne doubleront pas le temps d'attente des passagers sur l'aire de trafic, mais que le projet de loi veillera à ce que ces passagers aient des recours lorsqu'ils doivent attendre pendant une période de temps inacceptable?

**L'hon. Marc Garneau:** Je vous remercie de la question, et je peux vous assurer que lorsque la Déclaration des droits des passagers sera enfin publiée — elle ne l'est pas encore, mais elle le sera plus tard cette année —, je pense que les Canadiens considéreront que nous avons atteint le bon équilibre en ce qui concerne la protection de leurs droits.

Oui, malheureusement, de fausses informations circulent. Lorsqu'on se penche sur la question des retards sur l'aire de trafic, on constate qu'il n'existe actuellement aucune norme nationale à cet égard. La seule mesure qui existe, c'est que certains transporteurs aériens publient quelques éléments au sujet des retards sur l'aire de trafic dans leurs tarifs. Pour ceux qui ne savent pas ce qu'est le tarif, c'est essentiellement le contrat établi entre un passager et le transporteur aérien lorsqu'il achète un billet; ce sont les petits caractères que la plupart des gens ne lisent jamais.

Permettez-moi de vous lire celui d'Air Transat: « Si le retard dépasse 90 minutes à la porte, ou 4 heures en cas de Délai sur le tarmac... » C'est manifestement ce qui s'est produit l'été dernier à l'aéroport d'Ottawa — ils ne se sont jamais rendus à une porte d'embarquement...

**M. Sean Fraser:** C'est exact.

**L'hon. Marc Garneau:** Ils étaient sur l'aire de trafic. On dit ensuite que « le Transporteur devra permettre aux passagers de débarquer... »

Permettez-moi de vous lire celui d'Air Canada: « À un aéroport canadien ou américain, Air Canada ne permettra pas qu'un appareil reste sur l'aire de trafic plus de quatre heures. »

Ce sont les tarifs publiés par ces deux transporteurs aériens. C'est leur décision. Si, par exemple, après avoir attendu trois heures sur l'aire de trafic, l'un de ces transporteurs aériens décide qu'il veut attendre 90 minutes à la porte d'embarquement, il a parfaitement le droit de le faire, mais si c'est sur l'aire de trafic, nos trois heures seront mieux que les quatre heures pendant lesquelles la plupart des gens doivent attendre. De plus, au cours de ces trois heures, le transporteur est tenu de fournir des rafraîchissements, des renseignements, l'air conditionné et des services de salle de bain — toutes ces choses — pendant cette période.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

La parole est maintenant à Mme Sansoucy.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD):** Je vous remercie, madame la présidente.

Je vous salue, monsieur le ministre, ainsi que ceux et celles qui vous accompagnent.

Pourriez-vous profiter de votre passage devant notre comité pour confirmer la promesse que vous avez faite de conclure une entente de financement avec le gouvernement du Québec pour une voie de contournement à Lac-Mégantic, et ce, avant le 6 juillet 2018?

• (1550)

**L'hon. Marc Garneau:** Oui, je peux vous le confirmer.

J'ai annoncé au mois de janvier que nous allions conclure cette entente avant le 6 juillet, comme vous l'avez souligné, qui est la date du cinquième anniversaire de cet événement tragique. Nous allons annoncer le financement d'une voie de contournement à Lac-Mégantic, comme nous l'avons promis en janvier. En ce moment, nous discutons avec le gouvernement du Québec, parce que les coûts seront partagés.

Nous attendons que Mme la mairesse de Lac-Mégantic, Julie Morin, termine ses pourparlers avec ses deux collègues qui représentent les Villes de Nantes et de Frontenac. Ensemble, ils mènent des discussions qui visent à finaliser le tracé final de cette voie de contournement afin qu'elle soit acceptable pour tout le monde. Nous entendons dire que cela devrait être conclu au cours des prochaines semaines. D'ici le 6 juillet, nous en ferons l'annonce.

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je vous remercie.

Vous avez dit à plusieurs reprises que la sécurité était votre priorité. Pourtant, entre 2015 et 2017, vous avez réduit de 17 % le budget consacré à la formation des inspecteurs en sécurité ferroviaire. Nous suivons avec attention, comme vous d'ailleurs j'en suis sûre, les rapports du Bureau de la sécurité des transports. Il est important d'en tenir compte, car les dernières statistiques indiquent que le taux d'accidents dans le transport ferroviaire a augmenté de 21 % entre 2016 et 2017.

Dans ce contexte, pourquoi a-t-on réduit le budget consacré à la formation des inspecteurs en sécurité ferroviaire?

**L'hon. Marc Garneau:** Je contesterais peut-être certaines de vos statistiques concernant le nombre d'incidents liés à la sécurité. Il faut aussi savoir de quel genre d'incident il est question. On ne peut pas mettre dans la même catégorie des incidents sérieux et d'autres qui le sont beaucoup moins. Quand on analyse ce genre de données, on constate que cela implique une certaine granularité.

Pour répondre à votre question, je précise que nous avons décidé d'adopter une approche différente quant à la responsabilité que nous avons de faire des inspections pour assurer la sécurité des systèmes de transport. Cette approche est basée sur le risque. Nous faisons certaines inspections régulièrement dans le passé, tous les trois mois ou six mois ou annuellement pendant de nombreuses années, mais rien ne changeait jamais parce qu'il s'agissait d'un domaine où le risque n'était pas élevé. Nous avons décidé de concentrer nos ressources dans les domaines où le niveau de risque est plus élevé.

Cela étant dit, nous faisons, par année, environ 120 000 inspections dans les systèmes de transport du Canada. Pour ma part, je crois que nous accomplissons bien notre tâche et que nos inspecteurs sont vraiment très qualifiés.

**Mme Brigitte Sansoucy:** À ce sujet, nous avons inscrit une question au *Feuilleton*. Voici ce qu'on nous a répondu: « La réglementation n'exige pas présentement le système de gestion de risque de fatigue [...] dans l'industrie ferroviaire [...] »

D'après ce que je comprends, cela signifie concrètement que, du côté de Transports Canada, il n'y a pas de surveillance efficace de la façon dont l'industrie ferroviaire gère la fatigue des conducteurs de train.

Pourquoi ne corrige-t-on pas cette lacune?

**L'hon. Marc Garneau:** Je suis d'accord avec vous. Nous avons décidé d'examiner des questions comme la journée de travail et la fatigue dans le système ferroviaire. Nous avons presque terminé cette évaluation du côté aérien et nous avons décidé d'entreprendre le même processus du côté ferroviaire. Je ne sais pas s'il est déjà en cours ou s'il le sera très bientôt, mais chose certaine, nous avons décidé de l'entreprendre.

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je vous remercie.

Nous avons appris, lors d'un reportage du réseau Global News, que lorsque le contrôle des compétences des pilotes était réalisé par les compagnies elles-mêmes, on rapportait en moyenne deux fois moins d'échecs que lorsque ce contrôle était effectué par un inspecteur de Transports Canada. Pourtant, la majorité des contrôles, soit 15 000 par année, est assumée par des pilotes de l'industrie. Seuls 300 contrôles sont réalisés par des inspecteurs de Transports Canada.

Compte tenu de ces données, si le programme de sécurité aérienne est réduit, pourquoi devrions-nous faire confiance aux vérifications de l'industrie, dont les intérêts sont en cause, plutôt qu'à celles des inspecteurs de votre propre ministère?

**L'hon. Marc Garneau:** Je suis satisfait des vérifications effectuées par les pilotes inspecteurs qui réalisent ces contrats. J'ajouterais qu'il y a un certain nombre d'années, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, a déterminé que le Canada se classait quatrième à l'échelle internationale en matière de sécurité aérienne. Je pense que notre bilan est bon, même s'il y a toujours lieu de l'améliorer.

Quoi qu'il en soit, je crois que le système actuel, auquel contribuent des inspecteurs de Transports Canada et des inspecteurs à contrat, fonctionne bien.

• (1555)

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup. Je suis désolée, mais votre temps est écoulé.

La parole est maintenant à M. Hardie.

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

Monsieur le ministre, j'aimerais parler un peu plus du Fonds national des corridors commerciaux. Je crois que dans l'un des journaux de Vancouver, on disait que les décisions liées au financement sont attendues avec impatience sur la côte Ouest. Votre ministère a fourni une liste d'environ 40 engorgements qui nuisent à la fluidité des échanges commerciaux dans une région très complexe, sur le plan du transport, qu'il s'agisse de la circulation intérieure de marchandises, de services et de personnes, ou manifestement des produits qui entrent et sortent des deux ports principaux.

Dans ce contexte, quel sera le fondement des décisions que vous prendrez au sujet des projets qui recevront du financement?

**L'hon. Marc Garneau:** C'est une très bonne question, et cela me permet de faire un lien avec le transport du grain, dont Mme Block a parlé plus tôt et qui est très important. La majeure partie du grain de l'Ouest est envoyé sur la côte Ouest. Une partie va à Thunder Bay et aux États-Unis, mais en gros, il est envoyé à Vancouver et à Prince Rupert.

Comme vous le savez, le port de Vancouver est le plus grand port du Canada, et il y a quelques points d'engorgement dans la vallée du bas Fraser. Au bout du compte, ce qui va faciliter le transport du grain, ce sera la réduction des points d'engorgement. Et cela ne concerne pas que le grain, mais aussi la potasse, les produits de la foresterie, les produits minéraux et les conteneurs. C'est toute une gamme de produits qui transitent par le port de Vancouver, pour une valeur d'environ 200 milliards de dollars chaque année.

Nous voulons trouver la solution la plus rentable, si je peux m'exprimer ainsi, pour remédier à ces engorgements. Nous ne pouvons pas tout régler, parce que les ressources nous manquent, mais nous voulons au moins nous attaquer aux points les plus stratégiques, de façon à rendre le transport des marchandises le plus fluide possible. Nous concentrons nos efforts sur les points qui nous permettront de rendre le transport des produits vers la côte Ouest plus efficace et plus rapide.

**M. Ken Hardie:** Je ne sais pas si c'est une question à vous poser, mais pensez-vous qu'il sera possible d'assurer une bonne planification, notamment la planification intégrée, compte tenu de toutes les composantes à prendre en compte pour la côte Ouest?

**L'hon. Marc Garneau:** Absolument. Vous le savez peut-être, mais le fonds national des corridors commerciaux n'est pas financé entièrement par le gouvernement fédéral; il s'agit d'un financement partagé fédéral-provincial. Dans certains cas, nous pouvons aussi

compter sur la participation du secteur privé ou des municipalités. C'est donc dire que bien des parties cherchent à s'entendre, car c'est dans l'intérêt de chacune de trouver une solution, et c'est l'approche privilégiée.

