



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 003 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mercredi 24 février 2016**

**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



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

Le mercredi 24 février 2016

•(1535)

[Traduction]

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

Conformément au paragraphe 81(5) du Règlement, nous étudions le Budget supplémentaire des dépenses (C) de 2015-2016: crédit 1c sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; crédits 1c et 5c sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada; crédits 1c et 10c sous la rubrique Transports; et crédit 1c sous la rubrique VIA Rail Canada Inc., renvoyés au Comité le vendredi 19 février 2016.

Nous accueillons plusieurs témoins aux fins de cette étude.

Je vais mettre en délibération le crédit 1c sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien afin d'ouvrir officiellement le débat.

Je crois que Mme Duncan essaie d'attirer mon attention.

**Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD):** Oui, comme je l'indiquais, il y aurait deux choses à préciser. Premièrement, le Budget principal des dépenses a été déposé, et je me demandais si nous allions fixer une date pour son examen. Deuxièmement, nous allons accueillir les deux ministres dans deux semaines, et je crois qu'il y a eu une demande pour que ces séances soient télévisées. J'aimerais simplement que cela soit confirmé.

**La présidente:** Je demande l'accord du Comité pour que nous nous réservions 15 minutes à la fin de la séance afin de régler quelques questions de régie interne, et notamment apporter les précisions demandées par Mme Duncan.

Pouvons-nous maintenant lancer le débat? Je vais présenter tout de suite nos témoins. Nous recevons Mme Helena Borges, sous-ministre déléguée, Transports, Infrastructure et Collectivités; nous accueillons aussi M. André Lapointe, sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances, Services généraux, Transports Canada. Nous avons aussi Mme Darlene Boileau, sous-ministre adjointe et dirigeante principale des finances, Services généraux, Infrastructure Canada.

Sont également des nôtres les représentants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), soit M. Angus Watt, président et chef de la direction; et M. Andie Andreou, vice-président et directeur financier.

Pour leur part, M. Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction; et Mme Patricia Jasmin, dirigeante principale des finances vont témoigner par vidéoconférence pour le compte de VIA Rail Canada Inc.

Bienvenue à tous. Nous vous sommes très reconnaissants de vous être rendus jusqu'ici malgré la neige pour nous aider dans notre travail.

Je vais maintenant donner la parole à celui ou celle qui souhaite partir le bal.

**Mme Helena Borges (sous-ministre déléguée, Transports, infrastructure et collectivités, ministère des Transports):** Merci, madame la présidente.

J'aimerais vous donner un aperçu des éléments les plus importants du Budget supplémentaire des dépenses.

Je suis ici à titre de représentante du portefeuille des Transports, qui comprend Transports Canada et Infrastructure Canada de même qu'un certain nombre de sociétés d'État qui doivent rendre des comptes au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Deux de ces sociétés sont représentées aujourd'hui, car elles sont concernées par ce Budget supplémentaire des dépenses. Il s'agit de VIA Rail et de l'ACSTA.

Je vais commencer par un survol de la situation d'ensemble pour le portefeuille. Le montant le plus important est demandé par Transports Canada, et correspond à une augmentation des crédits de l'ordre de 27,6 millions de dollars. Il s'agit essentiellement de faire en sorte que le ministère soit en mesure de s'acquitter de son mandat en veillant à ce que notre réseau national de transport soit sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Le principal élément prévu au budget vise le financement de la Porte d'entrée et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Les crédits octroyés à ce titre nous permettront de respecter nos engagements financiers à l'égard des bénéficiaires de ces programmes de subventions et contributions. En fait, ces fonds sont reportés de l'exercice 2015-2016 à celui qui vient. Il est d'ailleurs important de noter que ce programme tire à sa fin. Des fonds de 910 millions de dollars ont déjà été engagés, et ces crédits visent les derniers projets encore mis en oeuvre par des promoteurs.

[Français]

La deuxième plus grande demande concerne le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Depuis le début du Programme en avril 1995, 830 projets concernant 174 aéroports ont été financés, et 99 de ces projets concernent la sécurité du côté des pistes. Ces projets sont essentiels à la sécurité de ces aéroports.

Six projets du Programme ont subi divers retards et, en conséquence, le financement de 7,6 millions de dollars a été reporté aux années 2015 et 2016 afin de terminer ces projets.

Compte tenu de l'emplacement éloigné, du bon nombre de collectivités bénéficiaires admissibles et de la brièveté de la saison de construction à plusieurs endroits au pays, il est difficile de compléter l'ensemble de ces projets pendant l'année au cours de laquelle le financement est accordé.

• (1540)

[Traduction]

Les crédits législatifs demandés pour Transports Canada dans le Budget supplémentaire des dépenses (C) incluent des fonds de 1,9 million de dollars pour la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Celle-ci s'en servira pour entretenir ses infrastructures et financer les travaux de réparation du tunnel Townline dans la région de Niagara. Le gouvernement assurera ainsi le maintien d'un lien de transport sûr et efficace dans cette région.

Comme je l'indiquais, Transports Canada administre l'un des plus importants portefeuilles au sein du gouvernement. Si cela peut vous aider, je me ferai un plaisir en répondant à vos questions de vous décrire la composition de notre portefeuille en précisant quelles sociétés d'État et autres entités bénéficient de crédits gouvernementaux, et lesquelles sont autonomes.

Dans le cadre de ce budget des dépenses, nous demandons des crédits pour deux sociétés d'État qui sont représentées à la séance d'aujourd'hui. Pour l'ACSTA, nous voulons obtenir des crédits supplémentaires de 6,5 millions de dollars afin de poursuivre les investissements dans l'équipement de contrôle de sécurité des bagages dans les aéroports. Ce financement vise les aéroports canadiens dotés d'installations de précontrôle des États-Unis et leurs nouveaux équipements technologiques pour la radioscopie des bagages à destination de ce pays.

Enfin, pour VIA Rail, le financement additionnel demandé se chiffre à 38,8 millions de dollars. VIA Rail doit pouvoir faire les investissements nécessaires dans ses infrastructures pour continuer à offrir aux Canadiens un service de transport ferroviaire voyageurs sécuritaire, efficace et fiable. Plus précisément, ce financement permettra à VIA de progresser dans la mise en oeuvre de différents projets, y compris ceux découlant des nouveaux fonds d'immobilisations de 18,6 millions de dollars dans le cadre de l'Initiative fédérale pour l'infrastructure annoncée il y a un an, ainsi que d'autres projets d'infrastructure menés par VIA aux fins de l'amélioration continue de ses installations. Il s'agit donc de fonds reportés.

Dans le cas d'Infrastructure Canada, le budget des dépenses prévoit des fonds pour le projet de corridor du nouveau pont sur le Saint-Laurent. Ces fonds totalisent 61,8 millions de dollars. Comme vous le savez sans doute, c'est le pont qui est appelé à remplacer le pont Champlain qui relie actuellement Montréal et la Rive-Sud. L'accord de projet avec le partenaire privé qui se charge de la construction du pont a été signé le 19 juin 2015. Pour l'instant, le budget et les échéanciers du projet sont respectés. Il s'agit d'un projet très ambitieux.

La travée principale du nouveau pont sera construite d'ici décembre 2018. Les autres travaux à effectuer dans le corridor, et notamment les améliorations du réseau routier, devraient être achevés d'ici octobre 2019. Ce sont là des échéanciers extrêmement serrés, mais compte tenu de l'état actuel du pont Champlain, il était prioritaire de procéder à la construction d'un nouveau pont le plus rapidement possible.

Le montant demandé inclut 49,3 millions de dollars pour les dépenses de fonctionnement. Il s'agit essentiellement de permettre à Infrastructure Canada de réagir à tout événement imprévu touchant les composantes du projet dont il a la responsabilité, et non celles dont s'occupe le partenaire privé. Au besoin, on se servira de cet argent pour prendre les mesures nécessaires en cas d'imprévus.

Le reste des fonds demandés pour le projet se chiffre à 12,5 millions de dollars et vise les dépenses en capital, principalement pour l'acquisition des terrains nécessaires à la construction, de même que pour certains travaux entrepris par Hydro-Québec qui doit déplacer des pylônes pour permettre la construction du pont.

C'était donc les grandes lignes de nos demandes budgétaires. Vous trouverez bien sûr de plus amples détails dans le document, et nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes vos questions.

Tel que déjà mentionné, le ministre de l'Infrastructure comparaitra devant votre comité le 7 mars prochain. Comme il vous entretiendra à ce moment-là de ses priorités, nous n'allons pas en traiter aujourd'hui. De plus, le ministre des Transports sera des vôtres le 9 mars dans le même but.

Si vous le jugez utile, nous sommes disposés à vous présenter un aperçu du processus d'établissement des budgets des dépenses. Si cela peut permettre à certains de mieux comprendre le déroulement des choses, nous serons heureux de le faire.

Je termine ainsi mon exposé, madame la présidente, dans l'attente des questions des membres du Comité.

**La présidente:** Merci beaucoup, madame Borges.

Je suis bien tentée d'accepter votre offre d'explication du processus budgétaire. Plus nous serons bien renseignés, et j'inclus les députés qui sont ici depuis longtemps, le mieux ce sera pour tout le monde. Vous pouvez transmettre ces informations à notre greffier qui les distribuera aux membres du Comité. Merci.

Nous allons maintenant entendre M. Angus Watt de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

**M. Angus Watt (président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien):** Bonjour à tous. Je m'appelle Angus Watt et je suis président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. L'ACSTA a été créée le 1<sup>er</sup> avril 2002 à titre de société d'État mandataire financée entièrement au moyen de crédits parlementaires et devant rendre des comptes au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

Nos responsabilités en matière de sécurité aérienne se divisent en quatre catégories principales: le contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels avant l'accès à une zone sécurisée d'un terminal aéroportuaire; le contrôle des bagages enregistrés qui permet d'empêcher l'embarquement d'articles interdits; le contrôle aléatoire des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports présentant les plus grands risques; et un programme de cartes d'identité utilisant les données biométriques du détenteur (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'avoir accès aux zones réglementées d'un aéroport.

