



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 006 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 18 novembre 2004

Président

L'honorable Roger Gallaway

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

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

Comité permanent des transports

Le jeudi 18 novembre 2004

• (1530)

[Traduction]

Le président (l'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): La séance est ouverte, collègues.

Avant que d'accueillir formellement le ministre pour sa deuxième comparution devant le comité, j'ai une annonce qu'on m'a demandé de vous faire. Nous entrons aujourd'hui dans une nouvelle ère technologique. En effet, dorénavant, toutes les réunions de comités permanents de la Chambre des communes seront diffusées sur l'Internet. Dans le cas, donc, des réunions régulières qui ne sont pas télévisées, l'audio sera transmis pour diffusion sur le Web. Notre séance d'aujourd'hui sera elle aussi diffusée sur le Web. Ceci s'inscrit dans une initiative visant à faire en sorte que les comités soient plus accessibles, non seulement pour les Canadiens, mais pour le monde entier. Je pense que nous devrions tous être au courant.

Oui, monsieur Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC): Monsieur le président, y a-t-il à l'étranger un auditoire pour le comité et ses travaux, ou bien n'êtes-vous pas en mesure de répondre à pareille question pour le moment?

Le président: Je pense que nous attendons de connaître les cotes d'écoute. Il nous faudra patienter un peu.

Cela étant dit, monsieur le ministre, nous vous souhaitons la bienvenue.

Collègues, comme vous le savez, la présente est l'une d'au moins deux réunions au cours desquelles le comité se penchera sur le budget des dépenses.

Monsieur le ministre, je ne vais pas présenter les personnes qui vous ont accompagné ici aujourd'hui. Je m'en remets à vous pour cela. Vous avez la parole, et libre à vous de nous les présenter maintenant ou de passer tout de suite à votre déclaration liminaire.

[Français]

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports): Merci, monsieur le président.

Je vais d'abord faire quelques remarques. Ensuite, je vais vous présenter l'équipe qui m'entoure et qui connaît les chiffres par coeur. Ces gens pourront répondre aux questions d'une façon beaucoup plus détaillée.

Monsieur le président, membres du comité, c'est avec plaisir que je vous retrouve. J'ai été très impressionné, lors de notre dernière rencontre, du grand intérêt que vous portiez aux questions de transport. Vous reconnaissez, à n'en point douter, toute l'importance que jouent les transports pour notre économie et notre société.

Cela m'a rassuré de savoir qu'on partage tous les mêmes préoccupations, ce qui peut nous aider à mettre en place, au Canada, un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et durable pour tous les Canadiens.

J'exagère à peine en disant que tous les aspects de notre quotidien sont touchés par les transports. Chaque jour, nos concitoyens utilisent le réseau de transport pour se déplacer, pour acheminer ou pour recevoir des biens essentiels. C'est pour cela qu'il est tellement important d'avoir un système qui fonctionne bien.

Aujourd'hui, je viens vous entretenir des budgets des dépenses de mon ministère pour l'exercice 2004-2005. Il s'agit, bien sûr, du Budget principal des dépenses et du Budget supplémentaire des dépenses. J'aimerais démontrer à quel point nos dépenses appuient le travail que nous faisons pour les Canadiens et les Canadiennes en matière de transport.

Par la suite, on répondra à toutes vos questions sur l'ensemble de ces prévisions.

Comme vous le savez, le processus est un peu différent cette année, puisque le dernier Parlement a approuvé des crédits provisoires pour les besoins prévus des ministères pour les neuf premiers mois de l'exercice en cours. Donc, le 9 décembre, la Chambre va débattre des budgets principaux et, en même temps, des budgets supplémentaires pour les trois derniers mois de l'exercice financier.

Je compte sur votre appui pour recommander au Parlement d'approuver ce qui reste du montant de 1 647 000 000 \$ déjà approuvé pour le budget principal et les 164 millions de dollars additionnels pour le budget supplémentaire.

Ces crédits nous aideront entre autres à faire des progrès dans le cadre des priorités dont je vous ai parlé il y a deux semaines, c'est-à-dire promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau de transport, améliorer les corridors commerciaux et notre infrastructure stratégique et favoriser le transport durable.

Un regard en arrière nous rappellera quand même que Transports Canada, comme le réseau de transport lui-même, a connu des changements majeurs depuis les 15 dernières années. En effet, l'effectif de Transports Canada est passé de 20 000 employés qu'il était en 1993 à moins de 5 000 employés à la suite de l'examen des programmes qui a eu lieu au milieu des années 1990. C'est tout un régime minceur! D'après ce que je comprends, c'est même mince-à-vie, parce qu'on continue de faire preuve de réserve quant aux crédits supplémentaires.

Le portefeuille budgétaire a été réduit de près de la moitié, et une bonne partie des crédits qu'on vous demande d'approuver va directement à d'autres organismes. On a réduit les subventions, on a cédé les ports, les aéroports ainsi que la Garde côtière canadienne et on a commercialisé le système de navigation aérienne.

Par ailleurs, l'année dernière, Transports Canada, en complicité avec VIA Rail, a dû renoncer à 18 millions de dollars de son budget courant pour participer à l'exercice de réaffectation de 1 milliard de dollars du gouvernement.

Avant l'examen des programmes, le rôle du ministère consistait, pour une bonne part, à exploiter les diverses composantes du réseau de transport. Ce rôle a évolué énormément pour donner plus de place au rôle de responsable des orientations politiques, de la réglementation, des inspections, de l'application des lois et règlements et, quand cela est nécessaire, au rôle de bailleur de fonds. On a contribué à créer un réseau de transport plus efficace et plus productif qui répond mieux aux besoins du marché.

• (1535)

[Traduction]

Permettez-moi d'attirer votre attention sur les éléments clés du budget principal des dépenses de cette année et sur certains des principaux changements qui y ont été apportés, ainsi que sur la façon dont ils appuient nos objectifs. Gardez cependant à l'esprit que les trois-quarts du budget ont déjà été dépensés et que votre approbation est sollicitée seulement pour le quart qui reste.

En examinant le budget principal des dépenses de mon ministère, vous avez sans doute remarqué que près de la moitié du financement prévu passe du ministère à des sociétés d'État et à d'autres organismes fédéraux. Cet argent ne peut être dépensé par le ministère. Avec le reste du financement, soit 53 p. 100, et les rentrées disponibles, le ministère dispose de 1,2 milliard de dollars pour mener les activités qu'il a prévues pour appuyer ses objectifs stratégiques.

La plus grosse partie de ces paiements transférés à d'autres organismes, soit 466 millions de dollars, va au financement des activités de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, créée il y a deux ans. L'Administration s'est organisée rapidement pour mettre en place dans un temps record des mesures de sûreté renforcées dans le milieu de l'aviation. Elle fournit des services de sûreté essentiels. Elle est responsable entre autres du contrôle des passagers et de leurs bagages au préembarquement, du déploiement des systèmes de détection d'explosifs aux aéroports, du système de laissez-passer aux zones réglementées et du contrôle des non-passagers qui doivent avoir accès aux zones réglementées des principaux aéroports canadiens.

Le budget principal prévoit aussi 191 millions de dollars pour VIA Rail. Cela représente une réduction de 75 millions de dollars par rapport à l'an dernier, étant donné que nous avons dû mettre fin à l'important projet de financement prévu pour la revitalisation de son parc. VIA ne compte plus autant qu'avant sur les deniers publics pour boucler son budget d'exploitation, mais grâce à elle nous voyons clairement comment les transports permettent aux gens de notre pays de communiquer et de se rencontrer. Cette société continue de jouer un rôle important dans notre réseau de transport en des temps où la congestion de nos routes et les préoccupations environnementales prennent de plus en plus d'importance dans nos politiques publiques.

Pour ce qui est de la part du budget prévue pour Transports Canada, nous ne le redirons jamais assez, la sécurité et la sûreté sont nos premières priorités. Et nous avons concrétisé cet engagement en investissant plus de 370 millions de dollars cette année dans des initiatives hautement nécessaires, de nature préventive, mais réalisées la plupart du temps dans l'ombre, afin de promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les modes. Mentionnons, entre autres, les programmes destinés à accroître la sécurité des passagers aériens et des membres d'équipage; à renforcer la sécurité de notre système de transport maritime; et à améliorer la sécurité aux passages à niveau, ainsi que la sécurité des autobus scolaires et des véhicules particuliers.

Plus de 60 p. 100 de l'effectif de Transports Canada, comme les inspecteurs de la sécurité, travaillent directement à prévenir les accidents, à sauver des vies et à protéger des biens ou encore à assurer la sûreté et la sécurité de notre réseau de transport. Nous les avons vus à l'oeuvre lors de l'écrasement d'un avion survenu récemment à Halifax. Nos inspecteurs se sont rendus sur les lieux sans tarder, comme toujours, et ont travaillé avec le Bureau de la sécurité des transports qui est responsable d'établir ce qui s'est passé et pourquoi.

Regardons maintenant les crédits prévus pour nos subventions et nos contributions. Nous investissons plus de 200 millions de dollars, avec les provinces et d'autres partenaires, dans le réseau routier national du Canada et d'autres infrastructures terrestres. Cela comprend aussi les fonds versés dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructures routières pour terminer l'élargissement à quatre voies de la partie sud de la Transcanadienne qui traverse la Saskatchewan, pour construire une route internationale pour camions à Sault Ste. Marie et pour élargir les routes 10 et 15 en Colombie-Britannique—pour ne nommer que quelques projets importants.

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires aide les aéroports régionaux et locaux à financer des projets d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des biens et à la réduction des coûts d'exploitation. Ces aéroports sont des liens de transport essentiels pour les collectivités du pays. Cette année, 38 projets ont été retenus pour un financement dans des localités telles que Dawson Creek, en Colombie-Britannique; Lynn Lake, au Manitoba; Moosonee, en Ontario; et Sydney, en Nouvelle-Écosse.

• (1540)

[Français]

Par ailleurs, Transports Canada participe de façon importante, avec d'autres ministères et organismes, à des initiatives visant à renforcer la sûreté et l'efficacité à nos postes frontaliers. Chaque jour, 35 000 camions franchissent la frontière canado-américaine.

L'an passé, le gouvernement fédéral, en partenariat avec les provinces et les administrations de ponts, a annoncé des investissements de plus de 1 milliard de dollars pour faciliter l'écoulement sûr et efficace de la circulation à nos principaux postes frontaliers.