Nous allons donner la priorité aux projets dont le financement a été garanti par toutes les parties en cause, et c'est généralement ce qui arrive avec les projets qui visent à régler les engorgements les plus problématiques.

**M. Ken Hardie:** Je veux parler du grain un moment. Comme vous l'avez mentionné, le Comité a examiné de près la question des activités ferroviaires. Le Comité a ainsi formulé des recommandations à cet égard, dont celle d'imposer des sanctions réciproques aux compagnies ferroviaires qui manquent à leurs ententes de services avec les expéditeurs et les agriculteurs.

Avec la situation actuelle dans les Prairies, j'aimerais savoir ce qui serait arrivé, hypothétiquement, aux compagnies ferroviaires si les sanctions réciproques avaient été en vigueur.

**L'hon. Marc Garneau:** Eh bien, cela reste hypothétique, mais les sanctions réciproques prévues au projet de loi C-49 offriront certainement plus d'options aux expéditeurs — qui n'ont parfois accès qu'à une seule compagnie ferroviaire là où ils sont situés — et, au final, aux agriculteurs qui les approvisionnent.

Il y a une nouvelle définition de service « adéquat et approprié », et d'autres mesures sont aussi mises de l'avant. Vous l'avez vous-même constaté, car en septembre, vous avez entendu une trentaine d'heures de témoignages d'une multitude de témoins.

Ils ont été nombreux à nous dire que le projet de loi tentait de favoriser un certain équilibre en répondant aux préoccupations qu'expriment depuis longtemps les expéditeurs, tout en veillant à ce que les compagnies ferroviaires puissent demeurer en affaires. Elles doivent investir dans une nouvelle infrastructure et continuer d'assurer le transport des marchandises à l'échelle du pays. Je pense qu'avec les recommandations du Comité, nous avons réussi à formuler un projet de loi bien équilibré, et j'espère que ce sera encore le cas après son passage au Sénat.

• (1600)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Garneau.

La parole est à M. Badawey.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Merci à vous, monsieur le ministre, et à votre équipe, d'être ici aujourd'hui.

Je tiens à vous féliciter, monsieur le ministre. Vous avez présenté plusieurs projets de loi au cours de la dernière année, et j'apprécie votre vision de l'avenir. C'était attendu depuis longtemps.

J'aimerais revenir sur certains des points soulevés par M. Hardie concernant les corridors commerciaux.

Pouvez-vous nous dire ce que vous envisagez pour les différents volets de la stratégie nationale sur les transports — les corridors commerciaux, la modernisation des ports, les investissements dans l'infrastructure —, ainsi que pour notre collaboration avec nos partenaires municipaux, privés, régionaux, provinciaux et territoriaux? J'ai entendu votre déclaration préliminaire, dans laquelle vous faisiez référence à l'innovation et à la modernisation. Vous avez parlé de mise en valeur économique, d'intégration stratégique, et encore une fois d'investissements dans l'infrastructure. Évidemment, ces mesures nous permettront d'avoir un bien meilleur rendement économique à l'échelle mondiale.

Pouvez-vous nous faire part de vos commentaires à ce sujet et nous dire ce que vous entrevoyez pour 2018, 2019 et après?

**L'hon. Marc Garneau:** Merci.

Je vais tâcher de résumer en quoi consiste Transports 2030, la stratégie qui guide nos efforts. Nous avons différents objectifs en ce qui concerne le réseau de transport. Je l'ai répété maintes fois, mais j'estime que notre réseau de transport est absolument essentiel à la prospérité économique du pays. En fait, je crois que le portefeuille des transports est un portefeuille économique.

La prospérité économique du pays dépend en partie de l'efficacité du transport des marchandises. Le Canada est un pays commerçant. Différents choix s'offrent à nos marchés d'exportation. La qualité de nos produits et nos accords commerciaux pèsent certainement dans la balance, mais si nous ne leur acheminons pas les marchandises de manière efficace, ils vont aller voir ailleurs. C'est crucial. Il est aussi important de permettre aux gens de voyager efficacement, et c'est dans cette optique que le Fonds national des corridors commerciaux a été créé; c'est un exemple parmi d'autres.

Aussi, sur le plan environnemental, nous savons aujourd'hui que 24 % des émissions de gaz à effet de serre produites au Canada proviennent du secteur des transports. Les voitures et les camions sont en grande partie responsables, à environ 80 %, mais le transport ferroviaire, aérien et maritime y contribue aussi. Nous visons donc aussi l'adoption de modes de transport plus écologiques.

Vient ensuite l'innovation, qui entre en jeu d'une foule de manières quand on parle de transports. Un moyen de transport innovateur permettra probablement aussi de plus grandes économies de carburant, en plus d'être plus écologique. Ce sont des facteurs importants.

J'ajouterais que la sécurité maritime est un enjeu prioritaire, et nous voulons nous assurer que les côtes et les territoires du Nord du Canada, et bien sûr l'Arctique, restent attrayants non seulement pour les touristes, mais aussi pour ceux qui vivent de la mer et près de la mer. Nous tâchons de satisfaire aux besoins des Premières Nations de la côte Ouest et des Inuits du Nord, de façon à leur permettre de préserver la qualité de vie à laquelle ils aspirent.

Ce sont globalement les principes sur lesquels s'appuie la vision de Transports 2030.

• (1605)

**M. Vance Badawey:** Excellent. Merci, monsieur le ministre.

Ma dernière question porte sur VIA Rail, qui demande 134,5 millions de dollars pour fournir des services ferroviaires voyageurs sûrs, fiables et respectueux de l'environnement, et de la façon la plus rentable possible. Pourriez-vous nous dire brièvement pourquoi et comment? Pourquoi veut-on faire cet investissement, et comment est-ce que cela va améliorer les services aux passagers?

**L'hon. Marc Garneau:** Bien des gens l'ignorent, mais le gouvernement du Canada subventionne VIA Rail. Quand vous

achetez un billet pour le corridor reliant Québec et Windsor, où se font 94 % des déplacements, une partie est couverte par les subventions du gouvernement. Ailleurs au pays, la contribution fédérale s'élève à quelques centaines de dollars par billet.

Nous voulons renouveler la flotte de trains du corridor Windsor-Québec entre autres pour gagner en efficacité et, on l'espère, en rentabilité.

La proposition de service ferroviaire à fréquence élevée, que nous étudions actuellement, pourrait permettre à VIA Rail d'être beaucoup plus autonome financièrement et dépendre moins des fonds fédéraux, pourvu que le nombre d'utilisateurs grimpe suffisamment.

Nous savons que le transport public est important pour la population canadienne, mais nous voulons le rendre le plus concurrentiel possible. L'objectif à long terme est de réduire le montant des subventions fédérales. Mais nous ne sommes pas rendus là.

**La présidente:** Merci beaucoup.

La parole est à M. Chong.

**L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC):** Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre, d'être ici aujourd'hui.

Dans le budget provisoire des dépenses, vous demandez 82 millions de dollars pour l'Autorité du pont Windsor-Detroit, et l'autorisation de prendre des engagements jusqu'à concurrence de 196 millions de dollars. J'ai quelques questions à vous poser à ce sujet.

Où en est le projet du pont de Matty Moroun? En septembre dernier, vous avez autorisé la construction d'un deuxième pont à cette intersection. Où en sommes-nous?

**L'hon. Marc Garneau:** Soit dit en passant, le pont Gordie Howe relève du ministre Sohi pour le moment. Une fois la construction terminée, il sera sous ma responsabilité.

**L'hon. Michael Chong:** Je comprends.

**L'hon. Marc Garneau:** C'est un projet d'infrastructure à l'heure actuelle.

En ce qui a trait au pont Ambassador, c'est actuellement le principal pont reliant Windsor et Detroit. Compte tenu de l'âge du pont en place, et de la demande déposée par son propriétaire, nous avons décidé d'autoriser son remplacement.

**L'hon. Michael Chong:** Où en est ce projet? A-t-on commencé la construction? Est-on sur le point de le faire?

**L'hon. Marc Garneau:** Non, la construction n'est pas commencée.

**L'hon. Michael Chong:** Quand va-t-on entreprendre la construction?

**L'hon. Marc Garneau:** Je ne sais pas quand exactement. Je peux cependant vous dire que la construction devra respecter des conditions très précises, que je vous communiquerai avec plaisir.

**L'hon. Michael Chong:** Quand va-t-on entreprendre la construction du pont du côté canadien?

**L'hon. Marc Garneau:** Vous allez devoir poser la question au ministre Sohi. Je préfère ne pas répondre pour lui.

**L'hon. Michael Chong:** D'accord.

Permettez-moi dans ce cas de vous poser une question plus générale, concernant les décisions du cabinet.

Nous construisons un autre pont au Canada en ce moment. Et quand je dis « nous », je parle du gouvernement du Canada, votre gouvernement. Il s'agit du pont Champlain, qui coûtera quelque 4 milliards de dollars. Votre gouvernement a décidé de ne pas imposer de péage, ce qui veut dire que la facture sera refilée aux contribuables de l'ensemble du pays.

Est-ce que votre gouvernement envisage de lever les droits de péage pour le pont Gordie Howe, entre Detroit et Windsor?

**L'hon. Marc Garneau:** Non, ce sera un pont à péage.

**L'hon. Michael Chong:** Ce n'est pas très juste. Les gens du sud-ouest de l'Ontario méritent un traitement équitable.

**L'hon. Marc Garneau:** Laissez-moi vous l'expliquer.

**L'hon. Michael Chong:** Le gouvernement fédéral construit deux ponts à 4 milliards de dollars. Un est financé à même les recettes générales, et l'autre est payé par ses utilisateurs. Je ne vois pas où est la justice pour les gens du sud-ouest de l'Ontario, pour qui ce pont est le plus important point de passage.

**L'hon. Marc Garneau:** Vous parlez du pont Gordie Howe.

**L'hon. Michael Chong:** C'est exact.

**L'hon. Marc Garneau:** Ce pont relie le Canada et les États-Unis.

**L'hon. Michael Chong:** Oui, mais c'est le pont le plus important de l'Ontario. Vingt-cinq pour cent de tout le commerce de marchandises entre le Canada et les États-Unis passent par ce pont, qui est aussi un point de passage incroyablement important pour la population, au même titre que l'est le pont Champlain pour la population de la Rive-Sud qui doit se rendre sur l'île de Montréal.