Grâce à nos fournisseurs de services de contrôle et au travail de nos propres agents, nous devrions pouvoir contrôler 58 millions de passagers et leurs effets personnels au cours de l'exercice 2015-2016. Pour ce qui concerne plus précisément le Budget supplémentaire des dépenses examiné par votre comité, disons que l'ACSTA procède actuellement à la mise à niveau de ses équipements dans le cadre de la gestion du cycle de vie de son réseau de contrôle des bagages enregistrés dans les aéroports de tout le pays.

La mise en service d'équipements technologiques plus perfectionnés permettra à l'ACSTA de demeurer au diapason de ses partenaires internationaux en mettant en application les pratiques et les normes les plus efficaces de l'industrie pour que les passagers du transport aérien puissent voyager en toute sécurité. Le projet va également dans le sens de l'initiative canado-américaine Par-delà les frontières en faisant en sorte que l'Administration de la sécurité des transports des États-Unis n'ait pas à effectuer un nouveau contrôle des bagages provenant des aéroports canadiens dotés d'installations de précontrôle.

Cette initiative pluriannuelle amorcée lors de l'exercice 2011-2012 bénéficie d'une enveloppe totale d'investissement de 581 millions de dollars et touche 32 aéroports. La mise à niveau des équipements de contrôle des bagages enregistrés doit absolument se faire en collaboration avec les aéroports et tenir compte des échéanciers de leurs projets d'amélioration.

Dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses (C), l'ACSTA demande donc des fonds d'immobilisations de 6,5 millions de dollars pour son programme de contrôle des bagages enregistrés. Nous pourrions ainsi poursuivre le déploiement d'équipements plus perfectionnés à cette fin dans le cadre de la gestion du cycle de vie de nos infrastructures et en appui à l'initiative Par-delà les frontières.

Je vous remercie et je suis prêt à répondre à vos questions.

• (1545)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Desjardins-Siciliano au nom de VIA Rail.

[Français]

**M. Yves Desjardins-Siciliano (président et chef de la direction, VIA Rail Canada inc.):** Merci, madame la présidente.

[Traduction]

Bonjour à tous les membres du Comité.

Nous sommes désolés de ne pas pouvoir être présents avec vous à Ottawa, mais sachez qu'il neige également à Montréal. Nous sommes toutefois persuadés que nous aurions pu arriver à l'heure si nous avions pris le train. C'est malheureusement un plaisir qu'il nous faudra remettre à une autre fois, car j'espère bien avoir l'honneur un jour de tous vous rencontrer en personne.

Nous participons à votre séance d'aujourd'hui pour discuter de notre demande de fonds dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses (C).

En guise d'introduction, je vais vous dire quelques mots au sujet de VIA Rail et de la place que nous occupons dans l'appareil gouvernemental canadien. VIA Rail a été constituée par décret en 1977 à titre de société d'État non mandataire. Elle doit rendre des comptes au Parlement par l'entremise du ministre des Transports et son financement lui vient de crédits annuels. Son mandat consiste à offrir un service de transport ferroviaire sécuritaire, efficace, fiable et respectueux de l'environnement pour répondre aux besoins des Canadiens.

Près de 90 % de nos passagers empruntent le corridor Québec-Windsor. Les autres voyagent soit sur *Le Canadien* — le fameux train que vous pouvez voir au verso de vos billets de 10 \$ — qui va de Toronto à Vancouver, soit sur *L'Océan*, qui circule de Montréal à Halifax. Un petit nombre de nos voyageurs optent pour des parcours moins fréquentés comme ceux à destination de Senneterre et de Jonquière au Québec; la liaison Winnipeg-Churchill au Manitoba; et celui qui vous amène à Prince Rupert en Colombie-Britannique.

Je suis président et chef de la direction depuis mai 2014. Nous nous employons depuis à repenser nos activités pour mieux répondre aux besoins de nos passagers, qui sont vraiment notre priorité. Dans le contexte de cette nouvelle optique visant à offrir une façon plus intelligente de voyager au Canada, nous pensons d'abord et avant tout à la satisfaction de nos passagers. Au bout de 18 mois à peine, nous commençons à récolter les fruits de cette nouvelle orientation. Pour la première fois depuis la récession de 2008, il y a eu augmentation de l'achalandage et, par le fait même, des revenus de VIA Rail. Mais nous avons encore beaucoup de pain sur la planche.

J'ai appris il y a quelques minutes à peine que VIA figure pour la première fois sur la liste *Forbes* des meilleurs employeurs au Canada. Nous sommes 47<sup>es</sup> parmi les 250 meilleurs employeurs au pays, et nous occupons la quatrième place au Québec. Il n'y a pas d'institution fédérale qui se classe mieux que nous. La gestion de VIA est très fière de cet accomplissement.

Dans le Budget supplémentaire des dépenses (C), nous demandons 38 millions de dollars pour trois secteurs d'activité: la technologie de l'information, la remise à niveau du matériel et les projets d'infrastructure.

Pour ce qui est de la remise à niveau du matériel, nous souhaitons mener à terme le renouvellement du parc de matériel roulant léger rapide confortable (LRC) entrepris en 2010, car ce matériel arrivera à la fin de sa vie utile d'ici 7 à 10 ans.

Du côté des infrastructures, nous avons besoin de fonds pour terminer des travaux entrepris dans le sud-ouest de l'Ontario, et plus précisément dans les subdivisions Guelph, Alexandria et Chatham qui appartiennent à VIA Rail.

Pour aider les membres du Comité à mieux situer les choses dans leur contexte, j'aimerais vous entretenir brièvement de quelques réalités opérationnelles avec lesquelles VIA Rail doit composer. Il y a d'abord le fait que nous utilisons le matériel roulant le plus vieux en Amérique du Nord pour le transport de passagers, avec une moyenne d'âge de plus de 40 ans. Vous pouvez donc comprendre que notre projet de mise à niveau revêt une importance cruciale dans l'immédiat, car nous devons renouveler ce parc sans tarder.

Par ailleurs, notre mission consiste à inciter les voyageurs à renoncer à utiliser leur voiture pour opter plutôt pour le train, surtout dans le corridor à forte densité de circulation Toronto-Ottawa-Montréal. C'est dans cette optique que la gestion de VIA Rail a établi un plan visant la mise en place et l'exploitation de son propre réseau de transport par rail entre ces grandes villes. Nous voulons faire en sorte que cinq millions de voyageurs passent de la voiture au train, une décision qui permettrait de réduire de 22,5 millions de tonnes par année l'empreinte carbone des véhicules circulant sur les routes canadiennes.

C'est dans le contexte de notre engagement renouvelé à offrir, au nom du gouvernement du Canada, un service de transport ferroviaire voyageurs sécuritaire, confortable et respectueux de l'environnement que je vous présente aujourd'hui ces demandes budgétaires.

Merci, madame la présidente.

• (1550)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Est-ce que l'un ou l'autre de nos témoins souhaiterait transmettre d'autres informations au Comité avant que je laisse la parole aux députés? C'est d'accord.

Nous vous sommes très reconnaissants d'avoir été aussi brefs. C'est grandement apprécié.

Nous passons à la période des questions où chaque intervenant aura droit à six minutes. Nous débutons par Mme Block.

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

Je tiens à remercier les témoins présents aujourd'hui et je profite de l'occasion pour remercier les fonctionnaires du ministère. Je sais qu'il y a toute une armée de gens qui appuient le ministre dans son travail. J'ai grand hâte d'entendre vos réponses à nos questions.

J'aurais d'abord quelques questions pour les représentants de l'ACSTA. La première porte sur le crédit 1c de ce Budget supplémentaire des dépenses (C). Pourquoi demander un rajustement de vos autorisations globales de 705 millions de dollars pour obtenir un financement additionnel de 6,5 millions de dollars?

**M. Angus Watt:** Je pourrais demander à notre directeur financier ici présent de vous fournir une réponse détaillée à ce sujet, mais je peux aussi vous dresser un tableau plus général de la situation.

Tel qu'indiqué, c'est un programme d'une durée de 10 ans réalisé en partenariat avec les aéroports. Les aéroports sont propriétaires des infrastructures et mettent en place tout le système de circulation des bagages. Notre rôle consiste à fournir les machines de radioscopie. Il faut dire par contre que les aéroports... Nous avons établi ce plan en 2010 en fonction d'une projection du calendrier d'investissement des aéroports. Comme ce calendrier finit par changer au fil des ans, nous devons, même si notre budget global ne change pas, déplacer des fonds d'un exercice financier à l'autre pour assurer l'harmonisation continue avec les plans d'investissement des aéroports. Le montant de 6 millions de dollars demandé ne correspond donc pas à un nouveau financement; il s'agit essentiellement d'un réaménagement de fonds existants.

**Mme Kelly Block:** Simple question de curiosité, pourriez-vous me dire à quel endroit s'effectue le contrôle des bagages?

**M. Angus Watt:** Je dois vous avouer que je n'aurais pas pu répondre à cette question avant de devenir moi-même président de l'ACSTA. Je ne savais pas avant cela que le contrôle se fait dans le sous-sol de la plupart des aéroports. Lorsque vous enregistrez votre valise pour la voir disparaître sur le tapis roulant derrière le comptoir, il y a une série de convoyeurs qui la descendent généralement au sous-sol de l'aéroport où elle est dirigée vers la machine de radioscopie à grande vitesse appartenant à l'ACSTA qui correspond à votre destination. Cette machine analyse votre valise pour s'assurer qu'on n'y trouve rien d'anormal. Si rien n'est décelé, la valise est acheminée vers l'avion. Dans le cas contraire, un de nos agents la fouille pour s'assurer qu'il n'y a aucun risque.

•(1555)

**Mme Kelly Block:** J'ai une autre question de nature plutôt générale.

Le vérificateur général s'est intéressé à la situation de l'ACSTA l'an dernier. Il a noté certaines défaillances quant à la communication des changements touchant les procédures de contrôle aux agents responsables. Pouvez-vous nous dire quelles mesures l'ACSTA a prises pour remédier à la situation?