Cette année, Transports Canada est responsable d'administrer le financement de projets importants d'infrastructures à plusieurs postes frontaliers au pays, y compris les postes situés dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique, et, en Ontario, à Fort Erie, Sarnia, Windsor, le poste frontalier le plus achalandé au Canada.

Ces corridors commerciaux sont des artères vitales pour notre économie, et les collectivités locales ne sont pas les seules à en bénéficier. Ils profitent aussi aux collectivités de tout le pays qui dépendent des échanges commerciaux avec les États-Unis.

En ce XXI^e siècle, l'environnement préoccupe tout le monde. Les Canadiens et les Canadiennes s'attendent à ce que les gouvernements et l'industrie tiennent compte des objectifs sociaux et environnementaux quand ils prennent des décisions touchant les investissements et l'activité économique. Nous devons admettre que malgré tous les avantages économiques qu'ils procurent, les transports ont un impact négatif sur l'environnement. Nous n'avons qu'à penser à la détérioration des sols, à la qualité de l'air et aux problèmes environnementaux qui affectent le monde entier, comme les changements climatiques.

Les zones urbaines sont aux prises avec le grave problème de la congestion. C'est pourquoi Transports Canada participe à des projets importants de transport en commun afin de résoudre les problèmes d'engorgement et d'améliorer la qualité de l'air, notamment à Vancouver, dans la région de Toronto et dans la région de la capitale nationale. Plus récemment, on a annoncé la participation de Transports Canada à une étude sur un projet de lien ferroviaire à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

Cette année, le ministère alloue plus de 60 millions de dollars à des initiatives liées à l'environnement. Nous apportons notre soutien à huit villes et collectivités en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports en milieu urbain. Ces projets comprennent des initiatives telles que le covoiturage et la réservation de places, le covoiturage parrainé par l'employeur et un programme mettant des voitures électriques à haut rendement et des vélos à la disposition des navetteurs inscrits.

En dernier lieu, une partie importante de notre budget sert aux dépenses d'exploitation, surtout aux coûts relatifs au personnel, bien sûr, ce qui comprend les inspecteurs de la sécurité dont j'ai parlé plus tôt et qui surveillent la sécurité du réseau de transport dans tout le pays.

Une portion du budget d'exploitation sert aussi à des projets de recherche et développement. Par exemple, nous appuyons les systèmes de cartes électroniques et d'information ultramodernes qui visent à rendre le port de Montréal accessible 24 heures par jour tout en réduisant considérablement les coûts pour les utilisateurs.

Nous travaillons en ce moment à appliquer ce système à la Voie maritime du Saint-Laurent pour rendre la navigation plus sûre et plus efficace. Cette année, des travaux ont permis d'accroître le maximum de charge permise sur le Saint-Laurent d'environ 300 tonnes de jauge brute par navire.

Transports Canada se démarque aussi à l'échelle mondiale par les efforts qu'il déploie pour améliorer la sécurité de l'aviation en hiver. Chaque année, nous mettons à l'essai de nouveaux liquides dégivrants. Nous avons aussi publié des lignes directrices sur l'enlèvement de la neige et de la glace sur les ailes d'avions, qui sont maintenant suivies dans le monde entier. Ce n'est qu'un des nombreux exemples de ce que nous faisons pour rendre les transports plus sécuritaires pour les Canadiens des petits et grands centres et des collectivités nordiques qui dépendent de ces liens vitaux pour survivre.

Bref, voilà ce que le budget principal nous permet d'accomplir et, manifestement, cet argent est investi de façon judicieuse.

[Traduction]

Maintenant, regardons le budget supplémentaire des dépenses. Comme vous pouvez le voir, nous demandons 164 millions de dollars additionnels pour diverses initiatives. Je ne compte pas reprendre toute la liste des dépenses envisagées, mais j'aimerais m'attarder sur certains points.

Tout d'abord, nous demandons des crédits supplémentaires de 45 millions de dollars pour Marine Atlantique. À l'heure actuelle, Marine Atlantique prévoit un déficit d'exploitation de plus de 156 millions de dollars pour les cinq prochaines années. Ces fonds supplémentaires permettraient à la compagnie de ne pas hausser ses tarifs et de maintenir ses niveaux de services actuels, ce qui est très important pour la qualité de vie dans la région de l'Atlantique, spécialement à Terre-Neuve-et-Labrador.

Deuxièmement, nous demandons 40,6 millions de dollars pour le budget de Transports Canada pour couvrir l'aide financière à court

terme de 81 millions de dollars accordée par le gouvernement aux administrations aéroportuaires. Cette mesure a été annoncée en juillet 2003, suite à plusieurs événements difficiles survenus dans le secteur de l'aviation entre 2001 et 2003, dont les attentats terroristes du 11 septembre et l'épidémie du SRAS.

Troisièmement, nous demandons 37 millions de dollars pour accroître les paiements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien pour les dépenses en immobilisations rattachées au déploiement des systèmes de détection des explosifs. Il ne s'agit pas là de nouveaux fonds. Cet argent était prévu dans le budget de 2003-2004, mais n'a pas été dépensé en raison de retards inévitables dans le déploiement de l'équipement. L'Administration est déterminée à respecter l'échéance du 1er janvier 2006 pour le déploiement des systèmes de détection des explosifs, en partenariat avec les administrations aéroportuaires.

Cela m'amène à un autre point important au sujet de ces budgets. Plusieurs de nos dépenses se font en partenariat avec d'autres organisations—les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations municipales; les administrations aéroportuaires et portuaires et les administrations des ponts; les milieux universitaires et les établissements de recherche; et le secteur privé. Nos partenaires comptent sur cet appui. Ce sont là trois aspects importants de notre budget supplémentaire des dépenses.

Nous demandons aussi une augmentation du financement pour les services ferroviaires voyageurs dans les régions et zones éloignées. Ces fonds pourraient servir au financement de services voyageurs entre Toronto et North Bay ainsi qu'entre Sault Ste. Marie et Hearst, en Ontario; entre Sept-Îles et Schefferville au Québec, et Labrador City à Terre-Neuve-et-Labrador, et entre The Pas et Pukatawagan, au Manitoba.

Les fonds serviraient également à l'évaluation, à la gestion et à l'assainissement de sites contaminés.

En terminant, j'aimerais prendre quelques minutes pour aborder deux points qui pourraient aussi avoir des conséquences. Par exemple, nous demandons un report de crédits de 4 millions de dollars du budget d'immobilisations pour compenser pour les retards connus dans d'autres projets. En effet, même les projets les mieux planifiés sont parfois retardés.

L'un de ces projets est la reconstruction d'un quai à Blanc Sablon, au Québec. Pour ceux qui ne connaissent pas la région, Blanc Sablon est une petite collectivité située à l'extrémité Est de la Côte-Nord au Québec. Le quai en question est un lien vital avec le monde extérieur. On l'utilise pour l'approvisionnement de la population locale en produits pétroliers et biens de consommation. De plus, un service quotidien de traversier y est assuré huit mois par année à destination de Terre-Neuve-et-Labrador. Le projet a connu des retards que nous ne pouvions contrôler. Cependant, ce projet est capital et il aura des répercussions positives sur cette petite collectivité.

De l'autre côté du pays, nous demandons un peu plus de 6 millions de dollars pour des travaux d'assainissement à Rock Bay dans le port de Victoria, travaux qui seront réalisés en collaboration avec la British Columbia Hydro. Ce site est l'un des plus contaminés en Colombie-Britannique. Le financement de ce projet, qui provient du Plan d'action accéléré d'assainissement des sites fédéraux contaminés, améliorera la qualité de l'environnement dans le port et permettra plus tard de céder cet emplacement à des intervenants locaux.

Le budget supplémentaire des dépenses comprend aussi des fonds pour les contributions permanentes à la sûreté maritime, y compris un nouveau programme de financement pour aider nos ports à satisfaire aux nouvelles exigences internationales en matière de sûreté et à demeurer des portes d'entrée sûres et efficaces en Amérique du Nord.

• (1545)

[Français]

Comme je l'ai dit au début, monsieur le président, je crois que nous reconnaissons tous l'importance des transports dans notre quotidien. C'est pourquoi nous devons étudier attentivement toutes les propositions contenues dans ces budgets.

Ces budgets présentent, à mon sens, un plan réfléchi, modeste et équilibré des dépenses envisagées par le ministère pour le reste de l'exercice financier. Selon moi, si notre ministère possédait une plus grande capacité de faire des investissements ciblés dans l'infrastructure de transport en vue d'accroître davantage la sécurité et la sûreté des transports et de protéger l'environnement, le Canada en bénéficierait.

Après l'examen des programmes, Transports Canada a appris à collaborer davantage avec des partenaires pour avoir accès aux fonds disponibles dans le cadre de programmes d'autres ministères et organisations qui appuient aussi les priorités en matière de transport.

Nous travaillons étroitement avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations municipales sur plusieurs priorités, comme les projets routiers, en vue d'atteindre nos objectifs communs en ce qui concerne le réseau de transport national, et ce, de la façon la plus économique qui soit.

J'espère que vous nous appuierez en endossant ces dépenses et en planifiant de nouvelles initiatives de transport qui contribueront à améliorer notre prospérité ainsi que la qualité de vie de tous nos concitoyens.

Monsieur le président, j'aimerais vous présenter les membres de la haute direction du ministère qui m'accompagnent aujourd'hui: Louis Ranger, le sous-ministre des Transports; Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et Sûreté; Kristine Burr, sous-ministre adjointe, Politiques; André Morency, sous-ministre adjoint, Services généraux; et Ronald Sully, sous-ministre adjoint, Programmes et Cessions, ainsi que Me Jacques Pigeon, avocat général principal.

Monsieur le président, nous sommes à votre disposition pour répondre à toutes vos questions.

• (1550)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre. Je suis sûr qu'il y aura des questions pour vous aujourd'hui, même concernant votre bien-aimée ACSTA.

Nous allons commencer avec M. Gouk.

Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Merci, monsieur le président.

Bon après-midi, monsieur le ministre. Je peux vous assurer que j'ai toutes sortes de questions, dont certaines que je vous ai déjà posées.

Je vais me concentrer aujourd'hui sur les dépenses, puisque nous sommes ici pour cela, et plus précisément celles intéressant les aéroports, du moins pour commencer. Nous revenons tous deux d'une conférence réunissant l'ensemble de l'industrie du transport

aérien. Le problème numéro un, aux yeux de celle-ci, ce sont les loyers aéroportuaires. Ils échappent à tout contrôle. Quelles initiatives prévoyez-vous de prendre en vue de geler, puis de réduire, les loyers des aéroports nationaux?