•(1610)

**L'hon. Marc Garneau:** Laissez-moi vous l'expliquer.

**L'hon. Michael Chong:** Laissez-moi seulement terminer.

Je n'arrive pas non plus à comprendre pourquoi votre gouvernement et vous, en particulier, avez accordé un permis à Manny Moroun pour la construction d'un deuxième pont, ce qui fera en sorte que le nombre de voies entre Windsor et Detroit passera de 4 à 12, voire peut-être à 16, à une époque où la circulation à ce passage frontalier a chuté d'environ 40 % en 10 ans. Cela menace la viabilité financière du pont Gordie-Howe, et on forcera essentiellement les gens du Sud-Ouest de l'Ontario à payer des droits de péage beaucoup plus élevés pour compenser la réduction du trafic afin de pouvoir payer la construction du pont.

Je ne comprends pas pourquoi vous avez accordé ce permis en septembre dernier. À mon avis, vous n'avez pas fourni de réponse satisfaisante à notre comité la dernière fois. Votre gouvernement a refusé d'accorder des permis pour la réalisation de grands projets d'infrastructure au pays, comme le projet Northern Gateway d'Enbridge, un projet de 7,9 milliards de dollars qu'il était dans l'intérêt du Canada d'appuyer. Toutefois, votre gouvernement et vous avez accordé un permis à un Américain qui, pendant 40 ans, a nui aux intérêts du Canada à ce passage frontalier et, ce faisant, a mis nos échanges commerciaux en danger.

Je ne comprends pas pourquoi vous avez accordé ce permis alors que votre gouvernement a refusé d'appuyer d'autres grands projets d'infrastructure au pays.

**L'hon. Marc Garneau:** Madame la présidente, ai-je le temps de répondre à la question?

**La présidente:** Vous disposez de 30 secondes, et je veux bien vous accorder 30 secondes supplémentaires, soit une minute.

**L'hon. Marc Garneau:** Merci.

Tout d'abord, pour ce qui est du pont Champlain, nous avons annoncé notre politique durant les élections de 2015. Nous avons dit qu'il n'y aurait pas de péage. Notre politique consiste à ne pas imposer de péage s'il s'agit d'un pont de remplacement. Il s'agit ici de remplacer le pont actuel plutôt que de construire un tout nouveau pont. Bien entendu, le pont Gordie-Howe sera un pont flambant neuf et une artère extrêmement importante pour la circulation des marchandises entre le Canada et les États-Unis. Selon nos prévisions, nous avons besoin de deux ponts. Nous l'avons dit dès le départ.

Encore une fois, à titre d'information pour tout le monde, nous autoriserons le remplacement du pont Ambassador par un nouveau pont sous des conditions bien précises concernant les changements qu'il faut apporter du côté de Windsor et le fait qu'il faudra fermer le pont actuel avant l'ouverture du nouveau pont.

**La présidente:** Merci.

Allez-y, monsieur Iacono.

[Français]

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Madame la présidente, si monsieur le ministre souhaite en dire davantage, je peux lui accorder quelques minutes de mon temps de parole. Je serai heureux de le laisser répondre un peu plus à la question.

**L'hon. Marc Garneau:** Je pense avoir essentiellement répondu à la question.

M. Chong et moi avons des opinions différentes quant au besoin d'avoir deux ponts. Nous croyons fermement que nous avons besoin de deux ponts. Nous allons bâtir le pont international Gordie-Howe, un projet initié par le gouvernement précédent, soit le gouvernement de M. Chong. Nous reconnaissons l'importance d'avoir un deuxième pont, mais seulement sous certaines conditions.

Le nouveau pont, quand il sera bâti, entraînera la fermeture du pont existant, qui a 90 ans et dont une partie est déjà fermée à cause d'un manque de sécurité.

**M. Angelo Iacono:** Je vous remercie, monsieur le ministre.

Tout d'abord, étant un ancien employé de VIA Rail, je voudrais vous remercier de la bonne nouvelle que vous avez annoncée lundi.

Le gouvernement du Canada poursuit la mise en oeuvre de son fructueux plan à long terme qui accorde la priorité aux voyageurs en remplaçant sa flotte desservant le corridor Québec-Windsor. Notre réseau de transport ferroviaire est en pleine croissance. En 2016, VIA Rail a vu une augmentation de son achalandage de 4,1 % et une hausse de 9,5 % des revenus voyageurs par rapport à 2015.

Pensez-vous que le montant demandé de 134,5 millions de dollars va permettre de maintenir cette croissance? Pourriez-vous détailler de quelles façons cette somme sera utilisée?

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

D'après ce qu'on m'a dit, au cours des quatre dernières années, VIA Rail a augmenté tranquillement, mais dans la bonne direction, le nombre de passagers. Les gens commencent à prendre le train plus souvent. Nous espérons que cela va continuer, parce que cela offre la possibilité d'une solution de rechange importante et confortable. Nous avons étudié cela lorsque nous nous sommes penchés sur le concept du train à haute fréquence.

Pour ce qui est du montant de 134 millions de dollars, nous croyons que ce montant va permettre à VIA Rail de continuer d'offrir le même niveau de service. Toutefois, comme vous le savez, nous avons décidé de commencer à remplacer la flotte à partir de 2022. Il faudra à peu près un an pour choisir l'entrepreneur gagnant. Ensuite, la compagnie qui va gagner le contrat pour bâtir les wagons passagers et les locomotives commencera à les bâtir, pour que les premiers wagons soient disponibles en 2022 et que nous ayons toute la nouvelle flotte d'ici 2024.

•(1615)

**M. Angelo Iacono:** De ce montant, un pourcentage sera-t-il attribué à la sécurité ainsi qu'au chemin de fer?

**L'hon. Marc Garneau:** Nous nous assurons tout le temps de respecter les normes de sécurité, tout comme le fait Via Rail. Comme vous le savez, 97 % du chemin de fer lui-même n'appartiennent pas à VIA Rail, mais bien au CN. Seule une petite partie appartient à VIA Rail.

D'ailleurs, un autre concept qui serait mis en pratique avec le train à haute fréquence. En effet, une bonne partie du corridor entre Québec et Windsor — pas 100 %, mais une bonne partie — VIA Rail aurait son propre chemin de fer, ce qui lui permettrait d'aller plus rapidement et de ne pas être obligé de s'arrêter quand un train de marchandises du CN doit passer.

**M. Angelo Iacono:** À part le fait d'aller plus rapidement, cette nouvelle flotte moderne offrira-t-elle autre chose aux voyageurs?

**L'hon. Marc Garneau:** Absolument.

D'abord, elle sera plus fiable, parce qu'il s'agira de nouvel équipement.

Deuxièmement, elle sera plus accessible. En ce moment, dans un train, une place est réservée pour une personne en fauteuil roulant. Selon le contrat, le mandat est d'avoir trois places pour ces personnes, en plus d'avoir un petit ascenseur qui permet à une personne en fauteuil roulant d'embarquer dans le train, des salles de bain plus accessibles et des dispositifs pour permettre aux gens qui ont des problèmes d'ouïe de recevoir les consignes de sécurité visuellement. Nous mettons donc beaucoup l'accent sur l'accessibilité.

De plus, les nouvelles locomotives permettront de réduire de 85 % le smog qu'elles causent et de réduire de 5 % les gaz à effet de serre. Il y a encore d'autres choses importantes, comme le fait que les locomotives vont être bidirectionnelles. Ainsi, quand un train arrive

d'un endroit et qu'il veut y retourner, on ne sera pas obligé de le retourner le train. Cela permettra de gagner du temps, en plus d'offrir la possibilité que les locomotives soient bimodes, c'est-à-dire diesel et électriques, au cas où, plus tard, il y aurait une électrification du système ferroviaire.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le ministre Garneau.

C'est maintenant au tour de M. Liepert.

**M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC):** J'ai une question à laquelle la réponse devrait être brève, et je redonnerai ensuite la parole à mon collègue, M. Chong.

Ma question porte sur le Programme de financement de la participation communautaire pour lequel on demande 3,4 millions de dollars. Je suis en train d'examiner les critères régissant l'accès à ces fonds. Par exemple, parmi les activités admissibles, il peut s'agir de « financement pour rembourser les frais de coordination, de préparation et de participation aux activités [...] de mobilisation ».

Monsieur le ministre, j'aimerais que vous donniez aux Canadiens l'assurance que pas un sou n'ira à des individus ou à des organisations qui enfreignent la loi ou qui encouragent la pratique d'activités illégales en ce qui concerne le pipeline Trans Mountain ou tout autre projet énergétique.

**L'hon. Marc Garneau:** Comme vous le savez, le budget de 2017 prévoyait 1,5 milliard de dollars de financement sur cinq ans à Transports Canada et à plusieurs autres ministères pour la mise en oeuvre du Plan de protection des océans du gouvernement du Canada. Les subventions offertes dans le cadre de cet aspect du plan aident les collectivités autochtones et locales à comprendre, à cerner, à prévenir ou à atténuer les effets du transport maritime sur elles. L'initiative permet à ces collectivités de collaborer avec le gouvernement fédéral et d'autres intervenants, de communiquer leurs connaissances, d'offrir leur expertise et de contribuer au développement et à l'amélioration du réseau de transport maritime du Canada.

Je mettrai mes notes de côté pour m'exprimer beaucoup plus clairement. Nous devons mobiliser nos peuples autochtones, surtout dans les régions côtières, car ils y vivent depuis des milliers d'années. Ce sont souvent eux les premiers répondants lorsque des incidents se produisent. Nous avons besoin de leur aide, ils veulent nous aider et nous leur demanderons de le faire. Cela n'a jamais été fait auparavant, mais c'est l'une des choses dont je suis le plus fier concernant notre gouvernement, et il s'agit de mobiliser les Premières Nations côtières — et bien entendu, nous ferons tout comme il le faut.

•(1620)

**M. Ron Liepert:** Eh bien, je ne sais pas si vous avez répondu à ma question.

Pouvez-vous garantir que dans le cadre de ce programme, on ne versera pas de fonds à des organisations qui encouragent la pratique d'activités illégales, ou qui y participent, par rapport au projet Trans Mountain ou à tout autre projet énergétique?

**L'hon. Marc Garneau:** Eh bien, notre gouvernement ne tolère pas les activités illégales.

**M. Ron Liepert:** Votre réponse, c'est donc « non ».

**L'hon. Marc Garneau:** Je vous dirais que nous ne tolérons pas les activités illégales dans ce pays.

**M. Ron Liepert:** D'accord.

Allez-y, monsieur Chong.

**L'hon. Michael Chong:** Merci.

Combien de temps reste-t-il, madame la présidente?

**La présidente:** [Note de la rédaction: inaudible] minutes, ce qui inclurait une réponse, si vous désirez en obtenir une.

**L'hon. Michael Chong:** Bien sûr. Je souligne cependant, madame la présidente, que durant le temps qu'il leur est alloué, les membres du Comité peuvent poser des questions, mais ils peuvent aussi faire des observations...