**M. Angus Watt:** Ce n'est pas vraiment le sujet de la séance d'aujourd'hui.

Disons que nous avons 6 000 agents de contrôle au Canada. Nous contrôlons 150 000 personnes par jour. Tout cela est très complexe. Le vérificateur général a indiqué que nous pourrions peut-être communiquer les changements à nos agents de façon plus cohérente pour les aider à mieux s'acquitter de leurs tâches. Pour améliorer les choses, nous misons sur des séances d'information préparatoires au

quart de travail. Nous réunissons ainsi nos agents de contrôle à leur arrivée pour leur faire part des derniers renseignements. C'est le moyen que nous avons trouvé pour améliorer les communications.

**Mme Kelly Block:** J'ai une autre question dans la même veine, et je comprendrais si vous ne pouvez pas y répondre.

Il est également indiqué dans le rapport du vérificateur général que l'ACSTA utilise des indicateurs de rendement clés pour évaluer le travail des fournisseurs de services de contrôle et les classer en fonction de ces résultats. On souligne en outre que les fournisseurs ne mettent pas toujours en oeuvre les plans d'action établis pour régler le problème qui les empêche d'offrir le rendement exigé d'eux. Pouvez-vous me dire quelles mesures sont prises par l'ACSTA pour s'assurer que les fournisseurs de services de contrôle atteignent tous les objectifs de rendement établis?

**M. Angus Watt:** Nous avons un ensemble complexe d'indicateurs de rendement clés que nous utilisons dans le cadre de notre entente de services de contrôle aux aéroports avec les fournisseurs de services de contrôle. Ils sont évalués quotidiennement par des membres du personnel de l'ACSTA, les agents de rendement, qui regardent les agents de contrôle exécuter leurs tâches dans les aéroports chaque jour, partout au pays. Ils n'atteignent jamais la perfection, de sorte que nous essayons toujours d'améliorer les choses. Ce n'est pas qu'ils n'atteignent pas leurs objectifs. C'est simplement que nous essayons toujours de les encourager à faire mieux.

L'un des moyens de le faire se trouve déjà dans le contrat, car nous recourons à des fournisseurs de services tiers. Nous intégrons des incitatifs financiers qui encouragent les fournisseurs de services tiers à améliorer leur rendement. Nous ajustons les indicateurs de rendement clés et les incitatifs financiers connexes chaque année pour faire exactement ce que vous dites: améliorer le rendement.

**Mme Kelly Block:** Merci.

**La présidente:** Il vous reste 30 secondes, madame Block.

**Mme Kelly Block:** Je pense que c'est tout.

**La présidente:** D'accord. Merci.

Monsieur Hardie, vous disposez de six minutes.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, madame la présidente. Je remercie tout le monde de leur présence. Il s'agit d'un portefeuille fascinant dans l'ensemble.

Je voulais parler un peu du pont pour le Saint-Laurent et du projet de corridor. Quand croyez-vous qu'une entente de PPP sera conclue?

**Mme Helena Borges:** L'entente de PPP a été conclue en juin 2015, et le consortium choisi est déjà en train de construire le projet de pont. Il a détruit l'une des vieilles parties du pont et il est en train de construire les plateformes qu'il utilisera pour remplacer le pont démolé, pour le nouveau pont.

**M. Ken Hardie:** Je reviens au montant de 49,3 millions de dollars que vous demandez pour les imprévus. Je crois comprendre que dans le cadre d'un PPP, les risques sont transférés au partenaire privé. Compte tenu de cela, pourquoi ce montant assez important d'argent est-il nécessaire?

**Mme Helena Borges:** Une partie de ces fonds, soit 12,5 millions de dollars, vise les dépenses en capital dont le ministère est responsable. Lorsque nous avons conclu le contrat avec le concessionnaire, nous avons déjà négocié toutes les propriétés nécessaires au projet de pont. C'est un processus normal, car les gouvernements sont mieux placés pour acquérir les terrains et les nettoyer. Dans le cadre de l'acquisition du terrain, il fallait qu'Hydro-Québec installe une partie des pylônes ailleurs. C'est donc cela, en plus des coûts liés aux gens qui gèrent le projet.

Comme je l'ai dit, l'autre montant, celui de 49 millions de dollars pour les dépenses de fonctionnement, est lié aux obligations d'Infrastructure Canada. Nous avons effectué l'évaluation environnementale au début du projet. Pour que le projet passe à l'étape de l'acquisition, l'évaluation environnementale a été réalisée. Dans ce contexte, nous avons adopté un certain nombre de recommandations pour nous assurer d'atténuer les répercussions sur les personnes et les collectivités avoisinantes. Nous continuons à mener des activités, comme des travaux de surveillance concernant les contaminants atmosphériques, le bruit, les vibrations, par exemple, et à collaborer avec les Premières Nations pour veiller à ce que nous tenions compte des éléments archéologiques.

C'est le genre de choses auxquelles l'argent est destiné. C'est seulement que lorsqu'on effectue une surveillance de l'environnement, il y a toujours des choses imprévues qui se produisent, ou il faut déterminer comment nous pouvons les régler. Il s'agit de s'occuper des aspects dont le ministère est responsable.

• (1600)

**M. Ken Hardie:** Fondamentalement, le montant servira à régler des problèmes qui pourraient survenir. Cela m'amène à vous poser ma prochaine question. S'agit-il en grande partie d'un projet de réaménagement? Construisez-vous le pont sur un terrain qui a été utilisé précédemment?

**Mme Helena Borges:** Oui. Dans certains cas, il s'agit de terrains qui étaient utilisés précédemment. En effet, nous avons dû retirer tout un quartier sur la Rive-Sud. Nous avons dû acheter toutes les constructions. Elles ont été démolies, et on est en train de préparer le site pour que le concessionnaire puisse faire les travaux.

Le pont est construit le long de la structure actuelle, de sorte que ce n'est pas comme si nous détruisions le pont existant pour en construire un nouveau exactement au même endroit. On le construit à côté de l'autre pont. Il y a donc des endroits qui étaient occupés, où il y avait d'autres contaminants, comme nous les appelons, provenant d'autres activités. Nous avons dû nous occuper de tout cela.

**M. Ken Hardie:** Si tout se passe bien, ce qui n'est pas toujours le cas, nous pouvons nous attendre à ce qu'une partie de l'argent soit récupéré.

**Mme Helena Borges:** Oui, il s'agit pratiquement d'argent qui nous servira en cas d'imprévu. Si nous n'en avons pas besoin, nous ne le dépenserons pas. Il retournera dans le cadre financier.

**M. Ken Hardie:** Concernant la réaffectation des ressources à l'interne pour appuyer les activités, au troisième point intitulé « transferts », qu'est-ce qui empêche ce transfert?

**Mme Helena Borges:** Transports Canada a un budget d'immobilisations. Nous possédons de nombreux biens au pays: des ports, des aéroports, d'autres installations où nous faisons l'essai de véhicules, etc. Chaque année, nous suivons un processus visant à établir nos priorités dans lequel nous examinons les besoins et nous nous assurons que nous sommes en mesure de conserver ces installations de façon sécuritaire tout en respectant l'environnement.

Chaque année, nous finissons par ne pas pouvoir utiliser tous nos fonds d'immobilisations. Une partie est reportée à l'année suivante ou, si le montant dépasse celui que nous sommes autorisés à reporter, versée dans le cadre financier.

Cette année, nous nous trouvons dans une situation inhabituelle. Concernant nos fonds de fonctionnement, au cours des deux ou trois dernières années, nous avons déployé beaucoup d'efforts pour recruter un plus grand nombre d'inspecteurs pour nos activités de sécurité — sécurité ferroviaire, sécurité maritime, aviation et produits dangereux. Auparavant, nous avions de la difficulté à recruter des gens pour ces emplois. Nous avons adopté une démarche différente: nous prenons davantage d'initiatives, nous avons de nouvelles façons de recruter, ce qui inclut le recrutement de vétérans.

Nous avons maintenant notre corps d'inspecteurs, une équipe complète comprenant des inspecteurs et du personnel de surveillance dans ces secteurs. Toutefois, ces changements se traduisent par une augmentation de nos dépenses de fonctionnement. Lorsque nous recrutons de nouvelles personnes, nous devons payer leur salaire et leur formation. Il nous faut environ deux ans pour montrer aux inspecteurs comment bien exercer leurs fonctions. Durant leur formation, ils doivent se déplacer, car les activités de formation n'ont pas toutes lieu à l'endroit où ils sont. La plupart de nos inspecteurs sont basés partout au pays. Il faut donc tenir compte des déplacements qu'ils doivent effectuer pour faire leur travail, lorsqu'ils doivent inspecter différentes entités.

Dans ce grand effort de recrutement, et maintenant que nous sommes heureux de compter tous ces inspecteurs dans notre équipe, nous devons dépenser plus que prévu, et nous déplaçons une partie de l'excédent de ces fonds d'immobilisations pour couvrir les dépenses de fonctionnement.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Madame Duncan, vous disposez de six minutes.

**Mme Linda Duncan:** Merci, madame la présidente.

Je vous remercie tous de votre présence. Je suis sûre que nous reverrons bon nombre d'entre vous au cours des années à venir. Nous avons hâte de rencontrer les ministres également.

Ma première question s'adresse à M. Watt, mais elle concerne peut-être le ministère également.

Concernant les fonds supplémentaires pour le contrôle des bagages, je vous ai entendu dire qu'il s'agit des bagages enregistrés. Dans les médias francophones, on a révélé qu'un incident s'est produit à l'aéroport Pearson en 2011. Une cargaison de piles de lithium aurait pris feu au moment où l'on s'apprêtait à l'embarquer dans l'avion.

On s'interroge, car à ce qu'il paraît, d'autres pays prennent des mesures pour que les gens n'aient pas d'équipement actif contenant des piles au lithium à cause des risques qu'elles posent. Je me demande si l'argent supplémentaire pour les bagages enregistrés servira aussi à s'attaquer à ces risques.