L'hon. Jean Lapierre: Monsieur Gouk, j'aimerais bien que vous soyez ministre des Finances pendant une minute. Je pourrais peut-être alors réaliser ces deux objectifs et revenir à un système juste et équitable pour nos aéroports.

Vous savez que le ministère a fait une étude. Tout le monde admet qu'il faut rectifier certaines iniquités présentes dans le système. Certains baux ont été signés de bonne foi, mais les chiffres sont impressionnants.

Vous savez que le budget de base de ce ministère est financé pour partie par les loyers des aéroports. Évidemment, si nous allons avoir des revenus moindres, nous ne pourrions pas pour autant fermer le ministère. C'est pourquoi il faudrait que j'aie une discussion avec le ministre des Finances.

Je sais que je vais devoir bouger à ce sujet. Je vais devoir m'adresser au Cabinet, étaler tous les chiffres et leur montrer la réalité. La plupart des membres du Cabinet, et j'en suis sûr la plupart des députés, ont entendu les administrations aéroportuaires expliquer les répercussions des loyers et les effets sur les prix qu'elles doivent facturer aux transporteurs et ainsi de suite.

Je vais devoir agir à cet égard. J'espère pouvoir saisir le Cabinet avant Noël, car nous savons que la fin de l'année représente une échéance pour eux, et mettre en place un système plus équitable. Mais j'aimerais faire cela en conjonction avec un nouveau site aéroportuaire.

Je pense que si l'on va remanier les loyers, il ne faut pas perdre de vue non plus que ces aéroports sont des biens publics. Il se pose toutes sortes de problèmes de gouvernance, etc. dont j'aimerais aussi vous faire part. Nous pourrions aussi avoir une loi sur les aéroports. Je pense que les deux devraient aller de concert. Autrement, ce sera très difficile.

Je pense que nous devons nous montrer responsables en ce qui concerne les loyers et responsables en ce qui concerne l'administration des aéroports. Voilà comment j'ai l'intention de procéder.

M. Jim Gouk: Merci. Bien que vous ne m'ayez pas donné la réponse que j'espérais dans la première partie, vous avez répondu en même temps à ma question suivante.

Certes, il faut une bonne gouvernance. Si l'on va baisser leurs coûts d'un côté, il faudra contrôler aussi leurs dépenses à l'autre bout, afin qu'il y ait un équilibre et que les compagnies aériennes soient bénéficiaires.

Votre prédécesseur immédiat a introduit une formule qui revenait à reporter une partie du loyer. Vous avez dit que vous ne pouvez pas baisser les loyers car votre ministère en dépend et que vous devez travailler avec les Finances. De toute évidence, quelque chose a dû bien marcher la dernière fois car il y a eu ce report, ce qui signifie que personne n'a économisé de l'argent mais que le ministère ne l'a pas touché non plus et a pourtant survécu.

Maintenant nous avons tout cet argent en attente et sans que cela n'ait servi à rien. Le ministère a dû s'en passer. Ne pourrait-on pas envisager, pour commencer, de renoncer à la perception du loyer reporté, étant donné que vous avez pu vous débrouiller sans ce montant et que les loyers réguliers continueront d'être versés en attendant des changements? Pourrait-on faire cela, comme point de départ, sans trop entamer votre budget?

L'hon. Jean Lapierre: Puisque je n'étais pas là lorsque cette disposition a été prise, je vais demander à Louis Ranger de répondre.

M. Louis Ranger (sous-ministre, ministère des Transports): L'allègement de 10 p. 100 qui a été accordé ne représentait pas une diminution de loyer, mais un report du paiement.

M. Jim Gouk: Un loyer différé.

M. Louis Ranger: Sur la période considérée, le report vaut 80 millions de dollars, mais pour l'exercice en cours, il coûte 40,6 millions de dollars au ministère. C'est exactement le chiffre que vous trouvez dans le budget supplémentaire des dépenses, si bien que le centre nous indemnise, en quelque sorte, comblant le manque à gagner pour nous.

• (1555)

M. Jim Gouk: Je réalise que la vie a continué au ministère. Ma question est la suivante, sachant que la vie a continué, pourrait-on rapidement renoncer à la perception de la portion différée du loyer des administrations aéroportuaires?

M. Louis Ranger: Je suppose que cela pourrait faire partie des options envisageables. Le ministre a dit que nous allions nous adresser au Cabinet. Je peux vous le dire, les aéroports ont réfléchi de leur côté et interviennent pour que cela fasse partie du train de mesures.

M. Jim Gouk: Pendant que vous discutez avec le ministre, vous pourriez peut-être aussi... Nous avons déjà parlé des nouvelles contraintes imposées aux petits aéroports régionaux. Dans la plupart des cas, ils sont gérés par de petites municipalités ou des autorités locales disposant d'une assiette fiscale très réduite. Lorsqu'elles ont pris en main ces aéroports, elles ont pris un certain nombre de mesures de réduction des coûts agréées par le gouvernement.

Lorsqu'il n'intervient pas de changement dans la taille de l'aéroport... Si un aéroport s'agrandit et se développe, très bien, de nouveaux critères prennent évidemment effet. Mais lorsque ces aéroports ne connaissent pas d'expansion, le gouvernement devrait leur donner l'assurance que de nouvelles contraintes ne leur seront pas imposées, du genre CAR 308.

Quelles mesures pouvez-vous prendre à cet égard?

L'hon. Jean Lapierre: Je dois vous dire que c'est l'une des choses dont on m'a parlé un mois avant que je devienne ministre des Transports. J'ai entendu les doléances et, franchement, je les ai trouvées justifiées. Certains de ces petits aéroports ne pourraient pas survivre avec cette responsabilité nouvelle. Vous avez raison. L'aéroport de Val-d'Or, par exemple, m'a dit que si nous imposions ce règlement, cela lui coûterait de l'ordre de 350 000 \$—de l'argent qu'il ne possède pas.

Donc, nous avons retardé cela. À mon avis, chaque fois que l'on impose une obligation nouvelle aux aéroports, il faut déterminer les conséquences financières—et nous savons qu'ils n'ont pas de marge de manoeuvre. Je pense que nous devons en être très conscients et chaque fois que nous promulguons un nouveau règlement qui a des conséquences financières, il faudra voir comment ces choses seront financées, parce que nous savons que les aéroports manquent de moyens.

Le président: Dernière question, monsieur Gouk. Votre temps est presque écoulé.

M. Jim Gouk: Dans le même ordre d'idée, lorsque vous envisagez de réduire les loyers des gros aéroports, loyers dont on pourrait arguer que le montant devrait servir en partie à financer le programme PAIA, pouvez-vous nous donner l'assurance que ce

programme ne sera pas réduit et que l'on envisagera peut-être même de l'élargir—pas d'un montant énorme mais en reconnaissance du fait, comme vous l'avez dit vous-même, que ces aéroports ont du mal à survivre et ont besoin d'aide pour continuer à alimenter les grands aéroports plate-forme, ceux qui font marcher tout le système.

L'hon. Jean Lapierre: Je dois vous dire que le programme PAIA a également fait l'objet d'un examen et s'est avéré être un très bon programme et nous voulons évidemment le reconduire et veiller à ce que des fonds soient à la disposition des petits aéroports. Nous avons eu une discussion à ce sujet à la conférence fédérale-provinciale des ministres des Transports et tous les ministres provinciaux ont fait savoir qu'il fallait maintenir l'aide à ces aéroports.

Le vrai problème avec lequel je continue à me débattre—et je vous demande également votre aide, car il y a des aéroports que nous pouvons aider parce qu'ils ont les milles-passagers et ce genre de choses—c'est celui des petits aéroports. Ils sont un problème. J'en ai parlé aux ministres provinciaux. Nous sommes censés recevoir un rapport d'ici le mois de mars sur l'utilisation que l'on fait de ces aéroports.

[Français]

utilisation que l'on fait de ces aéroports.

[Traduction]

Mais en fin de compte, il faudra bien trouver un moyen. Je ne sais pas, mais certains de mes collègues, par exemple, m'ont parlé d'un modèle américain d'assistance à certains aéroports éloignés, ce genre de choses. Nous tous nous débattons avec ce problème des petits aéroports. Personne ne veut en assumer la responsabilité. Les provinces disent: «C'est votre problème», puis certaines municipalités se retrouvent prises avec et n'ont pas l'assiette fiscale pour les faire vivre.

Le prochain défi sera donc probablement toute cette interrogation sur la mission de ces aéroports, savoir s'ils sont un outil de tourisme ou de développement économique ou une partie intégrante de notre réseau de transport. Mais nous allons certainement devoir reconduire le PAIA, car c'est impératif.

M. Jim Gouk: Je connais bien cette problématique et je serais ravi de vous rencontrer pour en parler.

Hon. Jean Lapierre: J'apprécierais.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

Merci, monsieur le ministre.

Madame St-Hilaire, vous avez la parole.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, de votre présentation. Je vous avouerais d'entrée de jeu que j'ai regardé votre budget, vos crédits. Ce qui m'étonne le plus, c'est que je ne saisis pas bien vos priorités. Vous parlez beaucoup de sécurité et d'environnement, mais je n'ai pas l'impression que cela se reflète dans votre budget. Cela m'inquiète un peu.

Par exemple, vous avez expliqué rapidement la diminution du budget de VIA Rail. J'imagine que la suppression du Programme de commandite a contribué à diminuer un peu l'aide à VIA Rail. Cela mis à part, quand vous avez parlé de développement durable, je m'attendrais à ce que vous envoyiez un message clair à savoir que pour vous, le transport en commun est important et VIA Rail est un enjeu important. Cependant, vous envoyez un message contradictoire en diminuant l'aide à VIA Rail.

Comment justifiez-vous une diminution de 74 millions de dollars?

• (1600)

L'hon. Jean Lapierre: Premièrement, quand on parle de budget par rapport à la sécurité, vous ne perdez rien pour attendre parce que déjà, en termes de dépenses du gouvernement pour la sécurité, depuis le 11 septembre, on a dépensé près de 7 milliards de dollars. Bien sûr, cela ne vient pas entièrement du ministère des Transports, mais d'un peu partout dans le système.

Donc, notre engagement envers la sécurité est important, et nous sommes à développer encore d'autres éléments du programme de sécurité. Nous reviendrons devant vous. Dans les prochains crédits, après le prochain budget, je suis certain que vous serez impressionnés par l'ampleur des montants qu'on doit dépenser en matière de sécurité, non seulement au niveau du secteur de l'aviation, mais aussi au niveau des secteurs maritime et ferroviaire. Donc, on continue et, je pense, on améliore les choses de mois en mois.