**La présidente:** Bien sûr.

**L'hon. Michael Chong:** ... et donc... je vous remercie, madame la présidente.

Je veux revenir sur la politique générale qu'applique le gouvernement pour les ponts, puisque vous demandez également de l'argent pour la Société des ponts fédéraux Limitée.

Votre argument selon lequel le pont Champlain ne sera pas un pont à péage parce qu'il ne s'agit pas d'un nouveau pont pourrait sans doute s'appliquer au pont de la Confédération qui traverse le détroit de Northumberland et qui relie l'Île-du-Prince-Édouard au continent. Les résidents doivent payer 46,50 \$ pour traverser sur le pont, et il ne s'agit pas d'un nouveau pont. À l'époque, l'entente, c'était que l'Île-du-Prince-Édouard aurait un lien fixe avec la partie continentale du pays. Cela a été garanti par la Constitution et faisait partie de l'entente qui a fait en sorte que l'Île-du-Prince-Édouard s'est jointe à la Confédération après 1867. Par conséquent, ce « nouveau » lien, ce pont de la Confédération, n'est pas nouveau. Il remplace l'ancien lien, qui était le service de traversier.

L'argument du gouvernement selon lequel il renonce à imposer un péage sur un de nos ponts, mais pas sur d'autres — qui coûtent des milliards de dollars par année — me semble une décision purement politique.

Ce n'est pas juste pour les habitants de la région dans laquelle je vis, les gens du comté de Wellington et ceux de la région de Halton, qui dépendent fortement de l'industrie manufacturière dont les chaînes d'approvisionnement sont étroitement liées aux secteurs manufacturiers du nord-est américain. Pourquoi devons-nous payer des droits de péage sur nos ponts, ou pourquoi les Prince-Édouardiens doivent payer des droits de péage sur leur pont alors que des gens qui vivent ailleurs au pays n'ont pas à le faire? Cette situation ne me semble pas juste.

Je crois que le principe d'équité et de justice pour tous les Canadiens, particulièrement dans un pays aussi régionalisé, est extrêmement important. J'aimerais obtenir une meilleure réponse ou, du moins, j'aimerais qu'on m'indique que le gouvernement réexaminera ses politiques qui s'appliquent aux ponts en ce qui concerne le fait qu'il renonce à imposer un péage sur le pont Champlain.

Je veux également souligner qu'en fait, dans les années 1970 et 1980, le pont Champlain était un pont à péage et que les droits de péage ont aidé à financer la construction du pont. C'est seulement lorsque le pont a été payé en grande partie que le gouvernement fédéral a décidé de cesser d'imposer un péage. Un principe entrain en jeu, et je ne crois pas qu'il est suivi par le gouvernement actuel.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Chong.

Allez-y, monsieur le ministre Garneau.

**L'hon. Marc Garneau:** C'est très simple. Nous avons décidé de ne pas imposer de péage sur le pont Champlain parce qu'il remplacera le pont qui doit être détruit dès que le nouveau pont sera ouvert. Pour ce qui est du pont de la Confédération, il a

remplacé un traversier, mais des services de traversier existent toujours sur l'Île-du-Prince-Édouard.

**La présidente:** Madame Sansoucy, vous pouvez poser une question.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Bien sûr, nous pourrions continuer notre discussion sur la sécurité aérienne.

Les dernières statistiques publiées par le Bureau de la sécurité des transports indiquent une augmentation des accidents dans le domaine du transport aérien commercial. Pourtant, dans le budget de 2018, aucun financement supplémentaire n'est accordé au programme de sécurité aérienne. Depuis 2015, votre ministère a même réduit de 12 % les fonds consacrés au programme de sécurité aérienne.

Plus tôt, vous m'avez dit que vous considérez que le bilan était positif, mais j'ai de la difficulté à comprendre comment on peut réduire un budget d'inspection quand le taux d'accident augmente.

• (1625)

**L'hon. Marc Garneau:** Madame, tout ce que je peux vous dire pour vous rassurer, et je l'ai probablement dit une centaine de fois à la Chambre des communes, c'est que la sécurité est ma priorité. Je peux vous assurer que, si j'avais des doutes à propos de la sécurité, je n'accepterais pas la situation actuelle. Toutefois, je l'accepte parce que je pense que nous avons un système intelligent et pragmatique basé sur le risque, un système qui fonctionne.

**Mme Brigitte Sansoucy:** Ai-je le temps de poser une brève question?

Il y a des rapports d'inspection des systèmes de gestion de sécurité des compagnies aériennes canadiennes. Est-il possible de divulguer ces rapports de façon proactive?

**L'hon. Marc Garneau:** Pouvez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

**Mme Brigitte Sansoucy:** Il y a des rapports d'inspection des systèmes de gestion de sécurité des compagnies aériennes canadiennes. Des compagnies sont présentement en cour parce qu'elles craignent que Transports Canada divulgue ces rapports, en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Ce serait effectivement une information importante.

[Traduction]

**M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports):** C'est une très bonne question. Nous voulons faire preuve de transparence dans le programme d'inspection de l'aviation civile. Certains éléments d'information sont confidentiels, là où la confidentialité est utile au programme de surveillance, mais une partie de l'information doit être divulguée. Nous pourrions indiquer plus tard au Comité quelle information est communiquée et quelle information ne l'est pas. Nous pourrions vous revenir là-dessus assez rapidement.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je pense qu'il serait intéressant de transmettre ces informations, ou une bonne partie, aux membres du Comité.

**M. Michael Keenan:** Nous le ferons.

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je vous remercie.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup. Les membres du Comité vous remercient, monsieur le ministre Garneau ainsi que vos collaborateurs, d'être venus témoigner aujourd'hui. L'heure est écoulée. Nous accueillerons maintenant un autre ministre.

**L'hon. Marc Garneau:** Le temps a passé tellement vite

**La présidente:** Je vous remercie tous beaucoup d'être venus comparaître. Nous allons suspendre la séance pendant une ou deux minutes.

•(1625)

(Pause)

•(1630)

**La présidente:** Nous reprenons les travaux du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Nous poursuivons notre étude de l'objet du Budget provisoire des dépenses 2018-2019: crédits 1, 5 et 10 sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada; crédit 1 sous la rubrique Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.; et crédit 1 sous la rubrique Autorité du pont Windsor-Détroit.

Nous sommes ravis d'accueillir l'honorable Amarjeet Sohi, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités. Le ministre Sohi est accompagné de ses collaboratrices: Mme Darlene Boileau, sous-ministre adjointe des Services ministériels et dirigeante principale des finances; et de Mme Kelly Gillis, sous-ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

Nous accueillons le directeur principal de l'administration de la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée: M. Claude Lachance.

Nous accueillons également deux représentants de l'Autorité du Pont Windsor-Détroit: la chef des opérations, Mme Linda Hurdle; et le directeur général par intérim, M. André Juneau.

Je vous souhaite à tous la bienvenue. Nous sommes ravis de votre présence.

Monsieur Sohi, veuillez commencer votre déclaration préliminaire.

**L'hon. Amarjeet Sohi (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités):** Bonjour. Merci de nous avoir invités, les membres de mon personnel et moi, à vous parler aujourd'hui du Budget provisoire des dépenses d'Infrastructure Canada.

J'aimerais commencer par vous parler de ce que fait mon ministère pour bâtir et soutenir des collectivités fortes et inclusives où chacun a accès aux possibilités dont il a besoin pour réussir. Puisque vous avez déjà présenté mes collaboratrices, je ne le ferai pas.

Le gouvernement travaille en étroite collaboration avec ses partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux afin de remplir son engagement d'effectuer des investissements historiques dans les infrastructures. Comme vous le savez, nous investissons plus de 180 milliards de dollars dans des projets d'infrastructure réalisés partout au pays dans le cadre du plan Investir dans le Canada. Notre plan vise à stimuler la croissance économique, à appuyer la classe moyenne, à bâtir des collectivités inclusives et accessibles, et à soutenir des investissements verts et durables à faibles émissions de carbone.

La première phase de notre plan était axée sur la remise en état et l'amélioration d'infrastructures existantes. Elle visait à soutenir les étapes de la conception et de la planification de nouveaux projets de système léger sur rail de grande envergure en Colombie-Britannique, en Ontario et en Alberta.

Grâce à ces premiers investissements que nous avons faits, des villes comme Halifax bénéficient de 29 nouveaux autobus achetés dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun. Ces autobus sont entièrement accessibles, ce qui signifie que tous les résidents de Halifax peuvent y monter. Au Manitoba, les collectivités bénéficient de 23 projets liés à l'eau, par exemple la construction d'un nouveau réservoir et d'une station de pompage dans la municipalité rurale de West St. Paul. Ces projets permettent de garder les cours d'eau du Manitoba propres et de faire en sorte que les collectivités demeurent des endroits sains où il fait bon vivre.

Au cours des deux dernières années, mon ministère a approuvé plus de 4 100 projets, pour un investissement combiné de plus de 35 milliards de dollars, tous programmes du ministère confondus. D'après l'information qui nous a été fournie par nos partenaires, plus de 90 % de ces projets sont en cours.

Nous avons également fait des progrès considérables dans le cadre du projet du nouveau pont Champlain. La construction de ce pont constitue l'un des plus gros projets d'infrastructure réalisés en Amérique du Nord. Une fois terminé, le pont aura une durée de vie de 125 ans. Sa construction est maintenant achevée à plus de 65 %. Nous continuons à travailler en étroite collaboration avec notre partenaire du secteur privé, le groupe Signature sur le Saint-Laurent, avec l'objectif d'ouvrir le pont à la circulation en décembre prochain.

Nous avons aussi beaucoup progressé dans le cadre du projet du pont international Gordie-Howe, à Windsor-Détroit, qui constituera un corridor commercial crucial et plus efficace pour le Canada et notre principal partenaire économique, les États-Unis. Nous avons réalisé d'importants travaux préparatoires jusqu'à maintenant. Le nom du promoteur retenu sera annoncé en juin. Je suis heureux de dire que la construction du pont débutera cet automne.

Nous allons de l'avant avec le Défi des villes intelligentes. Il a été lancé en novembre dernier. Des collectivités de tout le pays soumettent maintenant leur candidature et les finalistes seront annoncés cet été.

Dans l'ensemble, nous avons fait des progrès considérables pour ce qui est de répondre à d'importants besoins immédiats en matière d'infrastructure, et nous nous concentrons maintenant sur l'aspect transformateur et à long terme de notre plan. Nous travaillons avec nos partenaires à leurs investissements à long terme dans des secteurs prioritaires comme le transport en commun; les infrastructures vertes; les infrastructures communautaires, culturelles et récréatives; ainsi que les infrastructures dans les collectivités rurales et nordiques.