• (1605)

**M. Angus Watt:** Je crois que je vais laisser Helena répondre à la question.

Notre organisme est entièrement réglementé, contrairement à son homologue aux États-Unis, qui s'autoréglemente. Transports Canada détermine ce que nous contrôlons. La décision lui appartient.

**Mme Helena Borges:** Concernant les piles au lithium, des produits transportés dans des bagages enregistrés peuvent en contenir, ou il peut s'agir d'articles qui sont placés dans la soute. Ce sont les deux cas possibles.

Les piles au lithium sont considérées comme des produits dangereux. Nous faisons partie de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'organisme des Nations unies, qui est située à Montréal. Nous collaborons avec d'autres pays pour déterminer ce qui peut et devrait être transporté dans un aéronef et ne présente pas de risque pour l'aéronef, ses occupants et le reste du chargement.

Des discussions ont été engagées. En fait, je crois que c'est la semaine dernière que l'OACI a conclu qu'on devrait les interdire à bord. C'est ce qui sera indiqué dans notre réglementation également. Nous sommes en train d'examiner la décision de l'OACI et nous respecterons cette exigence.

**Mme Linda Duncan:** Merci. Je suivrai le dossier avec intérêt.

Ma prochaine question s'adresse à VIA Rail.

Je veux vous remercier pour les services que vous offrez. Lorsque les attentats du 11 septembre 2001 se sont produits, je me suis retrouvée coincée à Fredericton, où une réunion avait lieu. VIA Rail m'a ramenée chez moi en toute sécurité, en Alberta — et je vous en remercie beaucoup — et il y avait beaucoup de personnes de partout au monde. Elles sont retournées sur la côte Ouest par ce moyen.

Depuis bien des années, bon nombre de mes collègues posent des questions sur les compressions dans les services de VIA Rail. Cela m'amène nécessairement à vous poser la prochaine question. Les fonds qui vous sont alloués vous permettent-ils de maintenir les services? Vous permettront-ils de rétablir une partie des services qui ont été supprimés? Prévoyez-vous au contraire réduire davantage les services ferroviaires voyageurs?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Je vous remercie beaucoup de la question.

Les fonds alloués dont nous parlons ici sont destinés au maintien des services actuels. Des améliorations ont été apportées au cours de la dernière année et demie, ce qui explique l'augmentation des revenus et de l'achalandage. Or, il s'agit tout au plus d'améliorations mineures, car les voitures sont de plus en plus vieilles et il y a un problème de congestion sur les chemins de fer. Parce que nous utilisons des voies ferrées partagées qui sont principalement utilisées, détenues et gérées par des compagnies de transport, les conditions se détériorent tous les jours sur le plan de la durée des trajets et de la ponctualité. Par conséquent, le service devient moins utile et pertinent. Voilà pourquoi, il est de plus en plus difficile de convaincre un plus grand nombre de gens de prendre le train plutôt que de conduire leur véhicule.

Pour revenir aux fonds, la moitié correspond au report d'un montant qui a déjà été approuvé. L'autre moitié est liée aux améliorations du programme d'infrastructure pour le corridor Montréal-Ottawa. Pour répondre à votre question, ces fonds maintiennent le service actuel. Nous ne prévoyons pas réduire les services.

Nous aimerions améliorer les services à mesure que nous améliorons notre situation financière, au moyen de fonds auto-générés. Nous aimerions réinvestir ces fonds dans l'amélioration des services, ce qui pourrait se traduire par une augmentation des arrêts et de la fréquence. Si les lignes de transport de marchandises nous donnent accès à leur infrastructure, nous aimerions augmenter la fréquence des services.

Les fonds nous permettent de maintenir nos services actuels, et nous ne prévoyons pas les réduire.

**Mme Linda Duncan:** Merci, monsieur Desjardins-Siciliano.

Vous avez soulevé la question des changements climatiques. On nous a appris à tous que les transports constituent l'une des sources importantes de gaz à effet de serre au Canada, un aspect qui n'est vraiment pas réglé. Avez-vous été amené à en discuter?

• (1610)

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Le portefeuille des transports contribue énormément à l'effet de serre: 60 % des gaz à effet de serre sont produits par les automobiles. C'est pourquoi notre projet de ligne spéciale, grâce auquel il y aurait 5,5 millions de déplacements en automobile de moins par année sur le corridor, réduirait de façon importante l'empreinte carbone des automobilistes au Canada.

Nous participons à ces discussions, en ce sens que nous encourageons une plus grande utilisation du service. Nous proposons la construction d'une ligne spéciale, ce qui réduirait la durée des trajets, augmenterait le nombre de trains pour répondre aux besoins des passagers et, en définitive, améliorerait la fiabilité du service, car les trains ne seraient pas bloqués derrière des trains de marchandises. Cette mesure se traduirait par une augmentation du nombre de passagers dans les trains et une réduction de l'empreinte carbone des automobilistes.

**La présidente:** Monsieur Sikand, vous disposez de six minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Ma question concerne également l'ACSTA. On a mentionné que le déploiement d'équipements plus perfectionnés pour le contrôle des bagages enregistrés appuie l'initiative Par-delà la frontière. Pourriez-vous nous expliquer de quoi il s'agit?

**M. Angus Watt:** Voulez-vous répondre à la question, Helena?

**Mme Helena Borges:** Allez-y et j'interviendrai par la suite.

**M. Angus Watt:** Par-delà la frontière est une entente qu'ont conclue le premier ministre Harper et le président Obama il y a plusieurs années. Pour l'essentiel, l'objectif était de supprimer les obstacles aux échanges et à la libre circulation des biens et des personnes à la frontière.

L'un des éléments principaux en ce qui concerne les aéroports, c'est la libre circulation des passagers. Parce que le Canada a une installation technique différente, les bagages enregistrés — autrement dit, les bagages de nos passagers — devaient être contrôlés dans l'appareil de radioscopie aux États-Unis, et ce, même s'ils avaient fait l'objet d'un contrôle préalable pour les douanes américaines.

Nous avons constaté que si nous remplaçons notre système par les technologies de pointe certifiées par les États-Unis, il serait possible d'éliminer cette exigence, de sorte qu'un contrôle supplémentaire ne serait plus nécessaire. Vous vous demandez peut-être quelle différence cela peut faire. Cela fait en sorte que les transporteurs aériens voient leurs coûts diminuer et que les horaires sont plus flexibles. Les passagers ne s'en rendent pas compte, mais cela change les choses sur le plan des prix d'un billet et de la planification des horaires.

Il y avait un délai, et l'installation de ces systèmes devait se terminer au plus tard en décembre 2015. Nous avons respecté le délai partout, sauf à Calgary; on parle d'à peine un ou deux mois.

**M. Gagan Sikand:** J'ai une autre question à ce sujet. Est-ce qu'on parle des 32 aéroports?

**M. Angus Watt:** Non, c'est seulement pour les aéroports ayant des opérations de précontrôle pour les vols à destination des États-Unis, autrement dit, les grands aéroports de catégorie 1. Les 32 aéroports englobent des aéroports très divers.

Dans les aéroports de partout au pays, pas seulement dans ceux qui ont les opérations de précontrôle dont je viens de parler, nous remplaçons les appareils à radioscopie des bagages de soute. Le plan d'action *Par-delà la frontière*, un élément de ce programme, a permis d'en accélérer la réalisation dans un certain nombre d'aéroports, et nous avons pu nous adapter à ce changement de tempo.

**M. Gagan Sikand:** Merci.

**La présidente:** Monsieur Sikand, avez-vous d'autres questions? Il vous reste encore trois minutes et demie.

**M. Gagan Sikand:** Oui. J'ai une question sur VIA Rail.

Vous avez mentionné trois choses, la première étant les technologies de l'information.

Pourriez-vous en dire un peu plus sur ce à quoi servirait le Budget supplémentaire des dépenses relativement à ces technologies?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** C'est pour la modernisation du système de réservations de VIA Rail. Notre système remonte aux années 1980, alors que nous le partagions avec Air Canada. Nous essayons de passer de cette plateforme sur ordinateur central à une plateforme distribuée qui fournit des services de réservation sur des appareils mobiles.

Aujourd'hui, comme vous le savez, la plupart des gens... D'abord, les demandes de voyage se font surtout en ligne, comme les réservations. Or, l'outil en ligne est passé de l'appareil de bureau à l'appareil de poche mobile. La modernisation de nos systèmes reflète cette réalité. Nous avons beaucoup de pain sur la planche et, immanquablement, la mise au point de systèmes informatiques finit par buter sur des obstacles imprévus. Voilà pourquoi ces crédits sont demandés.

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

Monsieur Fraser, vous disposez de six minutes.

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Bien sûr. Je commence par VIA Rail.

Voyons voir les besoins en matière d'immobilisations. Des fonds correspondent à un déficit de 20,2 millions de dollars.

Pourriez-vous expliquer d'où vient l'argent et si c'est pour l'extérieur du corridor Montréal-Ottawa, pour lequel on demande aussi un montant important?

•(1615)

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Les 20,2 millions de dollars sont un montant reporté en raison du retard des travaux ou de difficultés avec les fournisseurs... L'un des fournisseurs pour la rénovation des voitures LRC et AES a fait faillite. L'autre, qui était américain, a simplement pris du retard dans ses livraisons, ce qui a prolongé d'un an les travaux. Voilà l'explication de ce report.

L'autre montant concerne les projets d'infrastructure dans les subdivisions de Guelph, Alexandria et Chatham. La demande actuellement maximale de travaux ferroviaires par nos concurrents du secteur privé — le CN, CP et d'autres —, qui effectuent eux aussi des travaux sur leurs voies ferrées, fait éprouver aux entrepreneurs des pénuries de personnel et des manques de capacité. Les retards sont donc dus au manque de personnel disponible, chez les entrepreneurs, pour faire le travail dans l'échéancier prévu pour ces postes budgétaires.