Au sujet de VIA Rail, permettez-moi de vous dire qu'au moment où on se parle, nous sommes à combler deux postes, celui du président du conseil et celui du PDG de VIA Rail. Ces bureaux-là se sont vidés précipitamment. Dès qu'on aura comblé ces deux postes et ceux au conseil d'administration... Je dirais que cette année en est une de transition. Après cela, je suis convaincu que les gens de VIA Rail vont nous faire des propositions et qu'ils ne manqueront pas d'imagination fertile en matière de dépenses.

Cependant, nos engagements et nos priorités ont été beaucoup plus en matière de santé, en matière de transferts de péréquation. Nous aurons le transfert pour les garderies, nous aurons les congés parentaux.

Ce qui est arrivé, c'est que le gouvernement a mis beaucoup l'accent sur les préoccupations immédiates des Canadiens. J'espère que lorsque l'ensemble de ces ententes seront signées, on pourra passer à des priorités véritablement fédérales.

J'ai hâte, personnellement, qu'on puisse utiliser certaines ressources financières. Or, VIA Rail est probablement un endroit où on pourrait le faire en termes d'équipement, mais cela ne serait pas réaliste de le faire dans ces crédits budgétaires-ci. Dans les derniers budgets, on a coupé une partie du programme d'investissement. Je me dis que lorsque je reviendrai devant vous avec un plan d'investissement chez VIA Rail, j'irai chez le ministre des Finances et ce sera pour un plan d'ensemble.

Toutefois, cette année, nous sommes dans une année de transition, à cause des événements que vous connaissez.

Mme Caroline St-Hilaire: Vous avez parlé de sécurité. Cela semble un enjeu important pour vous et votre gouvernement. On se rappelle tous la taxe sur la sécurité, entre autres au niveau des transporteurs aériens. Il en a été question aujourd'hui à la Chambre. Qu'on le fasse au niveau du transport aérien international, c'est une chose, mais, comme je vous l'ai déjà dit, qu'on le fasse au niveau du transport régional, c'est autre chose. Pour moi, c'est problématique, de même que pour les transporteurs régionaux ainsi que pour ceux qui utilisent le transport régional.

Vous parlez de milliards de dollars pour la sécurité, mais si je comprends bien, vous percevez cette taxe de sécurité. Où exactement la réinjectez-vous?

Vous parlez de faire la même chose dans le domaine du transport maritime. Qui va payer pour mettre sur pied les mesures de sécurité que vous souhaitez avoir dans le domaine du transport maritime?

L'hon. Jean Lapierre: En ce qui a trait au transport aérien, bien sûr, il y a eu cette vérification qui a été faite à la demande du ministère des Finances. Il faut mettre cela en perspective. Qu'est-ce qui est arrivé quand l'agence a été mise en place? Les chiffres qu'on a vus couvrent jusqu'à mars 2003. Il y a beaucoup d'équipements et d'autres choses qui étaient commandés et qui n'étaient pas rentrés.

On avait dit à cette époque que la taxe servirait à la sécurité aérienne, mais sur une période de cinq ans. Je suis donc convaincu que, par monts et par vaux, cela va finalement s'équilibrer. D'ailleurs, au début, les estimations pour cette taxe avaient été très élevées. C'est pour cette raison que le ministre des Finances a procédé à une réduction de cette taxe; elle est maintenant de 12 \$.

En matière de sécurité maritime, il n'est pas question d'imposer une nouvelle taxe spéciale. Cela viendra des ressources générales du gouvernement.

• (1605)

Mme Caroline St-Hilaire: En ce qui a trait à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, il y a aussi une diminution du budget. La Société des ponts fédéraux a fait un rapport très intéressant—je fais d'ailleurs une petite parenthèse pour vous au cas où vous n'auriez pas eu le temps de le lire—qui fait une petite allusion à l'autoroute 30, un dossier qui vous tient personnellement à coeur. En fait, je le cite parce que c'est très intéressant:

... le nombre de camions qui traversent le pont Champlain a doublé entre 1993 et 2002, soit une hausse de 11 p. 100 par année. En 2002, 4,5 millions de camions ont utilisé le pont, comparativement à moins de 2 millions en 1992.

On disait justement que l'autoroute 30 pourrait donner un petit coup de pouce, ce qui aiderait à l'environnement et au désengorgement.

En parlant de transport routier, je me demandais justement s'il était possible d'avoir la ventilation par province du budget alloué au Programme d'infrastructures routières et de connaître les chiffres pour la province de Québec.

L'hon. Jean Lapierre: On a certainement cela.

En attendant, je vous parlerai de l'autoroute 30. Dans mon esprit, parmi tous les dossiers au Québec, c'est le dossier prioritaire. Je dois vous avouer que je parle pratiquement à toutes les semaines aux gens du gouvernement du Québec, qui auront, bien sûr, la maîtrise d'oeuvre. On a vu que l'Assemblée nationale est en train d'étudier la législation concernant les partenariats publics-privés.

Dans l'autre tronçon, les choses évoluent rapidement. Je dois vous avouer qu'on pousse à tous les jours sur la machine. Je pense que c'est une question urgente. Montréal est la seule ville en Amérique du Nord qui n'a pas de voie de contournement. Nous partageons les mêmes priorités. C'est certain que cela créera un allègement au niveau des ponts.

Dans ma première vie, quand je venais à Ottawa, je partais tranquillement de Granby le dimanche soir, habituellement, en me disant qu'il n'y avait pas de circulation. Et je passais facilement. Par contre, le problème que j'ai maintenant, c'est que les routes sont bloquées partout le dimanche soir. La circulation a beaucoup augmenté. En ce sens, l'autoroute 30 pourra aider.

Maintenant, en ce qui a trait à la ventilation par province...

Mme Caroline St-Hilaire: Serait-il possible d'avoir les priorités et la partie ventilée pour le Québec?

M. André Morency (sous-ministre adjoint, Groupe des services généraux, ministère des Transports): Nous l'avons seulement en anglais, mais nous l'avons.

L'hon. Jean Lapierre: Est-ce que nous pouvons la leur donner?

M. André Morency: Ils la veulent dans les deux langues. Nous avons définitivement la ventilation par province; cela ne pose pas de problème.

L'hon. Jean Lapierre: Nous nous assurerons que vous l'avez rapidement.

[Traduction]

Le président: Vous pouvez la remettre au greffier, qui distribuera à tous.

Merci, madame St-Hilaire.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Merci, et merci encore d'être venu nous rencontrer aujourd'hui.

J'ai plusieurs questions. M. Gouk a mentionné le report du CAR 308. J'ai l'impression, en fait, que le CAR 308 est un bon règlement mais les petits aéroports n'ont pas l'argent pour l'appliquer au même titre que les grands. Donc, en substance, les normes de sécurité dans les petits aéroports sont inférieures.

Je vois dans le budget des dépenses—à moins que je voie de travers car je n'ai pas mes lunettes—que le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires reçoit moins d'argent...

M. Louis Ranger: Deux points. Pendant plusieurs années, le PAIA était doté de 35 millions de dollars par an. Lorsque le CAR 308 a été introduit, on a augmenté le montant de 3 millions de dollars pour le porter à 38 millions, sachant que cela ne couvrirait pas tous les frais et certainement pas les coûts d'exploitation. Et cela était un problème.

Le CAR 308 a maintenant été mis en attente. Nous avons une autorisation pour cinq ans et nous cherchons à la reconduire. Ce sont des crédits qui proviennent du budget du ministère, et nous sommes en train de demander le prolongement du programme. Nous visons le même montant.

Mme Bev Desjarlais: Ce qui revient à dire que vous admettez qu'il ne sert à rien d'imposer ce règlement, alors autant reprendre tout l'argent plutôt qu'accorder les fonds supplémentaires qu'il faudrait pour mettre tous les aéroports au même niveau de sécurité?

M. Louis Ranger: Non, je dis que nous demandons le même montant, soit 190 millions de dollars sur cinq ans, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas de changement à cet égard et que nous pourrions

respecter notre engagement. L'utilisation de cet argent sera fonction des mêmes paramètres qu'aujourd'hui, à savoir qu'il existe quatre niveaux de priorité, les deux premiers intéressant la sécurité.

• (1610)

Mme Bev Desjarlais: D'accord.

Vous avez mentionné les loyers aéroportuaires. Cela fait plusieurs années que je demande que l'on nous montre l'analyse économique qui démontrerait si les grands aéroports paient ou non des loyers excessifs. On nous a dit que ces loyers font partie du budget de base du ministère, et que s'il perd ce revenu, l'équilibre sera rompu.

Je m'interroge. Tous ces loyers aéroportuaires ne sont pas versés dans un fonds distinct. Tout va au Trésor, n'est-ce pas? Comment expliquer, dans ces conditions, que le gouvernement affiche un excédent budgétaire et affirme en même temps que vous ne pouvez avoir plus de crédits pour remplir toutes les missions du ministère des Transports? Les recettes générales affichent un excédent, je crois. Le gouvernement a mentionné un surplus budgétaire, n'est-ce pas?

L'hon. Jean Lapierre: Oui, mais nous ne sommes pas directement branchés sur la pompe.

Mme Bev Desjarlais: Eh bien, je ne sais pas. Il me semble que les contribuables se disent que c'est toujours leur argent et se demandent pourquoi on ne pourrait pas s'en servir pour financer certains de ces projets de transport.

Je veux mentionner le financement de VIA Rail, que le ministre précédent avait promis, les crédits supplémentaires pour VIA Rail. Ils ont été supprimés. Puis, de nouveau, à moins que je n'ai la berlue, je vois que VIA Rail elle-même reçoit un peu moins. Vous n'êtes peut-être pas branché directement sur la pompe à dollars, mais je pense que les contribuables canadiens considèrent que c'est de leur argent qu'il s'agit et ils se demandent comment on peut parler d'un excédent alors que vous devez effectuer toutes ces coupures.

L'hon. Jean Lapierre: Je dois dire que, lorsque l'on considère la réalité financière globale du gouvernement, c'est là une chose, mais qu'il nous incombera de faire en sorte que les questions de transport soient en bonne place dans les discussions. Je vais devoir convaincre mes collègues, surtout le ministre des Finances, d'accorder des crédits supplémentaires pour les projets qui en valent la peine.

Dès que nous aurons une nouvelle direction chez VIA, celle-ci formulera quelques suggestions, j'en suis sûr, et nous verrons alors si, par exemple, nous avons les moyens d'aller de l'avant avec quelques projets infrastructurels majeurs. Il est trop tôt pour le dire, à ce stade.