Je travaille actuellement en étroite collaboration avec nos partenaires provinciaux et territoriaux afin de conclure de nouvelles ententes bilatérales dans le cadre desquelles nous investirons plus de 35 milliards de dollars de financement fédéral partout au Canada au cours des 10 prochaines années. Je suis heureux de vous informer qu'à ce jour, nous avons signé une entente bilatérale avec les Territoires du Nord-Ouest, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick. Je suis convaincu que nous finaliserons la majorité des ententes restantes dans les semaines à venir. Le budget renferme aussi des profils de financement à jour pour nos programmes, profils qui reflètent le Budget provisoire des dépenses dont nous discutons aujourd'hui.

Je tiens à être clair: tous les fonds prévus dans notre plan demeurent disponibles pour les projets et les programmes auxquels ils ont été alloués. Nous nous sommes engagés à plus que doubler nos investissements en infrastructure et cet engagement tient toujours. Nos programmes sont conçus de manière à ce que les fonds soient versés uniquement lorsque nos partenaires soumettent leurs demandes de remboursement au ministère. Le budget renferme une prévision mise à jour du moment où on s'attend à recevoir et à régler ces demandes de remboursement.

● (1635)

Merci beaucoup de votre invitation.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Sohi.

Nous passons maintenant à M. Chong, et vous avez cinq minutes.

**L'hon. Michael Chong:** Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre, de comparaître aujourd'hui.

J'aimerais tout d'abord faire quelques observations au sujet de votre plan d'infrastructure, et ensuite, j'aimerais vous poser quelques questions au sujet de l'Autorité du pont Windsor-Detroit et de la politique générale du gouvernement concernant les ponts fédéraux.

Au sujet de l'infrastructure, vous aviez promis lors de la dernière campagne électorale trois choses en particulier. Vous aviez promis premièrement que les déficits ne dépasseraient pas 10 milliards de dollars par année, deuxièmement, que l'argent servirait à financer des investissements historiques, et troisièmement, que l'argent qui ne serait pas dépensé serait transféré au Fonds de la taxe sur l'essence.

Ce que je constate toutefois dans ce budget supplémentaire, et c'est ce que j'ai constaté également dans le dernier budget, est que les déficits dépassent largement les 10 milliards de dollars par année et que vous n'investissez pas les sommes promises dans l'infrastructure. Le directeur parlementaire du budget a même mentionné la semaine dernière qu'environ le quart, soit 25 %, des sommes promises n'a pas été dépensé. Selon ce que dit le gouvernement, l'argent qui n'a pas été dépensé est reporté aux années suivantes, et je souligne que la majeure partie le sera après la prochaine élection, ce qui veut donc dire que ces deux promesses ne sont pas tenues.

La troisième promesse n'a pas été tenue non plus. Bien qu'il y ait eu dernièrement un transfert modeste d'argent non dépensé au Fonds de la taxe sur l'essence, vous ne respectez pas votre engagement d'y transférer tout ce qui n'est pas dépensé pour qu'il soit transféré ensuite aux municipalités partout au pays. Si je souligne cela, c'est parce que je pense que c'est ce pour quoi les Canadiens ont clairement voté lors de la dernière élection. Ils ont élu un gouvernement majoritaire, mais cette promesse, ces trois promesses ne sont pas tenues.

J'ai aussi quelques questions au sujet de l'Autorité du pont Windsor-Detroit. Merci de nous informer que le promoteur sera choisi sous peu, et que la construction débutera à l'automne. Ce sont là de bonnes nouvelles.

J'ai quelques questions toutefois au sujet de la politique générale du gouvernement concernant le péage sur les ponts fédéraux.

Il y a un certain nombre d'années, on a construit un pont au-dessus du détroit de Northumberland pour se rendre à l'Île-du-Prince-Édouard, un pont qui a coûté plus de un milliard de dollars. Le pont a été construit notamment pour respecter la promesse qui avait été faite à l'Île-du-Prince-Édouard au moment de son entrée dans la Confédération de mettre en place un lien qui la relierait à la terre ferme pendant toute l'année. Les gens qui utilisent le pont doivent payer un montant de 46,50 \$ pour le traverser. Je l'ai traversé à

quelques reprises, et cela coûte cher. Le montant n'est pas négligeable. On le paie seulement dans un sens, mais c'est quand même élevé.

Le pont Gordie-Howe sera aussi probablement à péage. Le montant n'a pas encore été annoncé, mais il sera relativement élevé, je pense, car les coûts de construction sont maintenant supérieurs à quatre milliards et demi de dollars.

Puis nous avons un troisième pont qui est la propriété d'une société d'État fédérale et qui traverse le fleuve Saint-Laurent pour relier la rive-sud de Montréal à l'île de Montréal, un pont qui a été à péage par le passé. Les droits de péage ont payé la construction du pont original. On construit maintenant un autre pont pour le remplacer, mais celui-ci ne sera pas à péage.

Je trouve que cela n'est pas juste pour les gens que je représente dans le comté de Wellington, la région d'Halton, dans le sud-ouest de l'Ontario, à qui on exige maintenant des droits de péage pour traverser le pont frontalier le plus important, et de loin, au pays, le pont Windsor-Detroit. Je trouve que cela n'est pas juste non plus pour les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard qui doivent payer un montant de 46,50 \$ chaque fois qu'ils doivent se rendre sur le continent, alors que les habitants d'une autre région au pays n'ont pas de droits de péage parce que le gouvernement a pris la décision, qui n'a pas de sens, d'éliminer les droits de péage pour les habitants de cette région particulière.

J'aimerais que le ministre nous explique le raisonnement derrière la politique sur les ponts et le péage.

● (1640)

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Nous sommes fiers de construire le pont Champlain et qu'il soit sans péage. La décision d'imposer un péage avait été prise sans consulter la ville de Montréal ou les municipalités régionales ou la communauté des gens d'affaires ou les gens qui vont utiliser le pont.

C'est un pont qui remplace un pont existant. Le pont Champlain n'est pas un nouveau pont. Les gens à Montréal utilisent le pont gratuitement. C'est pour cette raison qu'il n'y aura pas de péage.

Le pont international Gordie-Howe est un nouveau pont. Il n'appartient pas au gouvernement fédéral. C'est un pont privé que les gens paient pour utiliser.

La distinction que nous faisons est la suivante: quand on remplace un pont existant pour lequel les Canadiens ne paient pas de droits de péage, il n'y a pas de péage. On demande des droits de péage lorsqu'on construit un nouveau pont, car il y a alors un coût qui y est rattaché.

Au sujet de la taxe sur l'essence, j'aimerais préciser que lorsque nous sommes arrivés au gouvernement, il y avait près de un milliard de dollars d'argent non dépensé, non affecté, dans les caisses du gouvernement précédent, et nous avons accordé une année à tous les promoteurs pour nous donner les projets qui devaient être financés avec cet argent. Je suis fier d'annoncer que la grande partie des fonds sont maintenant affectés et que ce qui restait a été transféré au Fonds de la taxe sur l'essence.

Je dois dire, respectueusement, que je ne suis pas d'accord avec mon collègue lorsqu'il dit que nous ne respectons pas nos promesses dans le dossier de l'infrastructure. Je suis fier que nous ayons approuvé autant de projets au cours des deux dernières années — 4 100 projets, qui représentent ensemble des investissements de 35 milliards de dollars. Près de 90 % d'entre eux, ou même plus, selon les informations que nous avons, sont en cours de réalisation. Ce sont des projets qui créent des emplois dans nos collectivités. J'ai donné quelques exemples de ces projets. Une partie des fonds serviront à acheter près de 2 000 nouveaux autobus. On remplace des systèmes d'aqueduc. On améliore des installations récréatives et culturelles.

Nous respectons toutes les promesses que nous avons faites.

● (1645)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

C'est maintenant au tour de M. Sikand.

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, j'aimerais commencer par vous remercier. Vous avez annoncé à Mississauga dernièrement l'octroi de financement pour le transport en commun. Je pense qu'il s'agissait d'accords bilatéraux de près de 339 millions de dollars. Je vous en remercie. J'ai entendu des commentaires positifs, et cela améliorera le service MiWay, que beaucoup de gens dans ma circonscription utilisent.

Au sujet de ma question, mon collègue a parlé du rapport du DPB. Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser une question au sujet du report des fonds. Nous avons lu des articles sur le report des fonds destinés à l'infrastructure dernièrement. Je pense que les Canadiens ne comprennent pas très bien de quoi il s'agit. Pourriez-vous nous expliquer cela?

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Tout d'abord, félicitations pour ces fonds. Ce montant de 338 millions de dollars générera des investissements de plus de un milliard de dollars dans le transport en commun à Mississauga. Nous en sommes très fiers.

Vous posez là une très bonne question. Nous comprenons le rapport du DPB, car c'est un problème auquel nous devons faire face. Le problème n'est pas nouveau. Nous procédons comme les gouvernements précédents, c'est-à-dire qu'une fois qu'un projet est approuvé, des fonds y sont rattachés, mais cela peut prendre des années avant qu'il soit terminé. Nous devons donc attendre la fin du projet. Les promoteurs des projets — il s'agit parfois des provinces ou des municipalités — doivent alors attendre que nous recevions la facture avant de verser les fonds, la part du fédéral, lorsque le projet est terminé.

À titre d'exemple, nous avons approuvé un très gros projet de la ville de Calgary, la voie de contournement du sud-ouest. La construction est en cours, des emplois sont créés, les travaux avancent, mais les fonds rattachés à ce projet n'ont pas encore été versés. Nous allons devoir attendre que le projet soit terminé pour obtenir les factures. En attendant, nous devons donc reporter les fonds aux années suivantes. C'est le problème que nous avons, et nous tentons de trouver une solution.

**M. Gagan Sikand:** Merci. Je comprends la situation.

Je veux revenir aux fonds que vous avez annoncés à Mississauga. Pourriez-vous nous expliquer comment fonctionnent les accords bilatéraux?

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Je suis très fier que nous travaillions en étroite collaboration avec les provinces, les municipalités, les territoires, les collectivités autochtones et de nombreux autres partenaires, car il s'agit d'une responsabilité partagée. Nous fournissons du financement, mais ce sont les promoteurs, nos partenaires, qui construisent l'infrastructure. Dans votre cas, c'est Mississauga qui s'en occupera.

Pour concrétiser nos engagements, nous devons collaborer avec eux. C'est pourquoi les accords bilatéraux que nous signons leur procurent une souplesse qu'ils n'avaient pas auparavant. Nous donnons aux décideurs locaux les moyens d'agir et nous sommes à la table avec eux comme partenaires.

● (1650)

**La présidente:** Il vous reste deux minutes, mais nous allons poursuivre. Si personne ne prend le temps qu'il vous reste, je vais...