**M. Sean Fraser:** Quant à la demande de travaux ferroviaires, est-ce surtout pour les voies ou les voitures? Et votre demande, sur quel genre de travail porte-t-elle?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Les infrastructures, dont l'un des deux types est les infrastructures d'acier. La demande d'acier pour rails est forte en Amérique du Nord, à cause de la croissance des services de transport de passagers par les chemins de fer régionaux.

Ces cinq dernières années, par exemple, la croissance de GO Transit, hors Toronto, a dépassé 21 %, et l'entreprise a acquis 83 % de son réseau. En conséquence, elle investit beaucoup dans l'amélioration de cette capacité et elle a besoin d'acier. Les transporteurs de marchandises de partout en Amérique du Nord réclament aussi beaucoup d'acier pour leurs rails.

Il y a des pénuries de pièces, principalement d'acier pour les rails, et pénurie de main-d'oeuvre. Les entrepreneurs qui se spécialisent dans ce secteur sont ordinairement indépendants, parce que, au cours des 20 dernières années, les principaux joueurs, les grandes sociétés ferroviaires se sont défaites de ces capacités. Avant, elles confiaient ce travail à leurs propres employés, mais, en s'en dessaisissant graduellement, elles ont contribué à la création de ces entreprises spécialisées dans les travaux ferroviaires. La demande de leurs services a explosé, ce qui a causé une pénurie de main-d'oeuvre qualifiée chez ces entrepreneurs.

Aujourd'hui, quand je visite les écoles d'ingénieurs et que je demande à une classe de 200 étudiants combien prévoient de travailler dans les chemins de fer, personne, comme vous pourriez vous en douter, ne lève la main. Depuis 30 ans, les chemins de fer ne projettent pas l'image d'un secteur à la page, d'un endroit pour le déroulement d'une carrière enthousiasmante.

La pénurie pour la construction et l'entretien des infrastructures ferroviaires est générale et répandue dans toute l'Amérique du Nord.

**M. Sean Fraser:** Vous avez aussi mentionné une augmentation des recettes et du nombre de passagers pour les services de transport de voyageurs de VIA Rail. Cette augmentation suffira-t-elle pour réduire les crédits demandés dans le Budget supplémentaire des dépenses ou bien est-on très loin du compte?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Au mieux, l'augmentation est marginale. Nous prévoyons une augmentation nette du nombre de passagers, en 2015, de 35 000 à 40 000. Par rapport à 4 millions, c'est négligeable. Quant à nos recettes, elles excéderont nos prévisions d'environ 8 millions de dollars. Encore une fois, sur un budget total de 600 millions, c'est négligeable. Sur 260 millions de recettes budgétées, c'est aussi très négligeable. Nos voitures sont démodées, la durée des trajets est plus longue que jamais et le taux de ponctualité s'est dégradé, en passant de 87 %, il y a cinq ans, à 64 %, l'année dernière. Les améliorations que nous pouvons apporter au service ne suffisent pas pour attirer des passagers.

**M. Sean Fraser:** En ce qui concerne les crédits au transport, l'une des questions que je me posais portait sur les 7,6 millions de dollars du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Pourriez-vous m'expliquer d'où vient ce montant?

**Mme Helena Borges:** Par ce programme nous finançons divers aéroports de partout au pays et nous payons pour les améliorations à la sécurité, habituellement en matière d'aéronautique plutôt que dans les aérogares. Beaucoup de ces travaux se font dans des aéroports de plus en plus éloignés, ce qui, en limitant quelque peu la période de construction, a empêché leur achèvement. Mais nous avons signé avec les intéressés un contrat qui nous permet de remettre cette année dans la cagnotte l'argent non dépensé l'année dernière et de terminer les travaux cette année.

• (1620)

**M. Sean Fraser:** Le chiffre résulte-t-il d'une évaluation au cas par cas des besoins en immobilisations de chaque aéroport?

**Mme Helena Borges:** Les autorités nous soumettent un plan. Chaque année, nous disposons en gros de 40 millions de dollars pour ce genre de dépenses et elles nous présentent leurs demandes. L'aéroport doit respecter certains critères: par exemple, avoir plus de 1 000 passagers de vols réguliers; être agréé. Selon sa taille et sa capacité de payer, nous payons le financement partagé. L'aéroport apporte sa contribution, nous en faisons autant, et les projets sont précisés. Ils doivent être reliés à la sécurité. Chaque année, nous en réalisons beaucoup.

**La présidente:** Merci beaucoup. Je crains de devoir vous interrompre.

**M. Sean Fraser:** Merci beaucoup.

**La présidente:** Madame Watts.

**Mme Dianne Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC):** Merci beaucoup. Je remercie aussi les témoins d'être ici.

Concernant les infrastructures, l'acquisition de terrains au coût de 12,5 millions de dollars, des observations ont été faites sur les évaluations environnementales et sur toutes ces... Est-ce que c'est directement relié à l'acquisition des terrains? Je m'attendrais à ce que vous fassiez preuve de diligence raisonnable, s'il y avait des questions d'environnement à régler au départ.

**Mme Helena Borges:** Une partie du montant est pour l'acquisition de l'emprise. Elle appartenait à Hydro-Québec. Quand nous acquérons des terrains, nous faisons faire des évaluations environnementales, mais le montant comprend aussi le coût du déplacement des pylônes, à l'extérieur de l'emprise. Hydro-Québec doit les déplacer, et nous devons lui rembourser les frais.

**Mme Dianne Watts:** Ma deuxième question m'amène encore au crédit de presque 50 millions. Vous avez dit qu'ils serviront en cas d'imprévus. Comment arrivez-vous à ce montant, quand vous déterminez ce qu'est l'imprévu? Comment arrivez-vous précisément à 49 310 925 \$?

**Mme Helena Borges:** C'est un peu difficile. C'est une estimation que nous essayons de chiffrer. Nous connaissons en gros la nature des travaux en cours, par exemple, sur le plan de l'environnement, et leurs coûts. Nous pouvons les chiffrer en partie. Une partie du montant découle d'un scénario prévu et de nos besoins annuels. Le montant se fonde en partie sur des chiffres que nous connaissons, en partie sur des estimations.

**Mme Dianne Watts:** Vous changez la finalité des fonds existants.

**Mme Helena Borges:** Exactement.

**Mme Dianne Watts:** Je cède le temps qui restera après ma question à mon collègue le vice-président. Ma dernière question concerne la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Si j'ai bien compris, la plus grande partie de ce crédit a été engagée. Les 11 millions sont donc destinés à gérer cela. Ai-je bien compris?

**Mme Helena Borges:** C'est pour parachever les travaux qui ne sont pas encore terminés. Les fonds sont déjà engagés, mais on en arrête seulement les derniers détails.

**Mme Dianne Watts:** D'accord. Merci.

[Français]

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

C'est mon premier comité parlementaire à ce sujet et cela représente une belle expérience pour moi. Je trouve très impressionnant de vous voir là, tous prêts à répondre à nos questions. Je vous remercie d'être parmi nous.

Ma question concerne le pont Champlain et le Groupe Signature sur le Saint-Laurent.

Vous avez mentionné plus tôt que le protocole au sujet du partenariat public-privé, le PPP, avait été conclu au mois de juin 2015. Si je ne me trompe pas, ce protocole incluait le péage. Depuis ce temps, il y a eu des discussions avec la firme. En effet, le contrat qui stipule la volonté du gouvernement d'abolir le péage sur le pont a été signé.

**Mme Helena Borges:** Oui. Nous tenons présentement des discussions avec le consortium qui construit le pont. Comme vous le savez, le gouvernement a annoncé qu'il n'y aurait pas de péage sur le pont. Il faut donc que nous retirions les dispositions du contrat qui touchent le péage et, pour ce faire, que nous convenions d'un arrangement avec le consortium. Les négociations à cet égard sont en cours.

• (1625)

**M. Luc Berthold:** Le directeur parlementaire du budget a estimé que le coût de ce projet, quant à la conception et à la construction, se situait entre 3 et 5 milliards de dollars. Il a aussi mentionné que ces coûts incluaient les frais de construction, d'approche et ainsi de suite. Il a estimé que, pour l'entreprise, le recouvrement des coûts dans le cadre du PPP, fondé sur l'estimation du gouvernement, serait également de l'ordre de 3 à 5 milliards de dollars.

À l'heure actuelle, dans les budgets, avez-vous prévu des fonds pour pallier ce montant 3 à 5 milliards de dollars qui sera manquant? En effet, si je comprends bien, cet argent ne se trouve nulle part dans les livres.

**Mme Helena Borges:** Quand le gouvernement a annoncé l'accord avec le consortium, nous avons inclus dans le cadre fiscal les sommes qui représentent presque 4 milliards de dollars. C'est donc déjà dans le cadre fiscal. Comme il n'y aura pas de péage, le gouvernement doit payer tout cela.

**M. Luc Berthold:** On parle donc des 4 milliards de dollars estimés par Transports Canada.

**Mme Helena Borges:** Ce ne sont pas les coûts estimés, mais ceux du contrat.

**M. Luc Berthold:** D'accord.

Au moyen du péage, l'entreprise allait obtenir 4 milliards de dollars, mais le gouvernement va maintenant devoir assumer cette somme.

**Mme Helena Borges:** Selon le contrat, le gouvernement assume le risque associé au péage. Il s'est engagé à payer cette somme après avoir signé le contrat.

**M. Luc Berthold:** Cette somme va-t-elle devoir être assumée dans un paiement ou sera-t-elle étalée sur une période de dix ans?

**Mme Helena Borges:** Ce sera sur 34 ans.

**M. Luc Berthold:** Autrement dit, des sommes devront être payées chaque année à l'entreprise pour compenser le péage qui ne sera pas imposé aux automobilistes.

**Mme Helena Borges:** Oui. Il y aura d'abord les coûts de construction, qui représente la part la plus importante. Quand la construction sera terminée, le gouvernement devra payer chaque année un montant au consortium.

[Traduction]

**La présidente:** Merci, monsieur Berthold. Ici se termine le temps de parole que vous partagiez avec Mme Watts. Vous commencez maintenant votre propre tour.