Comme je l'ai dit aussi, mon sentiment est que nombre des priorités que nous nous étions fixées auront été mises en œuvre d'ici l'an prochain. Le gouvernement entrera alors dans une nouvelle phase et j'espère que nous investirons un peu plus dans notre sphère de compétences, dont fait partie VIA.

Mme Bev Desjarlais: D'accord. Mais ne peut-on dire que l'argent provenant des loyers aéroportuaires fait partie intégrante des recettes générales et donc de l'excédent budgétaire affiché?

M. Louis Ranger: Le sujet du jour est le droit pour la sécurité des transports aériens. Celui-ci est absolument versé au Trésor.

Les loyers aéroportuaires vont directement au ministère et représentent une grosse source de revenu pour lui. Une autre grosse source de revenu sont les licences, les redevances pour l'octroi de licences. C'est une autre source importante de revenu. Tout cela va dans les caisses du ministère et c'est pourquoi, si l'on parle de geler ou de réduire les loyers aéroportuaires, nous aurons besoin d'une compensation.

Mme Bev Desjarlais: Donc, dans la pratique, cet argent va bien dans un fonds distinct réservé au ministère des Transports; il ne fait pas partie des recettes générales.

M. Louis Ranger: L'argent va à Transports, mais il n'est pas comptabilisé à part, n'est pas réservé à des dépenses spécifiques; c'est une source de revenu parmi d'autres. Une autre source, comme je l'ai dit, sont les redevances pour les licences. Une autre source, bien entendu, est l'apport du centre, du ministère des Finances, C'est là-dessus que nous finançons l'ensemble de notre budget.

Mme Bev Desjarlais: Avant l'entrée en vigueur des loyers aéroportuaires, Transports Canada recevait davantage d'argent de...

M. Louis Ranger: Je suis très heureux que vous posiez la question. Auparavant, nous avions ce que l'on appelait la TTA, la taxe sur le transport aérien, qui frappait tous les aéroports. Certains disent que si nous l'avions conservée, elle nous rapporterai davantage. Les aéroports ont donc toujours été pour nous, traditionnellement, une source distincte de fonds.

Mme Bev Desjarlais: D'accord.

Le président: Vous avez encore une minute.

Mme Bev Desjarlais: Je n'ai pas mes lunettes, je vous prie de m'excuser. Je vais avoir du mal à trouver la bonne ligne. Pouvez-vous me dire quel était le chiffre pour le coût de la voie ferrée entre Le Pas et Pukatawagan? Vous aviez indiqué le montant.

• (1615)

Hon. Jean Lapierre: Je n'ai pas mentionné le montant, mais...

Mme Bev Desjarlais: Si, je crois que oui.

M. Louis Ranger: J'ai le chiffre quelque part. M'accordez-vous 30 secondes?

Mme Bev Desjarlais: Désolée.

Le président: Voulez-vous connaître le montant?

Mme Bev Desjarlais: Oui, le montant en dollars.

Le président: On nous dit que c'est 7 millions de dollars.

Mme Bev Desjarlais: Destinés précisément à quoi?

L'hon. Jean Lapierre: Le coût total est de 7 millions de dollars. Notre part est de 5,5 millions de dollars.

Mme Bev Desjarlais: Si c'est 7 millions de dollars et que votre part est de 5,5 millions de dollars, qui paie les 1,5 millions restants?

Une voix: ... [Note de la rédaction: inaudible]... et les Premières nations contribuent 0,75 millions de dollars.

Mme Bev Desjarlais: D'accord. Lorsque vous avez dit 7 millions de dollars, cela donnait l'impression que les 7 millions de dollars provenaient du ministère.

L'hon. Jean Lapierre: Non.

Mme Bev Desjarlais: Et à quoi ont servi précisément les 5,5 millions de dollars?

L'hon. Jean Lapierre: Helena, pouvez-vous prendre place à la table, s'il vous plaît?

Le président: Veuillez vous présenter, s'il vous plaît.

Mme Helena Borges (directrice générale intérimaire, Politiques de transport terrestre, ministère des Transports): Je suis Helena Borges, directrice générale de la Politique de transport terrestre.

La dépense vise à aider les Premières nations à acheter la ligne à la Hudson Bay Railway Company.

Mme Bev Desjarlais: D'accord, merci.

Le président: Merci.

Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Merci.

Monsieur le ministre, je suis sûr que tout le monde se joint à moi pour vous souhaiter la bienvenue au comité.

L'un des éléments qui a été mentionné récemment, ce sont les droits d'atterrissage dans les différents aéroports. On a appris récemment qu'il en coûte plus de 3 000 \$ pour faire atterrir un avion à Toronto, comparé à quelques centaines de dollars à Atlanta. Dans ces conditions, de quelle sorte d'orientation ou de quelle sorte de réflexion pouvez-vous nous faire part? Que pouvez-vous nous indiquer pour ce qui est de l'avenir? Je sais que vous avez exprimé l'avis qu'il faut revoir quelques questions de gouvernance.

Certes, la GTAA est en soi une curieuse bête. Chaque fois que j'entreprends des consultations, elle oublie le partenaire principal, c'est-à-dire la Ville de Toronto. Elle organise des réunions sur Pickering tout autour de la ville elle-même mais absolument aucune réunion n'est prévue pour le Toronto métropolitain. Quelle sorte d'axe pouvez-vous esquisser pour le comité? Faites-nous part des aspects sur lesquels vous aimeriez que nous nous penchions lorsque nous discutons de gouvernance des aéroports et de contrôle exercé sur les aéroports. Quelles suggestions pouvez-vous faire au comité de façon à assurer que les citoyens qui sont concernés par une administration aéroportuaire donnée soient consultés, au lieu que celle-ci danse la farandole autour d'eux sans les consulter du tout?

L'hon. Jean Lapierre: Eh bien, c'est l'une des doléances que j'entends le plus souvent, très franchement. Les gens ont l'impression d'être exclus du processus et c'est pourquoi nous avons dû mettre en place de nouvelles règles de transparence. Nous devons également nous poser quelques questions concernant la gestion financière de certaines de ces sociétés sans but lucratif. Devraient-elles se cantonner entièrement dans leurs exploitations canadiennes, ou bien devrait-on les laisser tenter toutes ces expériences dans le monde auxquelles se sont livrées et qui n'ont pas toujours été positives?

Par exemple, si nous réduisons les loyers, sommes-nous sûrs que ce sera répercuté sur les droits imposés aux transporteurs? J'entends souvent l'expression—et je ne veux pas l'appliquer à Toronto—«Taj Mahal» et ce genre de choses. L'inquiétude est grande. On ne peut simplement lever des droits et des taxes et tout ce que vous voudrez sans devoir rendre de compte à quelqu'un. Chaque fois que nous percevons des taxes ou des redevances ou tout ce que vous voudrez, nous devons rendre compte à quelqu'un; ce n'est pas comme si nous étions un club privé. Il faut donc un mécanisme de large concertation, avec une transparence et toutes les règles de gouvernance qui sont maintenant... Même dans le secteur privé, les entreprises se dotent maintenant de meilleures règles de gouvernance et je pense que nos propres sociétés sans but lucratif devraient y être astreintes également.

L'hon. Jim Karygiannis: J'ai une autre question, monsieur le ministre. Nous nous efforçons d'appliquer le Protocole de Kyoto mais il se pose des problèmes relevant de différents ministères. Dans le cadre de cette action, nous constatons que parfois les constructeurs de voitures vont dans la bonne direction volontairement, parfois à contrecœur. Je m'interroge au sujet d'un programme qui doit expirer et qui fonctionne depuis quelques années au sein du ministère, le programme VTP. Seriez-vous prêt à rencontrer vos collègues du Cabinet pour leur demander de prolonger ce programme et même l'élargir? Pouvez-vous nous rassurer et nous dire que vous demanderez des crédits au Cabinet pour éviter que ce merveilleux programme n'expire?

• (1620)

M. Louis Ranger: Je pourrais demander à M. Sully de vous donner les chiffres exacts. Vous avez tout à fait raison, le programme doit prendre fin. C'est un programme très populaire et très modeste et, en tant que sous-ministre, j'aimerais soumettre une nouvelle proposition, afin de reconduire le programme et, même l'élargir. M. Sully pourra vous donner les détails.

L'hon. Jim Karygiannis: Est-ce que le ministre est disposé à s'emparer de ce dossier et à le défendre devant le Cabinet, afin que ce merveilleux programme soit prolongé et qu'il bénéficie d'un financement durable?

L'hon. Jean Lapierre: Cela n'a pas encore été porté à mon attention. Le ministère fait son travail là-dessus, mais ce n'est pas encore monté jusqu'à moi.

Le président: Allez-y, monsieur Sully.

M. Ronald Sully (sous-ministre adjoint, Groupe des programmes et cessions, ministère des Transports): Le programme doit venir à expiration en mars 2006. Comme le sous-ministre l'a dit, il a rencontré un succès énorme. Nous avons déjà testé plus de 100 véhicules et plusieurs millions de Canadiens ont pu les voir. Nous constatons chez la population canadienne un appétit énorme pour des véhicules plus éconergétiques et nous pensons que l'argent que nous avons consacré à ce programme a été extrêmement rentable.

Vous aurez remarqué cette année que Mercedes a introduit au Canada sa voiture intelligente. Mercedes vend cette voiture en Europe depuis déjà quelques années. Elle avait l'intention de la commercialiser au Canada plus tard, mais nous aimons croire qu'elle l'a mise sur le marché canadien environ deux ans plus tôt grâce à l'accueil que ce véhicule a reçu dans la population canadienne. J'ajouterais que, depuis l'annonce, le contingent alloué au Canada a été vendu en l'espace de quelques jours. Je pense qu'ils ont vendu 1 200 unités.

Le moment venu, nous aimerions aller voir le ministre avec une proposition pour prolonger et peut-être élargir ce programme.

L'hon. Jim Karygiannis: Sur le même sujet, si nous continuons dans la direction actuelle, il nous faudra probablement en 2016 156 milliards de dollars de crédits supplémentaires pour la santé rien que pour soigner l'asthme et les maladies liées à l'asthme causées par la pollution. Je veux remercier réellement M. Sully d'avoir porté cela à notre attention.