**M. Vance Badawey:** Un instant.

**La présidente:** Eh bien, soyez prêt, car nous avons un horaire très serré.

**M. Gagan Sikand:** Je vais laisser le temps qu'il me reste à mon collègue.

**La présidente:** Nous avons deux minutes qui filent, alors...

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

Merci d'être avec nous aujourd'hui, monsieur le ministre, et merci aux membres de votre équipe.

Les députés de l'autre côté, les conservateurs, ont mentionné que la recommandation est de transférer une partie du financement destiné à l'infrastructure au Fonds de la taxe sur l'essence. Je veux dire quelques mots à ce sujet, car je suis certain qu'il existe une raison pour cela. Dans mon ancienne vie de maire, j'ai pu constater à quel point la taxe sur l'essence était utile, mais je sais que l'enveloppe de financement durable, les 186 milliards de dollars que vous avez annoncés, l'est également et le sera au cours des années à venir. Pourriez-vous nous expliquer la différence?

Corrigez-moi si j'ai tort, mais je crois que le Fonds de la taxe sur l'essence est financé entièrement par le fédéral, alors que les 186 milliards de dollars pourraient atteindre 558 milliards si on inclut la contribution des provinces ou des territoires et des municipalités, et il se pourrait même que ce soit plus élevé si on ajoute le secteur privé.

J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus sur les avantages de cette stratégie plutôt que d'opter pour un transfert au Fonds de la taxe sur l'essence, qui est alimenté seulement par le fédéral.

**L'hon. Amarjeet Sohi:** L'engagement que nous avons pris était de transférer aux municipalités, par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence, tout financement non dépensé. À l'heure actuelle, il n'y a pas de fonds destinés à l'infrastructure qui ne sont pas dépensés. Ils sont rattachés soit à des programmes, soit à des projets qui ont déjà été approuvés, et ces projets vont de l'avant. Il serait irresponsable de notre part de prendre ces fonds et de les transférer au Fonds de la taxe sur l'essence. Que ferions-nous alors pour respecter les engagements que nous avons pris à l'égard de ces projets? C'est pour cette raison que nous devons attendre que ces projets soient terminés, et s'il reste de l'argent à ce moment, nous le transférerons au Fonds de la taxe sur l'essence.

Vous avez tout à fait raison au sujet des autres contributions, et nous sommes le levier pour la plus grande partie du financement. Comme je l'ai mentionné, les 336 millions de dollars à Mississauga généreront un milliard d'investissements dans le transport en commun.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Madame Sansoucy, allez-y.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je vous remercie, madame la présidente.

Je vous salue, monsieur le ministre, ainsi que ceux et celles qui vous accompagnent.

C'est avec plaisir que je vous poserai des questions sous peu.

Cela dit, madame la présidente, j'aimerais d'abord déposer l'avis de motion présenté par mon collègue M. Robert Aubin, député de Trois-Rivières, le vendredi 16 mars dernier. J'en fais ici la lecture.

Que le Comité entreprenne de toute urgence une étude d'au moins trois réunions sur :

- les mesures que le gouvernement compte entreprendre afin d'éviter tout retard à l'avenir pour la mise en oeuvre des projets d'infrastructure;
- les détails des progrès des projets d'infrastructure jusqu'à maintenant; et
- une mise à jour complète du plan de 186,7 milliards de dollars de dépenses du gouvernement dans les infrastructures;

et que le Comité émette des recommandations et fasse rapport à la Chambre au plus tard en juin 2018.

Madame la présidente, j'espère que vous constaterez qu'il y a consentement unanime chez mes collègues du Comité pour entreprendre cette étude urgente.

[Traduction]

**La présidente:** Madame Sansoucy, préféreriez-vous attendre les affaires du Comité à 17 h 15?

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Oui, si c'est le désir du Comité.

[Traduction]

**La présidente:** Même si cela concerne l'infrastructure...

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Il n'y a pas de problème. Je peux commencer à poser mes questions.

[Traduction]

**La présidente:** Nous allons attendre les affaires du Comité à 17 h 15, si tout le monde est d'accord.

Merci.

Madame Sansoucy, continuez. Vous avez encore la parole.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** J'ai donc cinq minutes à partir de maintenant, madame la présidente?

[Traduction]

**La présidente:** Oui, c'est exact.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je vous remercie.

Nous commencerons par parler de la Banque de l'infrastructure du Canada, monsieur le ministre.

Quelle mesure précise avez-vous mise en place afin de nous assurer qu'à la fois la direction et les administrateurs de la Banque de

l'infrastructure ne seront pas en conflit d'intérêt relativement aux projets d'investissement de la Banque?

Je vais vous dire concrètement pourquoi je vous pose cette question. Mme Jane Bird est conseillère principale en affaires au cabinet juridique Bennett Jones LLP de Vancouver, un important cabinet juridique canadien, où elle offre des conseils à des clients des secteurs public et privé au sujet de questions liées au développement et à l'exécution de divers projets d'infrastructure.

Pouvez-vous nous confirmer, hors de tout doute, que les affaires des administrateurs ne profiteront pas des investissements de la Banque de l'infrastructure?

•(1655)

[Traduction]

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Par votre entremise, madame la présidente, je vous remercie sincèrement de poser la question, et je vous félicite, madame Sansoucy, de votre nouveau rôle en tant que porte-parole de l'infrastructure et des collectivités de votre parti.

Je peux vous assurer que le processus de sélection des membres du conseil, du président du conseil et du premier dirigeant de la Banque d'infrastructure du Canada est ouvert, transparent et responsable, et qu'on examine rigoureusement tout conflit d'intérêts possible ou perçu. La règle veut que le président et le premier dirigeant n'aient aucun intérêt direct dans aucun des projets qui sont examinés ou financés par la Banque d'infrastructure du Canada.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je vous remercie.

Ma prochaine question concerne aussi la Banque de l'infrastructure du Canada. James Cherry, un administrateur de la Banque, s'est prononcé en faveur de la privatisation des aéroports. Nous voulons seulement nous assurer que les administrateurs nommés ne feront pas la promotion de la privatisation des aéroports.

Avez-vous abandonné le projet de privatiser les administrations aéroportuaires, oui ou non?

[Traduction]

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Par votre entremise, madame la présidente, le mandat de la Banque d'infrastructure du Canada n'est pas d'examiner l'infrastructure en place et de la privatiser; son mandat est, en fait, de construire de nouveaux éléments d'infrastructure. Nous sommes très clairs sur ce point. La question de la privatisation des aéroports ne fait pas partie du mandat de la Banque d'infrastructure du Canada.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je vous remercie.

J'ai une question à vous poser, madame la présidente.

Nous savons que nous devons aller voter. Je veux simplement savoir comment vous avez prévu de vous assurer que nous votions sur la motion avant de nous rendre à la Chambre.

[Traduction]

**La présidente:** Nous avons mentionné au ministre que nous passerions aux affaires du Comité à 17 h 15. Si nous avons le consentement unanime, bien sûr, du Comité, nous allons consacrer 15 minutes aux affaires du Comité, même si la cloche sonne.

La première chose que nous ferons sera de mettre votre motion aux voix.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** D'accord. Je vous remercie de cette précision.

Nous continuons.

Dans les dépenses du Budget supplémentaire (C), dont nous discutons aujourd'hui, nous retrouvons 2 millions de dollars proposés pour la Banque de l'infrastructure. Pouvez-vous nous dire en détail à quoi servira ce montant?

[Traduction]

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Je vais demander à la sous-ministre Kelly Gillis de répondre.

**Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Infrastructure et collectivités, Bureau de l'Infrastructure du Canada):** Le montant prévu dans le budget supplémentaire pour la Banque d'infrastructure du Canada servira à fournir du soutien au personnel et des services professionnels pendant la transition et l'ouverture de la banque. Nous avons une très petite équipe de transition pour soutenir et lancer les activités de la banque.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** D'accord. Je vous remercie.

Au cours des cinq dernières années, Infrastructure Canada a dépensé en moyenne 1,1 milliard de dollars de moins par exercice que le montant autorisé par le Parlement. En moyenne, les sommes non utilisées représentent 24,8 % des montants approuvés. Je suis la députée d'une circonscription composée de 25 municipalités qui ont énormément de besoins. Ne trouvez-vous pas problématique le fait que les Canadiens ne bénéficient pas des fonds en infrastructure qui ont été approuvés?

[Traduction]

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Par votre entremise, madame la présidente, il n'y a pas de financement dans les programmes d'infrastructure qui n'a pas été dépensé. Ce dont on parle, c'est du report de fonds qui ont déjà été approuvés pour des projets particuliers, soit jusqu'à ce que nous ayons reçu et payé les factures.

Nous sommes très heureux de travailler avec la Fédération canadienne des municipalités, de même qu'avec les associations provinciales et municipales. Elles sont généralement très contentes de la façon dont les fonds sont investis dans leurs collectivités. Comme je l'ai mentionné, nous avons approuvé divers projets. Après avoir écouté les collectivités, nous leur avons donné plus de temps pour terminer leurs projets. Tant de projets étaient financés dans le cadre de la phase 1 qu'elles sentaient avoir besoin de plus de temps pour les terminer. C'est pour cette raison que nous leur avons donné plus de temps.

• (1700)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous passons maintenant à M. Fraser.

**M. Sean Fraser:** Merci, madame la présidente. Je vais partager mon temps avec mon collègue, M. Hardie.

Monsieur le ministre, merci d'être avec nous.

Comme vous le savez et avez bien voulu discuter du sujet avec moi déjà, je représente principalement des petites villes et des collectivités rurales. Ces collectivités se heurtent depuis toujours à certaines difficultés quand vient le temps d'obtenir du financement pour l'infrastructure. Plus elles sont petites, plus grandes sont les

difficultés, à ce qu'il semble. La principale difficulté pour elles vient du fait qu'on leur demande une contribution qui correspond à environ un tiers du coût du projet. Un des effets de cela est que les collectivités rurales ne peuvent pas avoir de présence du gouvernement fédéral au sein de leurs collectivités, et c'est ce qui aggrave en particulier l'exode des jeunes, car elles sont moins vivantes et ne disposent pas des mêmes ressources que les autres.

Notre caucus régional prône une nouvelle façon de faire les choses qui tiendrait compte des besoins des petites villes et des collectivités rurales et qui modifierait la part des fonds qu'elles doivent verser pour pouvoir obtenir des fonds fédéraux pour l'infrastructure. Quel est votre plan pour vous assurer que les petites collectivités comme celles que je représente dans le comté de Pictou et comme Antigonish sur la côte Est ne sont pas laissées pour compte quand vient le temps d'obtenir du financement fédéral pour l'infrastructure?