Monsieur Berthold, vous avez maintenant la parole.

[Français]

**M. Luc Berthold:** D'accord.

Dans le cadre du projet, on estimait que le péage allait avoir un effet sur la réduction des gaz à effet de serre. En effet, lors de la conception du pont, on a tenu pour acquis que le nombre de véhicules qui emprunteraient le pont serait réduit. Or, comme il n'y aura pas de péage, on estime que les véhicules seront très nombreux à emprunter le pont. Est-ce que l'impact de ce changement a été calculé par Transports Canada?

Avec ce nouveau pont, va-t-on améliorer la situation des automobilistes de Montréal et de la région ou va-t-on plutôt aggraver la situation actuelle, qui est assez problématique?

**Mme Helena Borges:** L'amélioration de la situation est la seule raison pour laquelle ce pont est construit. Le nouveau pont comptera six voies pour les voitures et les camions et deux voies pour le transport en commun, les autobus. Il se peut que Québec désire consacrer ces voies au système de transport léger sur rail.

Cela va beaucoup améliorer la situation.

**M. Luc Berthold:** Cela va l'améliorer, mais les émissions de gaz à effet de serre ne seront pas nécessairement réduites. Il y aura plus de voies, donc plus de véhicules qui circuleront.

**Mme Helena Borges:** Peut-être, mais la congestion produit aussi des émissions de gaz à effet de serre. Les voitures sont immobilisées et elles produisent des émissions. Avec la structure du nouveau pont, la circulation sera plus fluide qu'elle ne l'est actuellement.

**M. Luc Berthold:** Merci.

Je dispose d'un peu de temps pour poser une dernière question.

Vous avez abordé plus tôt le sujet de VIA Rail. Vous nous avez un peu mis l'eau à la bouche avec le corridor Montréal-Toronto, qui prévoit une voie réservée à un train de passagers. Quelles sont les intentions à cet égard? On a déjà mentionné la possibilité d'élargir le corridor jusqu'à Québec. Est-ce dans les plans? Y a-t-il des études en cours à ce sujet? Est-ce seulement le corridor Montréal-Toronto qui est étudié en ce moment?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Le travail qui a été fait a consisté à établir quel serait l'investissement minimal pour un retour maximal dans la période de temps la plus courte. C'est ainsi que nous sommes arrivés au projet sur une période de moins de quatre ans pour le corridor Montréal-Ottawa-Toronto, d'un montant de 4 milliards de dollars. Cela visait à modifier l'idée publique consistant à consacrer 30 années d'études à un train à grande vitesse Québec-Windsor qui coûterait 22 milliards de dollars, qui prendrait 12 ans à construire, qui ne ferait rien pour les services régionaux et qui serait un produit compétitif au transport aérien, avec toute la distorsion que cela créerait dans les modes de transport. Il s'agissait de transférer la

pensée publique vers une solution plus rapide à déployer et plus abordable.

Maintenant que c'est fait, l'ajout d'autres segments, par exemple celui de Québec-Montréal, de Toronto-London ou d'un autre segment est tout à fait faisable. C'est une question d'achalandage et de coûts. Dans la mesure où le coût additionnel augmente l'achalandage et maintient la rentabilité du projet, tout est possible. Nous avons étudié le projet Montréal-Ottawa-Toronto et nous en sommes à considérer l'extension vers Québec et le sud-ouest ontarien. Ce sera lors d'une autre conversation qu'on décidera par quoi on commencera.

• (1630)

**M. Luc Berthold:** Si je comprends bien, l'étude du segment vers Québec est envisagée, mais elle n'est pas commencée.

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Absolument.

Montréal et Québec sont deux marchés ayant des affinités culturelles et commerciales, en plus de lier la métropole québécoise à la capitale du Québec. Ce sont donc deux marchés naturels. En ce qui concerne l'achalandage entre Montréal et Québec, il s'agit de prendre l'autoroute 20 ou 40 pour savoir que des millions de voitures y circulent chaque année. Nous sommes en train de faire cette étude et lorsque le temps sera venu de prendre une décision, nous disposerons de toutes les données nécessaires pour maximiser le retour sur l'investissement et minimiser l'impact sur le contribuable canadien.

**M. Luc Berthold:** Vous venez de prononcer des mots qui me touchent beaucoup, à savoir « le temps venu ». Quand croyez-vous qu'il se produira, monsieur Desjardins-Siciliano?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Nous pensons avoir déjà mis en place les paramètres minimaux concernant le corridor Montréal-Ottawa-Toronto, soit un investissement de 4 milliards de dollars et l'augmentation du nombre de passagers de 2 millions à 7 millions. Ce projet sera construit en quatre ans et il est possible de le financer avec une contribution des régimes de retraite du Canada qui investissent dans le transport passagers par rail à travers le monde. Ils nous ont déjà indiqué leur intérêt pour ce projet. Au minimum, nous croyons que celui-ci pourrait être lancé au cours de la prochaine année, si toutes les conditions sont réunies, ce qui inclut évidemment la flotte de VIA Rail dont nous avons parlé plus tôt et qui a besoin d'être renouvelée.

**M. Luc Berthold:** Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Y a-t-il d'autres questions pour les témoins?

Madame Duncan, si vous voulez..., vous disposez de trois minutes.

**Mme Linda Duncan:** Merci.

J'ai une petite question. Probablement pour Mme Borges, mais je n'en suis pas sûre. Je suis sous la rubrique « Transports ». J'essaie de trouver à quel poste du budget de 2015 correspondent les fonds pour appuyer les examens réglementaires des grands projets de ressources naturelles. Ces fonds sont-ils destinés à appuyer la participation des communautés autochtones du Nord au règlement des questions touchant la circulation des navires pétroliers? Vous pourrez peut-être me dire à quoi exactement ils sont destinés et pourquoi le gouvernement du Canada paierait une partie des coûts pour des évaluations de projets de ressources.

**Mme Helena Borges:** Comme vous le savez, plusieurs lois fédérales, par exemple la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, la Loi sur les pêches et la Loi sur la protection de la navigation, exigent l'examen de ces projets par le gouvernement. Quand des projets ont des incidences sur le transport, nous collaborons avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale à leur évaluation, parce qu'on nous considère comme des experts techniques en matière de transport.

Voilà en quoi consistent ces examens. Ils portent sur tout projet qui quelque part au pays, est assujéti à un examen sous le régime de cette loi.

• (1635)

**Mme Linda Duncan:** Je demeure perplexe, parce que, conformément à notre processus d'examen, le promoteur est censé payer les coûts de l'examen. Pourquoi Transports Canada les paierait-il à sa place pour proposer l'examen d'un projet dans le cadre du processus fédéral d'évaluation?

**Mme Helena Borges:** Nous ne versons pas d'argent aux promoteurs. Nous avons des employés. Nous devons les rémunérer pour leur travail et payer les frais des déplacements exigés d'eux pour l'examen des éléments relevant de la responsabilité de Transports Canada.

**Mme Linda Duncan:** Eh bien, 2,9 millions de dollars, c'est beaucoup pour des déplacements.

**Mme Helena Borges:** Mais ce n'est pas pour des déplacements. La plus grande partie va aux salaires. Il y a des déplacements, mais...

**Mme Linda Duncan:** Est-ce du nouveau personnel?

**Mme Helena Borges:** C'est du personnel en place, mais le financement prend fin à tous les... C'est un programme reconductible. Habituellement, il est triennal. Nous finançons les salaires, les avantages sociaux, l'hébergement et certains frais de déplacement, parfois aussi l'appui juridique, parce que nous devons examiner l'applicabilité de la loi aux projets.

**Mme Linda Duncan:** Je vous serais reconnaissante de tous les détails que vous pourrez nous faire parvenir sur la nature de ces projets et les destinataires précis de ces 2,9 millions.

**Mme Helena Borges:** Bien sûr.

**Mme Linda Duncan:** Merci beaucoup.

**La présidente:** Personne ne désire questionner nos témoins?

Madame Block.

**Mme Kelly Block:** J'ai une question et, si nous n'entamons pas une autre série de questions, je voudrais pouvoir la poser.

**La présidente:** Eh bien faites, je vous en prie.

**Mrs. Kelly Block:** Je remarque que dans le Budget supplémentaire des dépenses (C), sous la rubrique « Transferts à d'autres organisations »... J'ai une question sur le transfert de Transports à la

Gendarmerie royale du Canada pour le maintien de l'ordre et de la sécurité sur le pont de la Confédération.

Pourquoi ce transfert à la GRC et pourquoi Transports Canada et non Sécurité publique Canada est-il chargé du maintien de l'ordre sur ce pont?

**Mme Helena Borges:** Transports Canada est le propriétaire du pont de la Confédération entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Une société privée exploite le pont pour nous, mais nous devons prévoir des services de maintien de l'ordre en cas d'accident ou de tout autre incident qui exigerait l'intervention de la police, par exemple pour diriger la circulation et réagir à des problèmes de circulation. Dans l'Île-du-Prince-Édouard, le corps policier est la GRC. Il n'y a pas de corps policier local.

En fait, l'entente est entre nous, la province de l'Île-du-Prince-Édouard et la GRC. Nous indemnisons la GRC, qui est un organisme fédéral et non provincial, mais l'entente est avec elle.

**Mme Kelly Block:** Permettez-moi de poser une question subsidiaire.

Reconnaissant qu'il s'agit ici du Budget supplémentaire des dépenses (C), pouvez-vous me dire quel est le coût total du maintien de l'ordre sur le pont?

**Mme Helena Borges:** C'est le coût total.

**Mme Kelly Block:** C'est le coût total...?

**Mme Helena Borges:** C'est le coût total, un coût annuel.

**Mme Kelly Block:** Merci.

**La présidente:** Madame Watts.

**Mme Dianne Watts:** Merci. C'est sur la question précédente. La réponse ne m'a pas tout à fait éclairée.

Je reviens à la suppression des péages sur le pont. Si j'ai bien compris, les péages devaient couvrir les coûts estimés de conception et de construction, qui allaient se chiffrer entre 3 et 5 milliards de dollars.