Monsieur le ministre, je m'adresse de nouveau à vous. Bien entendu, ce merveilleux programme existe aujourd'hui et vous travaillez sur les hybrides et plus tard vous envisagerez les piles à combustible. Mais pour éviter ce coût à long terme, ayant considéré tous ces paramètres avec vos collègues du Cabinet, pouvez-vous nous donner l'assurance que le ministère sera amené à distribuer plus

de crédits, à passer plus de commandes, à créer plus d'infrastructures et à faire plus de recherches? Pourrions-nous avoir votre assurance que le ministère va aller dans cette direction et que les bons programmes qui existent déjà seront renforcés, afin que nous puissions vivre demain dans un environnement plus sain et meilleur?

L'hon. Jean Lapierre: Nous voulons certainement entreprendre tout cela, mais je peux vous dire aussi qu'une chose qui va contribuer est la nouvelle donne avec les municipalités. Si cela marche, franchement, le transport en commun urbain sera un élément de solution. Je pense que cela contribuerait énormément à nos objectifs de Kyoto et améliorerait la qualité de notre vie dans les villes grandes et petites concernées.

Avec ce programme de remise de taxe sur le carburant nous espérons jouer également un rôle majeur en faveur de l'environnement, une fois que notre collègue John Godfrey aura fini ses négociations avec les provinces. J'entends dire que celles-ci marchent très bien. Nombre de ministres provinciaux m'ont dit que leur province veut donner la priorité au transport en commun et c'est là une nouvelle rafraîchissante. Nous parlons là d'investissements majeurs, mais non seulement cela, ces fonds continueront d'affluer année après année après année, si bien que l'on pourra entreprendre des investissements à très long terme pour le transport en commun. Cela aura un effet énorme.

Le président: Merci, monsieur. Merci, monsieur Karygiannis.

Monsieur le ministre, puisque nous sommes diffusés maintenant sur l'Internet et que l'on brandit sans cesse des sigles, pouvez-vous nous dire ce que signifie l'acronyme VTP—ou PVTP?

M. Ronald Sully: C'est le programme de véhicules à technologie de pointe.

Le président: Merci.

Monsieur Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson: Merci, monsieur le président.

Moi aussi, bien sûr, je souhaite la bienvenue au ministre et à ses collaborateurs.

Je vais utiliser moi-même un autre sigle, ACSTA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Pour commencer, monsieur le ministre, pouvons-nous escompter que cette administration comparaitra devant le comité, ou bien cela poserait-il un problème? À votre connaissance, y a-t-il des restrictions qui l'empêcheraient de comparaître devant le comité?

• (1625)

L'hon. Jean Lapierre: Pas du tout. Vous êtes l'autorité. Nous devons tous faire rapport au Parlement et cette administration doit faire rapport au Parlement.

La seule réserve que je formulerais, et autant le faire tout de suite, c'est que si vous vous intéressez à une question de sécurité en particulier, il serait bon de prévoir une séance à huis clos pour traiter strictement des questions sécuritaires. Mais pour le reste, je ne vais pas rédiger de directives. Ces gars-là sont bien payés et ils sont censés faire preuve de jugement—mais ils doivent faire rapport à ce comité.

L'hon. Rob Nicholson: Bien, merci. Je pense que tous les membres du comité sont heureux de l'entendre.

Monsieur le ministre, permettez-moi de parler quelque peu de la redevance de sécurité, un sujet que j'ai déjà abordé avec vous, précédemment à la Chambre.

Tout le monde s'accorde pour dire qu'une tragédie terrible est survenue le 11 septembre il y a plusieurs années, aux États-Unis, et qui a eu des répercussions pour nous tous. Tout le monde applaudit au renforcement des mesures de sécurité aux États-Unis et au Canada et dans tout le reste du monde occidental, car c'est indispensable.

Mais n'y a-t-il pas un petit problème et est-il tellement déraisonnable pour moi de considérer qu'une taxe sécuritaire ne devrait pas peser sur les passagers des compagnies aériennes individuellement? Je sais que le montant a été réduit. Mais ne percevez-vous pas les avantages pour l'ensemble de la société d'une meilleure sécurité dans nos aéroports? Voyez-vous quelque problème dans le fait que les voyageurs supportent le coût seuls alors que nous savons que les mesures sécuritaires sont la responsabilité de tous?

L'hon. Jean Lapierre: Nous pourrions avoir une discussion philosophique à ce sujet. Mais on parle beaucoup de cette notion de l'utilisateur-payeur et c'est sans doute pour cela que le gouvernement a pris la décision, plutôt que de puiser dans les recettes générales.

Je sais que beaucoup de gens dans le secteur aérien ont l'impression qu'on leur prend pour des vaches à lait. C'est ce que j'ai entendu à Vancouver lors de la conférence de l'ATAC. Mais c'était là une décision du gouvernement de l'époque, une décision du ministère des Finances.

Le montant de la taxe a été ramené à 12 \$ et une fois que le programme aura sa vitesse de croisière, peut-être aura-t-il besoin de moins et j'espère que l'on pourra alors ajuster le montant en conséquence. Personne ne considère cela comme une réserve pour autre chose.

La seule différence cette fois-ci—et vous l'admettez—c'est que nous nous donnons cinq ans pour mettre le système en place, et ensuite nous verrons, car l'acquisition du matériel etc. ne représente pas une dépense récurrente, année après année. Il y a certes quelques retards et ce genre de choses, mais au bout de cinq ans, je suis sûr que l'on voudra revoir le programme et déterminer s'il est encore nécessaire et comment le financer.

L'hon. Rob Nicholson: Il vous incombe de conseiller le ministre des Finances et vous-même avez parlé de vache à lait. Ce n'est pas une perception si déraisonnable. Ce programme était censé être financièrement neutre mais voilà que les états financiers vérifiés publiés hier révèlent un profit de 234 millions de dollars... ce n'est pas de l'argent de poche dont nous parlons ici, d'une petite marge de quelques dollars.

Je comprends bien ce que vous dites, mais c'est là énormément d'argent, et les gens ont certainement cette perception qu'il s'agit là d'une nouvelle occasion pour le gouvernement de se remplir les poches.

Votre gouvernement ne sait plus quoi faire de tous ces milliards de dollars. Chaque semaine il découvre un nouveau magot, au moins depuis les élections—ou je ne devrais pas dire cela, c'est juste avant les élections qu'il a découvert tout cet argent dans sa caisse. Ne serait-ce pas raisonnable de votre part que de conseiller au ministre des Finances de supprimer cela? Vous avez réduit le montant de 24 \$ à 12 \$, supprimez-le carrément.

Vous me l'avez dit pendant la période des questions. Vous avez demandé si j'étais intéressé à un secteur des transports dynamique. Je vous renvoie donc la balle. Vous aussi souhaitez un secteur des transports dynamique et vous savez que plus l'on inflige de coûts aux voyageurs individuels et plus le secteur aura du mal à prospérer. Tout le monde s'accorde à dire qu'il se pose des problèmes graves dans le domaine du transport aérien, tant au Canada qu'aux États-Unis, et que la dernière chose dont aient besoin les compagnies, c'est un droit

supplémentaire perçu par le gouvernement qui, à toutes fins pratiques, rapporte énormément pour ce programme, lequel poursuit un objectif que tous les Canadiens, et tout un chacun dans le monde occidental, épousent.

Je vous suggère de devenir le héros de ce comité en allant voir le ministre des Finances pour lui dire: «Voyez, ce programme nous a rapporté suffisamment d'argent, mettons en place les mesures de sécurité qui profitent à tous les Canadiens et supprimons cette taxe. Nous avons beaucoup d'argent et nous n'aurons jamais une meilleure occasion».

• (1630)

L'hon. Jean Lapierre: Vous souhaitez que je devienne un héros en proposant une taxe zéro?

Des voix: Bravo, bravo!

L'hon. Rob Nicholson: Allez-y. Vous serez applaudi. Mes collègues autour de la table vous applaudiront.

L'hon. Jean Lapierre: Merci beaucoup de votre offre, mais non. Laissons le temps au programme de s'établir. Veillons à ce que l'administration soit bien assise et dispose du matériel dans tous les aéroports du pays qu'il faut protéger et ensuite, lorsque le programme sera parvenu à maturité, nous verrons. Mais en plein milieu de l'installation du matériel et de tout le reste, je ne pense pas que ce serait très responsable de notre part.

Faisons donc tout cela, et ensuite le ministre des Finances pourra bien dire que l'on pourrait prélever le coût sur les recettes générales. Mais à ce stade, le programme est loin d'être achevé. Il faut donc l'achever avant de—

L'hon. Rob Nicholson: Je suppose que je pourrais dire au ministre d'utiliser l'argent déjà engrangé jusqu'à ce stade.

Permettez-moi de vous demander—

Le président: Ce sera votre dernière question.

L'hon. Rob Nicholson: La dernière question? D'accord.

Monsieur le ministre, vous avez indiqué dans votre déclaration liminaire que 1 million de dollars ont été mis de côté pour de nouveaux programmes infrastructurels à un certain nombre de postes frontaliers. Est-ce que ce montant va être dépensé cette année, c'est-à-dire que lorsque vous comparâtes au sujet du budget des dépenses dans un an—à moins que le gouvernement n'ait changé—cet argent aura été dépensé et nous devrions voir quelques améliorations dans les domaines que vous avez indiqués?

L'hon. Jean Lapierre: Une grande partie des crédits sera dépensée, c'est sûr, car nous avons des programmes ambitieux à la plupart des postes frontaliers. Je ne sais pas si—

L'hon. Rob Nicholson: Excusez-moi. En guise d'éclaircissement, avez-vous dit «une grande partie» sera dépensée, ou bien que le montant alloué sera dépensé?

M. Ronald Sully: Monsieur, je n'ai pas en tête les chiffres pour cette année. Je peux vous dire que sur le fond d'infrastructure frontalière, à ma connaissance, plus de 500 millions ont déjà été annoncés au niveau fédéral, et certains montants additionnels proviendront de notre programme d'infrastructure stratégique routière. Non, la totalité ne sera pas dépensée cette année, mais une partie. Si vous voulez les détails pour chaque année, nous pouvons vous les fournir.

L'hon. Rob Nicholson: Je serais très intéressé à connaître ces détails.

L'hon. Jean Lapierre: Partout où je suis allé, on voit des projets en cours de construction—dans votre région, à Windsor, partout. Nous avons des projets en cours et les choses bougent. Nous avons encore beaucoup à faire, surtout dans la région de Windsor-Detroit, par exemple: nous avons une phase deux que nous sommes en train de négocier avec la province et la municipalité et tous les autres participants. Mais c'est un dossier très actif.

Le président: Merci.