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Nous sommes heureux de la diversité de notre pays, de sa diversité culturelle, linguistique et géographique, de ses grands centres urbains, de ses petites et moyennes collectivités et de ses collectivités rurales et nordiques. Nous voulons veiller à ce que toutes les collectivités obtiennent le soutien dont elles ont besoin du gouvernement fédéral. C'est ce qui nous a amenés à créer le fonds spécial de 2,4 milliards de dollars destiné à soutenir les projets des collectivités rurales et nordiques, de même qu'à aider les collectivités nordiques à faire la transition du diesel vers des sources d'énergie durables.

Vous venez de mentionner un élément que les députés et aussi les maires et les conseillers municipaux des petites villes ont fait valoir haut et fort. Ce que nous allons faire à partir de maintenant, c'est modifier l'approche universelle actuelle voulant que toutes les collectivités doivent fournir un tiers des fonds, la province un tiers et le gouvernement fédéral un tiers. Dans le cas des collectivités de moins de 5 000 habitants, le gouvernement fédéral versera 60 % des fonds et les provinces un tiers. Le fardeau sera donc beaucoup moins lourd pour les petites collectivités. Leur contribution sera minime, car elles disposent d'une assiette fiscale très limitée. Nous croyons que c'est là un vrai changement qui permettra de soutenir les petites collectivités, ainsi que les collectivités rurales et nordiques.

**M. Sean Fraser:** Merci, monsieur le ministre. C'est un changement transformationnel qui aura une très grande incidence dans ma circonscription.

Madame la présidente, j'aimerais laisser le temps qu'il me reste à M. Hardie.

**M. Ken Hardie:** En fait, je vais céder ma première question à mon collègue Angelo.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Je vous remercie, monsieur le ministre.

Ma question est très simple. Elle porte sur le pont Champlain. Nous savons bien que c'est un élément primordial pour la province de Québec ainsi que pour l'économie. Aujourd'hui, nous nous penchons sur la demande d'un montant de 62,5 millions de dollars. Pourriez-vous nous expliquer en détail de quelle façon cette somme sera utilisée?

[Traduction]

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Je vais demander à mon personnel de confirmer le montant, mais comme je l'ai mentionné, 65 % des travaux sur le pont Champlain sont terminés. Si vous passez par là en voiture, vous pouvez voir le pont émerger de l'eau. Je pense que vous pouvez jeter un coup d'oeil aux photos qu'on distribue concernant les crédits dans le présent budget supplémentaire des dépenses.

**Mme Kelly Gillis:** Merci d'avoir posé la question.

Comme vous le voyez, dans le Budget supplémentaire des dépenses, à la rubrique « dépenses en capital », un total de 760 millions de dollars est prévu. Dans nos accords concernant le pont Champlain, la majorité de ce montant — la quasi-totalité, exception faite d'une toute petite partie — servira à honorer les engagements que nous avons pris de verser des paiements au promoteur pour la construction du pont cette année. Le montant complet moins 2 millions de dollars servira à payer le montant à acquitter pour la construction du pont.

**M. Ken Hardie:** J'ai une question brève pour l'équipe locale. Je veux parler du train léger sur rail de Surrey. Par exemple, on vous a posé des questions concernant les montants qui n'ont pas été dépensés. Le fait de dire que vous avez annoncé le financement, mais qu'il n'a pas été versé est un peu malicieux, je pense, car bon nombre des personnes qui posent les questions savent fort bien comment ces choses fonctionnent.

Quel montant consacre-t-on au projet de train léger sur rail de Surrey et à quel moment allons-nous le verser à quelqu'un? Quand allons-nous nous précipiter là-bas avec un chèque pour présenter notre contribution à ce projet en particulier?

• (1705)

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Madame la présidente, afin d'appuyer le projet de train léger sur rail de Surrey, nous avons approuvé du financement fédéral pour les travaux de conception et de planification de ce grand projet d'infrastructure. On y travaille.

Vous avez tout à fait raison de dire que le travail de conception n'aurait pas pu commencer sans l'engagement du gouvernement fédéral à l'égard de ce projet. Nous n'avons encore versé aucun montant parce que nous devons attendre les factures, n'est-ce pas?

Il est très important de comprendre que d'aussi grands projets ne peuvent être réalisés si le gouvernement ne participe pas aux discussions pour appuyer les ambitions des administrations locales. Voilà pourquoi je suis si fier que nous investissions 29 milliards de dollars dans les transports publics — les réseaux de trains légers sur rail et de métro — à la grandeur du pays pour nous assurer que les gens ne sont pas coincés dans des embouteillages, que notre air est pur, et que nous gérons la pollution et la dégradation de l'environnement attribuables aux changements climatiques. Les transports en commun sont très importants.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Sohi.

Nous allons maintenant entendre M. Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, je dois dire que c'est agréable de voir à cet échelon gouvernemental un changement de culture qui tient compte des partenariats et qui cherche à être plutôt un facilitateur pour nos partenaires, le public et le secteur privé afin qu'ils atteignent leurs objectifs stratégiques et, ainsi, les résultats qu'ils visent.

Aujourd'hui, j'ai compris que vous le faisiez en intégrant les investissements pour obtenir un meilleur rendement dans les projets

environnementaux, économiques et socioculturels. Il s'agit de projets très proactifs.

Comme M. Sikand l'a suggéré, j'ai moi aussi reçu 81 millions de dollars pour le réseau à Niagara, qui a en fait été haussé — oui, haussé — à 148 millions de dollars. Il s'agit du plus important investissement dans le réseau de l'histoire de la région de Niagara. Nous l'apprécions beaucoup.

Voilà où je veux en venir, monsieur le ministre: nous voyons nombre de ces investissements et, comme je l'ai mentionné, on observe un changement de culture à l'égard des investissements qui prennent en compte les diverses priorités de l'ensemble des ministères.

Nous nous sommes entretenus plus tôt avec le ministre Garneau. Nous avons discuté de la stratégie nationale des transports. Nous avons parlé des corridors commerciaux, du projet de modernisation des ports, des investissements dans l'infrastructure découlant de ces recommandations qui répondront aux exigences financières. Nous avons aussi parlé de planification municipale stratégique et de mobilisation du secteur privé.

Dans vos propres mots, comment voyez-vous les choses se concrétiser dans le respect de ces quatre priorités économiques, sociales, environnementales et culturelles?

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Madame la présidente, quand nous avons élaboré le plan d'infrastructure à long terme, nous avons tous ces objectifs à l'esprit. Comment stimuler une croissance économique qui profite à tout le monde? Comment faire pour renforcer la classe moyenne? Comment offrir des possibilités aux Canadiens qui travaillent fort chaque jour pour rejoindre la classe moyenne et pour bâtir des collectivités inclusives et accueillantes? Voilà pourquoi toutes nos démarches sont axées sur ces objectifs.

Un autre point transformationnel est que nos partenaires ont cherché à obtenir du financement durable et prévisible à long terme. Ce plan décennal donne à chaque municipalité un horizon de 10 ans pour savoir combien d'argent elles vont recevoir pour ces quatre secteurs d'investissement afin de pouvoir commencer à planifier et à prioriser les besoins des collectivités locales. L'approche ponctuelle n'a pas fonctionné par le passé. Cette approche durable sera utile.

**M. Vance Badawey:** Monsieur le ministre, dans le contexte de l'annonce qui a été faite aujourd'hui de l'installation de 180 000 pieds carrés que veut construire UPS à Montréal, au coût de 125 millions de dollars, et qui profitera de notre infrastructure — surtout des transports, bien entendu — comment estimez-vous que les investissements que vous avez faits viendront compléter cet investissement?

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Pouvez-vous me dire ce que signifie UPS?

**M. Vance Badawey:** C'est UPS; c'est bien cela.

• (1710)

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Et qu'est-ce que c'est?

**M. Vance Badawey:** La société UPS, United Parcel Service, a annoncé aujourd'hui qu'elle construira une installation de 180 000 pieds carrés à Montréal.

Estimez-vous que nos investissements dans l'infrastructure...

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Absolument.

Une chose que nous comprenons clairement est que les investissements dans l'infrastructure débloquent d'autres fonds et permettent de faire nombre d'autres investissements. Les investissements du secteur privé sont essentiels et tributaires d'une infrastructure efficace qui fonctionne bien pour assurer le transport des gens, des produits et des services, et pour miser sur les gens afin qu'ils soient en santé et qu'ils aient la qualité de vie qui attire d'autres personnes vers leurs collectivités.

Toutes ces mesures que nous prenons permettent des investissements du secteur privé dans notre pays.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Allez-y, monsieur Liepert.

**M. Ron Liepert:** Monsieur le ministre, nous représentons, vous et moi, les mêmes personnes, soit les Albertains. Je ne peux pas parler pour vous, mais moi j'entends les doléances de nos concitoyens concernant la péréquation. Nous n'y pouvons pas grand-chose puisqu'il y a une formule. Je pense que, au cours des dernières années, les Albertains espéraient vraiment qu'une façon d'égaliser les chances serait de faire en sorte que l'Alberta bénéficie d'investissements appréciables dans l'infrastructure pour créer de l'emploi.

Vous parlez constamment de projets approuvés. Je ne m'attends pas à ce qu'un ministre connaisse tous les projets précis, mais vous êtes un député albertain. J'aimerais que vous parliez de certains des projets en chantier en Alberta, pas de ceux qui ont été approuvés. Où travaillent les gens?

Vous êtes en poste depuis maintenant deux ans et demi. Où travaillent les gens en Alberta à des projets issus de ce financement du déficit pour l'infrastructure? Ne me parlez pas du périphérique; cet investissement a été fait avant les dernières élections. Ce sont les conservateurs qui ont annoncé le financement du périphérique de Calgary, alors n'en parlez pas.

J'aimerais que, en tant qu'Albertain, vous preniez le temps de parler à mes électeurs, à tous nos électeurs, de certains de ces projets d'infrastructure importants en Alberta.

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Madame la présidente, je remercie mon collègue de sa question et de sa passion pour les Albertains. C'est une passion que nous avons en commun.

Je sais que les Albertains ont traversé une période très difficile ces deux ou trois dernières années en raison de la baisse du prix du pétrole et de la mauvaise gestion des gouvernements précédents. Ils n'ont pas géré les ressources convenablement et ne les ont pas investies pour bâtir des économies...

**M. Ron Liepert:** Répondez à ma question, Amarjeet.

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Depuis notre arrivée au pouvoir, nous avons approuvé un investissement combiné de 4 milliards de dollars dans l'infrastructure de l'Alberta. C'est presque trois fois plus que le gouvernement précédent a fait pour la province au cours des cinq dernières années.

Ces projets sont en chantier. Il y a un projet de train léger sur rail en construction dans ma ville, des investissements dans l'infrastructure des eaux usées se concrétisent actuellement ainsi que des travaux sur l'autoroute 2. On procède à la conception de la ligne verte de Calgary. Tous ces projets sont en branle dans nos collectivités. Je peux vous parler d'un certain nombre d'autres projets.