Vous avez dit que le coût était de 4 milliards. Ai-je bien entendu?

**Mme Helena Borges:** Nous avons publié le montant. Il est précisément de 3,9773 milliards.

**Mme Dianne Watts:** D'accord.

Le gouvernement va se charger du risque touchant la capacité de rembourser ce montant, puisqu'il a supprimé cette source de recettes. En combien de temps? Si c'est pour la construction et les frais estimés de conception, il me semble que le partenaire du secteur privé voudrait qu'on le rembourse dès la fin des travaux.

**Mme Helena Borges:** Le projet ne se résume pas à la conception. C'est la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien du pont. On parle d'une période de concession de 30 ans pour l'exploitation, et de quatre ans au total pour la construction. Les paiements de la construction seront faits au cours des quatre années que durera la construction du projet, pour une facture totale d'environ 2,2 milliards de dollars.

Pour ce qui est de l'exploitation, de l'entretien et de la réfection, le total est de 754 millions de dollars sur 30 ans. Il y a aussi un coût à couvrir pour le financement, afin de compenser, si on veut, le secteur privé. Le secteur privé va également investir dans la construction du projet, parce que le pont coûte plus cher que ce que le gouvernement fédéral paie, c'est-à-dire 954 millions de dollars.

• (1640)

**Mme Dianne Watts:** Et le financement s'échelonne sur quatre ans?

**Mme Helena Borges:** Non, sur la période totale, soit 34 ans.

**Mme Dianne Watts:** D'accord. Alors les coûts d'exploitation de 754 millions de dollars seraient amortis sur 30 ans, et le reste sur quatre ans.

**Mme Helena Borges:** Oui.

**Mme Dianne Watts:** D'accord, merci.

**La présidente:** Monsieur Fraser.

**M. Sean Fraser:** Pour faire suite aux questions de Mme Block, j'aimerais revenir brièvement sur le pont de la Confédération. J'ai des intérêts dans ce pont. Quand on quitte l'Île-du-Prince-Édouard vers l'aéroport d'Halifax ou en passant par le traversier, on arrive dans ma circonscription. C'est à peu près la seule façon de sortir de l'île sans traverser ma cour arrière. Je ne comprends pas trop pourquoi c'est inclus au Budget supplémentaire des dépenses. S'il est question du financement total du pont, pourquoi est-ce que cela ne ferait pas partie du Budget principal des dépenses, plutôt que du Budget supplémentaire?

**Mme Helena Borges:** C'est une bonne question.

Avez-vous la réponse, André?

Normalement, les paiements entre ministères s'effectuent à la fin de l'année financière. Tout comme pour celui de Services partagés Canada. Ces chiffres figurent dans les services rendus tout au long de l'année, mais les comptes sont normalement réglés à la fin de l'exercice.

**M. André Lapointe (sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances, Services généraux, Transports Canada, ministère des Transports):** L'entente a été signée à l'été 2015, alors le temps de rattraper le processus budgétaire, nous voilà rendus au Budget supplémentaire des dépenses (C).

**M. Sean Fraser:** Par simple curiosité, histoire de comprendre le cadre de travail à l'avenir, pour le prochain exercice, ce serait inclus dans le Budget principal des dépenses? Ou est-ce que cela va tomber au même moment chaque année?

**M. André Lapointe:** Cela va probablement tomber au même moment.

**M. Sean Fraser:** Merci.

**La présidente:** Madame Duncan, avez-vous d'autres questions?

**Mme Linda Duncan:** Ça va, merci.

**La présidente:** Monsieur Iacono, vous avez une question?

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Monsieur Desjardins-Siciliano, enchanté de faire votre connaissance, et merci d'être ici.

Vous avez parlé plus tôt d'un investissement en immobilisations de 20,2 millions de dollars, et vous avez aussi fait référence à la réfection de certains de vos trains. Ces travaux viseraient quelle flotte de trains?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Merci pour la question.

La flotte en question est celle des voitures LRC, construites dans les années 1970 par Bombardier.

**M. Angelo Iacono:** Quand on parle de réfection, de quoi s'agit-il, au juste? Que doit-on remplacer? Pourriez-vous nous donner plus de détails?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** La durée de vie normale d'une flotte est d'environ 30 ans. Tous les 15 ans à peu près, les composantes mécaniques doivent être remplacées, et après les 15 premières années, les composantes structurelles ont aussi besoin d'être remplacées au fil du temps. C'est la troisième fois que cette flotte subit des travaux, et c'est pourquoi ce sera la dernière. Des travaux de réfection ont été entrepris à la fin des années 1990 et au début des années 2000, puis en 2007, et le temps est encore venu d'effectuer des réparations.

**M. Angelo Iacono:** Où seraient effectués les travaux?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Les travaux avaient été entrepris au Nouveau-Brunswick, mais la province a poussé l'entreprise à déclarer faillite. Les travaux ont ensuite été amenés à Montréal. Ils ont été faits en partie dans les installations d'entretien de VIA Rail, le centre de Montréal à Pointe-Saint-Charles, et le contrat a entre autres été attribué à une entreprise montréalaise appelée Cad Railways.

**M. Angelo Iacono:** Pourriez-vous envisager d'acheter de nouvelles voitures?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Nous avons soumis une demande à nos actionnaires pour remplacer cette flotte. Comme je le disais dans mon introduction, la flotte arrivera à la fin de sa durée de vie après cette réfection. Les travaux lui donneront une espérance de vie de seulement 7 à 10 ans par la suite. Les premières voitures ont été réparées en 2012, et cela signifie que d'ici 2018 ou 2019, elles devront être remises si elles ne sont pas remplacées par de nouvelles.

**M. Angelo Iacono:** Vous dites avoir déjà entrepris des études pour déterminer de qui les acheter. Avez-vous une idée?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Non, pas pour le moment. Avec les engagements du Canada en matière de libre-échange, c'est un contrat qui serait ouvert aux marchés internationaux. Nous connaissons certains soumissionnaires au Canada, mais il y en a aussi en Europe et aux États-Unis qui pourraient décider de soumettre une offre.

• (1645)

**M. Angelo Iacono:** Merci.

**La présidente:** Monsieur Berthold, avez-vous une autre question?

Allez-y.

[Français]

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

J'aimerais qu'on me confirme s'il y a d'autres ponts où Transports Canada doit aussi payer pour les services policiers qui en assurent la surveillance.

**Mme Helena Borges:** Ce n'est pas Transports Canada. À Montréal, c'est la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. qui s'occupe de la gestion du pont Champlain et qui paie la Sûreté du Québec pour effectuer les opérations policières sur le pont lorsque cela est nécessaire. Il y a un contrat annuel pour ces activités.

**M. Luc Berthold:** On doit payer les services policiers fournis sur ces deux ponts.

**Mme Helena Borges:** Il y a d'autres sociétés d'État, par exemple la Société des ponts fédéraux limitée. Cette dernière est propriétaire des ponts sur le Saint-Laurent, soit à Cornwall, aux Mille-îles et à Sarnia. Les services policiers assurés sur ces ponts doivent être payés par cette société. Ces services peuvent être donnés par la police municipale ou par un organisme provincial. Cela peut varier. Comme il n'y a pas de société de police fédérale à cet égard, ce sont ces services qui sont utilisés.

**M. Luc Berthold:** J'aimerais qu'on clarifie quelque chose.

Tout à l'heure, vous avez fait la ventilation des coûts liés au pont Champlain et parlé d'un montant de 954 millions de dollars en frais financiers. A-t-on dû ajouter cette somme en raison de la décision de retirer le péage ou est-ce une somme que l'entreprise aurait retirée du péage?

**Mme Helena Borges:** La somme que j'ai mentionnée représente le coût total du projet. Il est certain que le gouvernement fédéral doit payer le consortium, qu'il y ait un péage ou non. Comme il n'y aura pas de péage, le gouvernement devra payer pour cela. Quoi qu'il en soit, cette somme est le coût total du projet.

**M. Luc Berthold:** Quand vous avez fait la ventilation des coûts, vous avez parlé des coûts de construction, des frais d'exploitation et vous avez ajouté les frais financiers.

**Mme Helena Borges:** Je parlais des frais de financement.

**M. Luc Berthold:** Oui, il y avait les frais de financement. Ces frais se sont-ils ajoutés? Normalement, ils auraient été payés par les utilisateurs du réseau.

**Mme Helena Borges:** Non. Ce sont des frais de financement. Le partenaire privé contribue au coût du projet et il avance les fonds pour la construction. Pendant les années à venir, nous devons payer la somme qu'il aura déboursée pour la construction.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Badawey.

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

J'imagine que ma question peut s'adresser à tous nos invités cet après-midi, mais j'aimerais d'abord entendre la réponse de M. Desjardins-Siciliano.

Vous avez dit que votre flotte arrivait à la fin de son cycle de vie. Cela dit, je suis persuadé que votre budget de fonctionnement prévoyait des ressources pour l'entretien et la réparation de vos biens.

Y a-t-il un montant, dans le Budget supplémentaire des dépenses ou dans vos réserves, voué au remplacement des biens qui doivent être remplacés?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Il n'y a pas de réserves pour remplacer les biens. Chaque année, par l'attribution de crédits annuels pour laquelle nous sommes devant vous aujourd'hui, VIA Rail reçoit le financement de fonctionnement ou les fonds d'immobilisations nécessaires pour maintenir la flotte en bon état.

De temps à autre, aux sept ans à peu près, comme je le disais tout à l'heure en réponse à la question de M. Iacono, d'importants travaux de réfection doivent être entrepris. La décision d'accorder des crédits à cette fin revient au gouvernement du Canada. Il n'y a pas de fonds en réserve pour le renouvellement de la flotte, et c'est pourquoi nous faisons appel au gouvernement.

**M. Vance Badawey:** Pour que je comprenne bien, quand vous avez besoin de remplacer vos biens, présentez-vous une demande à cet effet pour l'exercice en cours?