Monsieur Carrier, je crois savoir que vous allez partager votre temps avec Mme St-Hilaire. Est-ce exact?

Ms. Caroline St-Hilaire: Non.

Le président: Non? Désolé.

D'accord, allez-y.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président. Je remercie M. le ministre ainsi que les hauts fonctionnaires d'être présents à cette rencontre.

J'aimerais souligner l'impression de lenteur que donne le gouvernement fédéral lors de certaines de ses interventions. On sait qu'il s'agit d'une lenteur administrative qui s'explique par la tenue de négociations. Cependant, si on considère en particulier le fonds de cession des ports, pour lequel vous avez cette année un budget de 42,5 millions de dollars, je remarque que pour l'année dernière, rien n'est indiqué. On sait qu'un budget de 23 millions de dollars avait été autorisé. Il semble que presque rien n'ait été dépensé.

La semaine dernière, je lisais une nouvelle concernant le port de Pointe-au-Pic. Des discussions ont présentement lieu sur l'évaluation de la cession de ce port. En effet, le ministre a déclaré qu'il veut faire faire des études par ses fonctionnaires pour voir si l'estimation est juste. Cela semble encore être une mesure non définie dans le temps et pour laquelle il y aura, peut-être, un résultat beaucoup plus tard.

Je veux faire ressortir un autre point. Il s'agit de la question du lien ferroviaire entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Pour moi, cette question est la conséquence d'autres retards d'intervention. En effet, il n'y a pratiquement pas eu d'interventions pour rendre l'aéroport de Mirabel efficace. Par conséquent, on a transféré tous les vols à Montréal. Or, maintenant que tous ces vols ont été transférés, on commence à étudier la possibilité d'un lien ferroviaire. Dans combien d'années celui-ci donnera-t-il un résultat?

Je souhaite que le nouveau ministre prenne des engagements selon des échéanciers précis. En effet, j'aurais aimé voir un montant concernant l'étude en question—il reste quand même quatre mois avant la fin de l'année financière—pour qu'on sache qu'il se fait quelque chose. Comparons cela à l'aéroport de la grande région de Toronto. Il existe un budget de 9,7 millions de dollars pour son lien ferroviaire. On voit donc que, pour d'autres endroits, des budgets sont autorisés.

J'ai l'impression qu'il est urgent de poser des gestes pour l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau si on ne veut pas devoir dire, dans cinq ou dix ans, que cela a été une catastrophe et qu'on va possiblement devoir revenir à Mirabel. Je voudrais donc vous entendre sur ce sujet.

• (1635)

L'hon. Jean Lapierre: Merci de vos questions, monsieur Carrier, notamment sur le Programme de cession des ports. Je ne crois pas

que ce soit à cause de délais administratifs. Transports Canada a clairement exprimé sa volonté de céder les ports.

Dans mes consultations fédérales-provinciales, j'ai rencontré, entre autres, le ministre des Transports du Québec ainsi que sa ministre déléguée, Mme Boulet, et nous avons débloqué le Programme de cession des ports. Il était bloqué depuis plusieurs années, notamment par le gouvernement précédent du Québec. Il y avait donc un blocage total. Maintenant, grâce au nouveau gouvernement du Québec, le gouvernement de M. Charest, qui est prêt à collaborer, des ports seront cédés.

J'ai rencontré un de vos collègues la semaine dernière avec le maire de Pointe-au-Pic. La seule raison pour laquelle nous avons demandé une évaluation supplémentaire, c'est qu'on parlait de 7 millions de dollars de travaux, alors que nous pensons que c'est vraiment plus cher. Nous aurons l'analyse de Travaux publics Canada d'ici la fin du mois. Ce sera donc très efficace. Je vais la partager, d'ailleurs, avec votre collègue et avec les autorités municipales visées. Il y a urgence en la matière.

Il y a d'autres quais. Par exemple, un de vos collègues de la région de Portneuf est venu me parler à ce sujet. Je dois vous dire que nous favorisons la cession et que nous sommes prêts à aller de l'avant, mais au Québec et à Terre-Neuve, incidemment, il y avait un blocage. Grâce à une bonne collaboration fédérale-provinciale, cela débloque aussi à Terre-Neuve.

Je pense que nous allons pouvoir compléter le Programme de cession des ports, qui avait du retard dans ces deux provinces. C'est la réalité, il y a une volonté des communautés, mais ça prenait l'accord des gouvernements des provinces.

Dans le cas du centre-ville et de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, vous serez heureux d'apprendre que les études sont commencées et qu'elles devraient être terminées au printemps. On parle d'études qui vont coûter, avec la contribution de l'ensemble de nos partenaires, 800 000 \$. J'espère que nous pourrons en partager les conclusions et aller de l'avant. Nous ne sommes pas les seuls à payer pour ces études sur l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville. Je n'ai pas d'impression de lenteur.

En ce qui concerne Dorval, j'avais la même frustration que vous en constatant qu'on allait déplacer, le 1^{er} novembre, un million de passagers supplémentaires alors qu'il n'y a toujours pas rond-point. C'est pourquoi je vais m'assurer que dans notre discussion sur les infrastructures... Le gouvernement du Québec a envoyé cela devant le BAPE. J'espère qu'avant même d'avoir la conclusion du BAPE, le printemps prochain, nous nous serons déjà engagés à trouver l'argent. L'entente fédérale-provinciale sur les infrastructures serait le véhicule idéal pour financer cela. On pourrait financer cela ensemble.

Parmi nos infrastructures urgentes, il y a l'autoroute 30, le rond-point de Dorval et l'étude sur le lien ferroviaire avec le centre-ville. Je peux vous dire qu'il n'y a pas une semaine où je ne m'informe pas là-dessus, parce que, effectivement, il y a eu des lenteurs.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Carrier.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le président, je vais insérer ici une question qui n'est pas totalement en rapport avec le budget des dépenses; mais puisque nous avons parlé de nouveau de sécurité aérienne, cela me rappelle le problème que nous avons concernant le ratio agents de bord-passagers. J'avais conclu de notre réunion antérieure que l'engagement avait été donné de soumettre à notre comité tout changement de ce ratio avant qu'il prenne effet. Je veux donc m'assurer qu'il en sera bien ainsi et répéter ma position que c'est de la folie pure que de seulement songer à réduire le nombre d'agents de bord des avions à un moment où l'on se soucie tellement de sécurité et de sûreté.

Je pense qu'une lacune dans toutes nos réactions au 11 septembre a été l'omission de reconnaître le rôle des équipages de bord dans tout le processus. On a parlé de tous les secouristes qui ont joué un rôle et de tous les autres, mais d'une manière ou d'une autre on a mis les équipages des avions dans le même sac que tout le reste, en oubliant le rôle clé qu'ils jouent dans la sécurité.

Je voulais donc réaffirmer cette importance et obtenir aussi vos assurances, de nouveau, que cette question sera soumise au Comité.

Pour en revenir maintenant au budget, des crédits sont prévus à la rubrique Plan d'action 2000 sur le changement climatique pour le Programme de démonstration en transport urbain, les Initiatives liées au transport de marchandises, ainsi que pour les Initiatives concernant le transport non routier de marchandises. J'aimerais savoir à quoi ces montants vont servir, dans chaque cas.

• (1640)

L'hon. Jean Lapierre: Permettez-moi tout d'abord de dire que, concernant le 1:40 ou 1:50, rien ne sera caché. Quel que soit le nouveau règlement que nous allons publier, il est évident que cela va intéresser le Comité. Nous n'avons donc aucune difficulté à partager certaines informations avec vous.

Le Comité souhaitera-t-il alors entreprendre une étude spéciale? Le Comité est maître de ses décisions, et je les accepterai.

Pour ce qui est du Plan d'action 2000, je vais demander à M. Sully de répondre.

M. Ronald Sully: Je peux vous donner un bref sommaire. Nous avons actuellement, je crois, quatre programmes intéressants le changement climatique en train. Ce sont là des programmes qui ont été annoncés dans le cadre du Plan d'action 2000 ou ultérieurement, en rapport avec le plan national du gouvernement concernant le changement climatique.

L'un est le Programme des véhicules à technologie de pointe dont nous avons déjà parlé. Il dispose d'un budget relativement restreint. Actuellement, je pense que celui-ci est de l'ordre de 1,5 million de dollars par an.

Le Programme de démonstration en transport urbain, comme vous le savez, est un programme de 35 millions de dollars qui vise à aider huit villes du pays à faire la démonstration de pratiques exemplaires sur le plan de la gestion de la demande et de l'intégration de divers

facteurs permettant de stimuler le transport en commun, le transport actif, etc.

Je mentionnerai, puisque vous êtes du Manitoba, que Winnipeg a été l'une des villes retenues à cet effet. Nous continuons à travailler à notre accord de contribution avec Winnipeg, car le nouveau maire a décidé de revoir ses priorités vis-à-vis du transport en commun de la ville.

Nous avons plusieurs projets intéressant le transport des marchandises. L'un est un projet d'aide à la démonstration, en rapport avec le Plan d'action 2000. Nous appuyons ainsi des projets pilotes, en particulier dans le domaine du rail et du camionnage, visant des économies d'énergie et donc la réduction des gaz à effet de serre.

Notre programme le plus récent offre 250 000 \$ par projet à des entreprises de transport de marchandises pour l'installation de nouvelles technologies permettant de réduire les émissions. Pour vous donner quelques exemples, de nouvelles techniques permettent d'éviter la marche des moteurs au ralenti, tant des locomotives que des camions. Par exemple, s'agissant des camions, vous pouvez avoir un système de chauffage tel que les camionneurs n'ont pas besoin de faire tourner leur moteur toute la nuit. Dans le cas du rail, il existe diverses technologies capables de faire démarrer les locomotives et d'arrêter leur moteur pour que celui-ci n'aie pas besoin de tourner 24 heures par jour. Toujours dans le domaine ferroviaire, de nouvelles technologies permettent de réduire la friction entre les roues et le rail, ce qui prolonge la durée de vie de l'infrastructure et réduit les émissions en même temps.

Le président: Merci, monsieur Sully.

Monsieur Maloney.

M. John Maloney (Welland, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, vous avez mentionné dans votre déclaration les postes frontaliers du pont Blue Water près de Sarnia, celui de Fort Érié, de Windsor et du Lower Mainland en Colombie-Britannique. Les files d'attente des camions ont été et restent une source de perturbation dans ces localités. Ces retards perturbent la livraison juste-à-temps et entament notre avantage concurrentiel. Il y a en sus la pollution causée par les moteurs de camion tournant au ralenti. Dans ma région, ces deux dernières années, il s'est produit au moins une demi-douzaine de collisions mortelles par l'arrière. Ces files d'attente réduisent aussi la qualité de vie des frontaliers tant du côté canadien qu'américain, à tel point que les gens cessent de passer la frontière à cause des encombrements.