Le gouvernement se soucie des Albertains. Voilà pourquoi nous avons versé un financement de stabilisation de 250 millions de dollars. Voilà pourquoi nous avons prévu un financement de

35 millions de dollars pour nettoyer les puits de pétrole abandonnés. Voilà pourquoi nous avons prolongé les prestations d'AE pour les travailleurs licenciés, ce qui a profité à des milliers de travailleurs — près de 400 millions de dollars d'investissements dans les familles et les gens. L'Allocation canadienne pour enfants se chiffre à près de 900 millions de dollars pour les familles albertaines.

Nous faisons ce que nous pouvons et nous sommes fiers. Je suis fier d'être...

**M. Ron Liepert:** J'espère que vous serez fier quand vous le prendrez en 2019, monsieur le ministre, car on est bien loin des questions de péréquation qui préoccupent les Albertains. Vous n'avez pas nommé de projets précis auxquels les Albertains travaillent. Vous continuez de parler de projets approuvés. Nous verrons si les Albertains reconnaissent vos efforts à cet égard aux prochaines élections, monsieur.

Je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Chong.

**La présidente:** Il ne reste plus de temps, car nous avons des affaires du Comité à traiter. Je peux suggérer que le ministre Sohi revienne bientôt afin que vous ayez beaucoup plus de temps pour lui poser des questions.

Je suis désolée que nous devons écourter la séance en raison d'affaires du Comité. Normalement, nous aurions eu 15 minutes de plus.

• (1715)

**L'hon. Amarjeet Sohi:** Merci beaucoup, encore une fois, de m'avoir accueilli.

**La présidente:** Merci beaucoup à tous. Je vais suspendre les travaux.

Oui, madame.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** J'ai une demande à vous faire.

Par souci de transparence — je sais que c'est un principe cher au gouvernement —, comme j'ai déposé la motion durant la séance publique, j'aimerais, avant qu'elle ne se termine, que nous procédions au vote sur la motion. Sinon, nous pourrions le faire lundi prochain.

[Traduction]

**La présidente:** Nous l'avons devant nous. Vous avez demandé qu'on s'en occupe maintenant.

Y a-t-il consentement unanime pour traiter la motion de Mme Sansoucy en séance publique?

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** Nous sommes tous d'accord.

Monsieur le ministre, vous êtes libre de partir. Excusez-nous, mais nous devons essayer de traiter la question.

Mme Sansoucy a déjà présenté la motion. Y a-t-il des commentaires?

Nous entendrons M. Fraser, M. Badawey et, ensuite, M. Chong.

**M. Sean Fraser:** Excellent. Merci, madame la présidente.

Merci d'avoir présenté la motion. Je suis tenté de l'appuyer, mais j'aimerais proposer une légère modification. Il y a des termes avec lesquels je ne suis pas d'accord, mais cela ne change pas la nature de l'objectif que vous visez.

Pour être plus précis, je ne vois pas nécessairement cela comme une urgence. Je pense que nous parlons de 180 milliards de dollars sur une très longue période. Je propose...

**La présidente:** Monsieur Fraser, puis-je vous interrompre une petite seconde?

**M. Sean Fraser:** Certainement.

**La présidente:** La sonnerie a commencé à se faire entendre. J'ai besoin du consentement unanime pour continuer.

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** D'accord, c'est bien. Merci. Continuez.

[Français]

**M. Sean Fraser:** Merci.

[Traduction]

Je propose qu'on supprime les termes « de toute urgence » ainsi que « à l'avenir », qui se trouvent dans le premier point. Sinon, la proposition me convient, et je pense que c'est une bonne idée.

**La présidente:** Allez-y, monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Une fois de plus, M. Fraser a lu dans mes pensées.

**La présidente:** D'accord.

Monsieur Chong, la parole est à vous.

**L'hon. Michael Chong:** Merci, madame la présidente.

Je suppose que nous discutons de l'amendement de la motion.

L'amendement me va. Je crois comprendre qu'on propose de supprimer les mots « de toute urgence » pour que le libellé dise simplement « Que le Comité entreprenne une étude d'au moins trois réunions ». Cet amendement me convient, je voterai en faveur le moment venu.

Je suis très favorable à la motion, qu'elle soit ou non modifiée. Je pense que c'est important que nous étudions la question. Le directeur parlementaire du budget s'est prononcé à deux reprises sur ce point. On a mené une étude l'automne dernier et une autre la semaine passée, et je pense que nous avons clairement besoin de plus d'information, en particulier parce que le directeur parlementaire du budget l'a signalé. Je pense que c'est assez important que nous entreprenions cette étude, et ce, avant de suspendre les travaux pour l'été.

**La présidente:** D'accord.

Allez-y, madame Sansoucy.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je veux simplement bien comprendre.

Si nous amendons la motion, cela ne change pas le fait que, si nous voulons formuler des recommandations au plus tard en juin 2018, il faut entreprendre cette étude incessamment. Il ne faut pas retarder le début de l'étude même si nous enlevons le mot « de toute urgence » de la motion. Est-ce que je comprends bien? Même si nous retirons les mots « de toute urgence », nous commencerons l'étude.

[Traduction]

**La présidente:** Madame Sansoucy, j'ai déjà jeté un coup d'oeil au calendrier. Si nous repoussons l'étude sur les véhicules autonomes, nous commencerons dans trois semaines. Je suggère qu'avec l'aval du Comité, nous entamions l'étude sur les véhicules autonomes le 16 avril, dès que nous rentrerons...

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** C'est bon. D'accord.

[Traduction]

**La présidente:** ... car je reconnais que c'est important pour tout le monde. Nous commencerions immédiatement.

Je vais déterminer le nombre de réunions que nous pouvons consacrer à cette question, potentiellement jusqu'à ce que nous devions partir en voyage, pour autant que ce déplacement soit approuvé. Cela nous donnerait suffisamment de réunions et, ensuite, nous pourrions continuer.

Cela vous conviendrait-il?

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je vous remercie de ces précisions.

[Traduction]

**La présidente:** D'accord.

Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement...

**M. Ron Liepert:** Je suis désolé...

**La présidente:** Oh, désolée, monsieur Liepert.

Nous sommes toujours en séance publique, en passant. Nous ne sommes jamais passés à huis clos.

**M. Ron Liepert:** Oui.

Il n'y avait qu'une seule modification? Celle de supprimer les termes « de toute urgence »? Je pensais vous avoir entendu dire quelque chose concernant des retards à l'avenir.

**M. Sean Fraser:** Il était question de supprimer les termes « tout retard à l'avenir ». La raison — et je m'attends à ce que mon point de vue ne fasse probablement pas l'unanimité — était que, à mon sens, les termes laissent entendre qu'il y a eu un retard suffisamment sérieux pour qu'on le mentionne dans la motion. Je ne crois pas nécessairement que ce soit le cas, alors je voulais qu'on parle de retards futurs plutôt que de présumer de quelque chose dans la motion.

**M. Ron Liepert:** Cela n'a simplement aucun sens. Lisez ce que cette phrase dirait après l'amendement que vous avez proposé, car...

**La présidente:** « Avenir ».

**M. Sean Fraser:** J'espérais que la motion dise « afin d'éviter tout retard ».

• (1720)

**M. Ron Liepert:** Alors retirez simplement « à l'avenir ».

**M. Sean Fraser:** D'accord.

**La présidente:** Alors on supprime « à l'avenir » et « de toute urgence ».

**M. Ron Liepert:** Parfait. D'accord, merci.

**La présidente:** D'accord. Nous devons d'abord mettre l'amendement aux voix.

Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement lèvent la main.

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

(La motion modifiée est adoptée. [Voir le *Procès-verbal*])

**La présidente:** Vous avez dit que la semaine prochaine, nous consacrerions les deux réunions aux véhicules automatisés et branchés.

Nous sommes toujours en séance publique, alors nous allons parler de ce que nous faisons. En ce qui concerne les sépultures de guerre marines, notre analyste a suggéré que si j'écrivais à Affaires mondiales Canada et à la Garde côtière canadienne à ce sujet, nous pourrions être en mesure de demander un peu plus de renseignements pour leur rapport.

Les membres du Comité m'autorisent-ils à envoyer des lettres pour demander ces renseignements?

J'ai suggéré aux analystes qu'ils ont jusqu'à notre retour de Vancouver, si le voyage est approuvé, pour rédiger ce rapport, afin qu'ils ne travaillent pas sous pression.

Ai-je oublié quelque chose?

Si nous continuons jusqu'au 29 avril, cela nous donnerait cinq réunions sur l'infrastructure. Est-ce que cela conviendrait à tout le monde? Cela fait beaucoup de réunions sur ce sujet. Est-ce que vous êtes d'accord?

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** D'accord, c'est bien.

**M. Ron Liepert:** J'ai une question.

**La présidente:** Oui.

**M. Ron Liepert:** Peut-être que je n'ai pas lu mon courrier, mais avez-vous déjà envoyé une liste de témoins pour les audiences de la semaine prochaine?

**La présidente:** Vous voulez dire celles qui portent sur les véhicules automatisés?

**M. Ron Liepert:** Oui.

**La présidente:** Oui. Je l'ai fait il y a un certain temps. Je pense que nous les avons lorsque nous avons reçu nos témoins. Pour ces réunions, elles sont déjà dressées pour les deux prochaines semaines.

**M. Ron Liepert:** Nous avons donc cette liste.

**La présidente:** Oui. La greffière a la liste.

**M. Ron Liepert:** Je voulais soulever la question de ce qui s'est passé en Arizona la semaine dernière. Y a-t-il des témoins qui vont parler de sécurité ou de circonstances imprévues — je ne sais pas comment on formulerait la chose. À la lumière de l'accident survenu en Arizona la semaine dernière, avons-nous des témoins qui pourraient peut-être faire la lumière sur la façon de régler ce problème?

**La présidente:** Si nous diffusons la liste de témoins que nous avons dressée... la greffière leur a dit que nous voulions nous tourner vers l'avenir. Nous savons ce que dit le rapport du Sénat. C'est excellent, mais nous voulions aller au-delà de cela. Je suis certaine qu'ils seront préparés à répondre à des questions concernant l'accident survenu la semaine dernière.

**M. Ron Liepert:** Merci.

**La présidente:** Du moins, j'espère qu'ils le seront.

Nous devons avoir la liste de témoins pour notre étude sur l'infrastructure d'ici au 29 mars, soit vendredi prochain. Pouvez-vous présenter vos listes pour cette étude?

Merci beaucoup à tous. La séance est levée.

---







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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

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

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

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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

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

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

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>