• (1650)

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** C'est exact. Nous présentons une demande à nos actionnaires par l'entremise des bureaux de Mme Borges et des représentants de Transports Canada, et le ministre et ses collègues, le cabinet, le ministre des Finances, décident d'attribuer dans leur budget des fonds pour le renouvellement d'une flotte. On parle d'un montant d'un peu plus de 1 milliard de dollars, alors c'est beaucoup.

**M. Vance Badawey:** Merci.

Je pose la même question à Transports Canada, pour les biens qui lui sont propres. En fin de compte, ma question porte sur un plan de gestion des biens. Ce que je constate, c'est qu'il est question de financer le cycle de vie des biens au fil des années, de les réparer et de les entretenir, oui, mais aussi de les remplacer quand leur durée de vie est terminée.

**Mme Helena Borges:** Oui, nous en avons un. Nous avons un budget d'immobilisations annuel. Vous verrez dans le Budget supplémentaire des dépenses (C) qu'il y a un crédit de fonctionnement, un crédit pour dépenses d'immobilisation, et un crédit pour subventions et contributions. Nous avons un crédit pour dépenses d'immobilisation chaque année, alors avec cet argent... comme je le mentionnais plus tôt, nous possédons et exploitons encore 18 aéroports. Nous possédons et exploitons aussi 50 ports, en plus des autres installations. Nous avons un plan d'investissement sur cinq ans, et nous nous assurons que nos biens sont entretenus et maintenus en bon état de fonctionnement.

Périodiquement, comme l'indiquait M. Desjardins, il arrive que des investissements plus importants soient nécessaires. Quand c'est le cas, nous demandons l'approbation du Cabinet, et nous recevons du financement ponctuel, précisément à cette fin. Mais nous avons effectivement un crédit annuel pour dépenses d'immobilisation dans lequel nous pouvons puiser pour maintenir nos biens, car nous en possédons un grand nombre.

**M. Vance Badawey:** Merci. J'aurais une dernière question, si vous me le permettez, madame la présidente.

Quand cela se produit, quand vous avez besoin d'un montant inattendu pour financer un projet d'immobilisations, est-ce que vous financez une dette ou est-ce payé comptant?

**Mme Helena Borges:** C'est payé comptant. Ce serait inclus à notre budget, par exemple, et les fonds seraient ensuite mis à notre disposition pour la durée prévue du projet.

**M. Vance Badawey:** Excellent, merci.

Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie:** J'ai une question à poser rapidement à tous les représentants. Si on revient à l'exercice 2014-2015, y a-t-il eu des fonds non utilisés? Avez-vous remis des fonds au Trésor, et si oui, combien?

**M. André Lapointe:** Pour les Transports, en 2014-2015, le montant reporté... Essentiellement, les fonds ne sont pas remis au Trésor. Ce sont des fonds reportés à l'année suivante. Nous avons une limite à respecter, qui est d'environ 5 % de notre budget d'année en année. En 2014-2015, cette limite représentait quelque 30 millions de dollars, et nous avons reporté entre 15 et 16 millions.

**M. Ken Hardie:** Et pas de fonds non utilisés...?

**M. André Lapointe:** Non. Il n'y en a pas eu, mais permettez-moi de vous donner plus de détails à ce sujet. Si on jette un coup d'oeil aux comptes publics, on constate qu'il y a un important montant de fonds non utilisés, mais cela comprend les sommes reportées, par exemple, pour les subventions et les contributions d'une année à l'autre. Même si cet argent sera utilisé dans l'année suivante, il figure ici à titre de fonds non utilisés, mais il sera bel et bien utilisé dans l'année ou les années suivantes.

**M. Ken Hardie:** Je vois... et pour l'ACSTA?

**M. Angus Watt:** Pour l'ACSTA, en 2014-2015, pour vous donner une idée, le budget total cette année-là était de 620 millions de dollars, et 3,263 millions de dollars n'ont pas été utilisés.

**M. Ken Hardie:** Et pour VIA?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** L'an dernier, nous avons remis environ 7 millions de dollars sur un budget de fonctionnement de 600 millions de dollars. Cette année, nous prévoyons qu'il y aura 6 millions en fonds non utilisés, soit environ 1 %.

**La présidente:** Est-ce que les députés ont d'autres questions pour les témoins? Avez-vous posé toutes vos questions? Très bien.

Nous allons...

**M. Vance Badawey:** J'ai une question.

**La présidente:** J'ai toujours dit que je ferais preuve de souplesse avec tout le monde.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente. J'aimerais seulement préciser un point.

M. Siciliano a mentionné qu'il allait remettre environ 7 millions de dollars de son budget de fonctionnement. Pourquoi ne pas mettre ce montant de côté et vous en servir pour remplacer les biens qui doivent l'être?

**M. Yves Desjardins-Siciliano:** Ces 7 millions de dollars étaient réservés au financement de notre régime de pension. On ne peut donc pas en changer la vocation.

• (1655)

**La présidente:** Je vais maintenant mettre aux voix les différentes motions qui nous sont soumises.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT  
AÉRIEN

Crédit 1c — Paiements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport  
aérien pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en  
capital.....6 513 787 \$

(Crédit 1c adopté avec dissidence)

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 1c — Dépenses de fonctionnement.....49 310 925 \$

Crédit 5c — Dépenses en capital.....12 537 085 \$

(Crédits 1c et 5c adoptés avec dissidence)

TRANSPORTS

Crédit 1c — Dépenses de fonctionnement.....5 312 160 \$

Crédit 10c — Subventions et contributions.....21 844 683 \$

(Crédits 1c et 10c adoptés avec dissidence)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1c — Paiements à VIA Rail Canada Inc.....38 790 134 \$

(Crédit 1c adopté avec dissidence)

**La présidente:** La présidence doit-elle faire rapport à la Chambre du crédit 1c de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; des crédits 1c et 5c du Bureau de l'infrastructure du Canada; des crédits 1c et 10c des Transports; et du crédit 1c de VIA Rail Canada Inc.?

**Des voix:** Oui.

**La présidente:** Merci beaucoup. C'est ce qui conclut cette partie de la séance.

Je tiens à remercier particulièrement les témoins d'avoir accepté notre invitation à si court préavis. Je crois que VIA Rail a eu 30 heures de préavis, et les ministères 46 heures. Merci beaucoup de vous être libérés et de nous avoir fait part de toutes ces informations aujourd'hui. Nous allons sans aucun doute nous revoir très souvent dans les mois et les années à venir.

Nous allons faire une pause de deux minutes pour permettre aux témoins de quitter la salle avant que nous poursuivions la séance.

• (1655)

(Pause)

• (1655)

**La présidente:** La séance reprend.

Je veux discuter de deux ou trois points, le premier étant la visite des ministres les 7 et 9 mars. Afin de gérer notre temps efficacement, je me demande si le Comité voudrait en profiter pour examiner le Budget principal des dépenses lorsque nous recevrons les ministres les 7 et 9 mars.

**M. Sean Fraser:** Avons-nous besoin d'une motion à cet effet? Je serais heureux d'en faire la proposition.

**La présidente:** J'ai besoin du consentement unanime du Comité pour régler la question aujourd'hui.

Madame Duncan.

**Mme Linda Duncan:** Oui. Évidemment, je voulais poser la question, à savoir quand nous allons examiner le Budget principal des dépenses. Je suis d'accord seulement si nous aurons d'autres occasions de l'examiner, car c'est une grande discussion à avoir. Le document est volumineux. Nous avons beaucoup de questions à poser aux ministres, et je ne suis pas convaincue que nous aurons le temps d'aborder tous les aspects du budget lors de ces deux rencontres avec les ministres.

J'ai quelques réserves à cet égard. Je crois que nous devrions nous entendre pour pouvoir poser des questions aux ministres, ce qui est normal, parce qu'elles ont déjà été soumises et que les ministres ont été convoqués. J'espère cependant que nous aurons aussi l'occasion d'inviter les représentants ministériels, si nous sommes tous d'accord, pour examiner le Budget principal des dépenses plus en profondeur.

• (1700)

**La présidente:** Cela me paraît tout à fait raisonnable. Je suis convaincue que les députés voudront discuter avec les ministres en comité, mais nous pourrions au moins entamer le processus. Nous avons jusqu'en mai pour le terminer.

Ai-je votre consentement unanime pour examiner le Budget principal des dépenses lors de la visite des ministres les 7 et 9 mars, sachant que nous voudrions probablement les inviter de nouveau à une date ultérieure? Ai-je bien compris?

**Mme Linda Duncan:** Je crois que c'est contradictoire.

**La présidente:** Eh bien, pourriez-vous préciser votre pensée? J'ai cru comprendre que vous...

Madame Block.

**Mme Kelly Block:** Je me demande si M. Fraser pourrait inclure cette deuxième partie à sa motion, soit qu'on pourra réinviter les représentants ministériels pour discuter davantage du budget si on juge que c'est nécessaire.

**M. Sean Fraser:** Ça me va. Je propose que lors des réunions des 7 et 9 mars, le Comité examine aussi le Budget principal des dépenses pour les portefeuilles des Transports et de l'Infrastructure; le Comité se réserve aussi le droit, s'il le juge approprié, de poursuivre à une date ultérieure l'examen du Budget principal des dépenses et de convoquer à cet effet les représentants des ministères.

**La présidente:** Excellent. Quel groupe efficace vous faites. Nous avons le consentement unanime du Comité.

Mme Duncan avait demandé que la réunion avec les ministres soit télévisée. Je pose la question au greffier: En avez-vous fait la demande ou allez-vous le faire?

**Le greffier du comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin):** Je l'ai déjà fait et tout est réglé.

**La présidente:** Excellent.

**Mme Linda Duncan:** Je présume donc que la réunion se tiendra dans une autre salle.

**La présidente:** Ce sera à l'édifice du Centre, et tout est réglé.

Y a-t-il d'autres points à aborder aujourd'hui?

Il est seulement 17 h 5, alors ça va très bien.

La séance est levée.

Merci beaucoup tout le monde.

---







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

---

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