Je sais que vous avez visité le poste de Fort Érié très récemment et y avez pu observer le chantier en cours. On a mentionné également l'éventualité d'une phase deux à Windsor. Est-ce que Transports Canada s'est engagé à fournir des crédits supplémentaires à l'avenir, si nécessaire? Il s'agit là d'une liaison vitale pour nos échanges commerciaux avec les États-Unis. Même à Fort Érié, un pont flambant neuf va bientôt être mis en chantier, dans le proche avenir espère-t-on.

M. Sully pourrait peut-être nous préciser si des fonds supplémentaires font être débloqués pour cette activité?

•(1645)

L'hon. Jean Lapierre: Je peux vous dire que c'est là le genre de sujet qui sera abordé lorsque le président nous rendra visite à la fin du mois. C'est tellement prioritaire pour nous, et pour les États-Unis, franchement, que nous allons veiller à aborder la question au niveau le plus élevé pour assurer que les deux gouvernements travaillent main dans la main afin de rectifier les problèmes dont vous parlez.

Pour ce qui est des ressources, c'est là un élément tellement fondamental pour notre économie que si l'on peut faire quoi que ce soit pour améliorer ces passages de frontière, aucun effort ne sera épargné et nous y affecterons les montants voulus. Chaque fois qu'une bonne idée se fera jour, je suis prêt à relancer le Cabinet. Je sais que celui-ci est très réceptif à cela. C'est une des grandes priorités du gouvernement. Cette infrastructure doit être dans le meilleur état possible. Nous ferons tout pour réduire les problèmes.

Non seulement cela, mais je reviendrai m'adresser bientôt au comité pour obtenir de nouveaux pouvoirs afin de réglementer l'administration de ces postes frontaliers, et également la construction de nouveaux postes frontaliers, car actuellement nous n'avons pas de pouvoir juridique. Il y a un vide juridique. C'est pourquoi je reviendrai vous demander une législation à cet effet. Nous devons avoir une action proactive dans ce domaine.

Nous avons tous conscience que le niveau des échanges multiplie le nombre des camions en raison des nouvelles façons de travailler, ce qui se répercute sur la population locale. Donc, nous trouverons des crédits pour toute bonne idée permettant d'améliorer l'écoulement du trafic, cela ne fait aucun doute.

M. Sully connaît les détails mieux que moi, mais l'engagement politique est clair.

Le président: Monsieur Sully, vous alliez ajouter quelque chose?

M. Ronald Sully: Je répéterai simplement ce que j'ai déjà dit. Plus de 500 millions de dollars, je crois, ont été alloués au titre du Fonds d'infrastructure frontalière lequel, comme vous le savez, relève d'Infrastructure Canada. Nous avons un partenariat avec Infrastructure Canada par le biais duquel nous sélectionnons conjointement les projets et, une fois qu'ils sont retenus, nous les mettons en oeuvre pour ce compte.

Il reste de l'argent dans le Fonds d'infrastructure frontalière et il en reste aussi dans notre propre Programme d'infrastructure stratégique routière.

Le président: Une question rapide, monsieur Maloney.

M. John Maloney: Le transport par eau est l'un des modes de transport les plus écologiques des marchandises à travers le monde. Le gouvernement s'est retiré des petits havres, des quais et jetées, etc. Bon nombre de ces équipements se détériorent. Les administrations portuaires locales n'ont peut-être pas les moyens de les entretenir. D'autres régions auraient bien besoin d'une jetée, restant peut-être à construire, pour donner un coup de pouce à l'économie locale.

A-t-on jamais envisagé un programme d'aide financière qui servirait non seulement à entretenir les jetées qui se détériorent mais aussi à construire de nouveaux quais là où il en faudrait?

L'hon. Jean Lapierre: Franchement, je ne pense pas que nous voulions réintégrer ce domaine en soi, mais lorsque nous cédon les ports, nous fournissons en même temps les fonds voulus pour les mettre à niveau. Mais ensuite, je ne pense pas que nous soyons prêts à entreprendre de nouvelles constructions, mais s'il s'agit d'une infrastructure économique jugée essentielle ou quelque chose du genre...

Je vais vous donner l'exemple d'un aéroport. Développement économique Canada pour les régions du Québec vient d'annoncer une contribution à la piste d'atterrissage de Mont-Tremblant car on a jugé que c'était une infrastructure économique importante pour le tourisme et qu'il faut la soutenir.

Il existe d'autres sources de financement auxquelles vous pourriez avoir accès, par le biais de l'Agence de développement économique ou quelque chose du genre, mais à ma connaissance le ministère des Transports n'est pas prêt à se lancer de nouveau dans la construction.

•(1650)

M. Louis Ranger: Nous disons qu'il existe des programmes d'application générale, pour le développement économique régional, par exemple, qui sont disponibles et qui servent à cela.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci à vous, monsieur Maloney.

Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

Je vais juste poser quelques questions complémentaires et céder ensuite la parole à mon collègue, M. Batters.

Tout d'abord, monsieur le ministre, si cela peut vous aider—et je suis sûr que vous êtes venu ici chercher notre aide, vous l'avez dit—à convaincre le ministre des Finances pour ce qui est de la suppression du droit de l'ACSTA, on ne demande pas aux villes côtières de payer pour les patrouilles côtières, ni non plus aux localités de montagne de payer, seules, pour la recherche-sauvetage.

Ce qui a déclenché la création de l'ACSTA et les besoins sécuritaires de nos aéroports, ce sont les attentats du 11 septembre. Ce jour-là, les dégâts, tant sous forme de vies humaines que des dommages matériels, ont frappé dans une proportion inimaginablement plus grande les bâtiments non aéroportuaires et la population générale que le secteur aérien. Dans ces conditions, pourquoi demande-t-on au secteur du transport aérien d'absorber la facture pour cette mesure de sécurité nationale qui protège tout un chacun dans ce pays—les bâtiments, les biens et les personnes—et pas seulement l'industrie aérienne?

Vous avez donc l'argument qu'il vous fait. On presse comme un citron un secteur pour lui extraire de l'argent, un secteur qui souffre, mais on ne demande rien à d'autres secteurs qui sont dans une situation similaire.

Mon autre remarque fait suite à un propos de M. Ranger lorsqu'il a parlé des frais d'atterrissage et de l'idée que l'on aurait peut-être mieux fait de conserver les recettes des droits d'atterrissage au lieu de cela. Tant que l'on compare des pommes aux pommes et que l'on parle de l'ensemble du système aéroportuaire tel qu'il existait avant ce programme aéroportuaire national, je crois que le ministère perdait entre 200 millions et 300 millions de dollars par an. Depuis, les aéroports ont construit de nouvelles pistes et aéroports. Ils ont construit de nouveaux bâtiments—ici à Ottawa, pour 335 millions de dollars. Toute notre infrastructure aéroportuaire se délabrait. Le gouvernement n'y investissait rien. Maintenant, cela a été fait par le secteur privé, et l'an dernier le profit net a été de 282 millions de dollars.

Donc, lorsqu'on parle de vache à lait, ceci en est véritablement une, et j'espère que vous transmettez également cela au ministre.

Je cède maintenant la parole à monsieur Batters.

Le président: Souhaitez-vous répondre à cela?

L'hon. Jean Lapierre: C'est clair comme de l'eau de roche et je serai capable de répéter tout ce qu'il a dit.

Le président: Monsieur Batters.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): C'est plutôt le tour de M. Scheer.

Le président: Désolé, monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Pour ce qui est de l'énorme excédent dégagé par le droit pour la sécurité imposé aux voyageurs aériens, je crois que votre collègue a mentionné tout à l'heure que le surplus était versé au Trésor.

Est-ce que cet argent excédentaire, ce surplus, est détenu en réserve pour couvrir les dépenses d'équipement futures? Sinon, cela ne correspond pas à ce qui avait—

M. Louis Ranger: Je dois intervenir car je travaille là-dessus avec mes collègues depuis le 11 septembre et des explications s'imposent.

Les recettes de ce droit ne vont pas au ministère des Transports, comme je l'ai expliqué. Elles vont au Trésor. Comme le ministre l'a expliqué, les recettes, forcément, ont commencé à affluer tout de suite, mais il a fallu quelque temps avant que les dépenses ne soient faites. Depuis lors, il y a eu un ajustement à la baisse du droit, pour tenir compte, justement, du fait qu'il dégageait un excédent d'argent.

L'engagement du gouvernement, si je comprends bien l'explication du ministère des Finances, c'est que les recettes correspondront exactement aux dépenses sur une période de cinq ans.

Je dois vous expliquer que lorsque le ministère des Finances a réalisé que toutes ces recettes additionnelles affluaient, nous avons été mis à contribution collectivement. Nous avons utilisé notre base de données et toutes nos connaissances expertes pour affiner les projections. Il est très difficile de projeter combien d'avions vont être en service et combien de vols vont intervenir entre les divers points au Canada—et qui aurait pu prédire le SRAS, par exemple—etc.? Mais au mieux de nos connaissances—et nous avons fait appel à des experts externes—nous avons affiné les prévisions.

Il ne fait aucun doute, et le vérificateur l'a confirmé, qu'initialement le droit générerait plus de recettes. Mais elles ont depuis baissé et, comme vous pouvez le voir, les dépenses sont relativement élevées cette année—466 millions de dollars. Sur cinq ans, les rentrées et les sorties devraient correspondre.

M. Andrew Scheer: Ainsi, s'il existe encore des surplus à l'approche de la fin de la période quinquennale, nous pouvons nous attendre soit à une baisse notable du droit soit à une augmentation énorme des dépenses pour établir l'équilibre?

• (1655)

L'hon. Jean Lapierre: Il y a des limites à ce que nous pouvons faire. Sinon, il faudra un temps incroyable pour passer la sécurité dans un aéroport s'ils achètent davantage d'équipements.

Le président: Avez-vous encore une question?

M. Andrew Scheer: Non. Je suis simplement encouragé d'entendre que c'est là une autre grande priorité pour le gouvernement.

Le président: Monsieur St. Amand.

M. Lloyd St. Amand (Brant): Bon après-midi, monsieur le ministre.

Très brièvement, pour revenir au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, vous avez indiqué que les aéroports choisis constituent un maillon vital pour les collectivités à travers le

pays—des localités de petite taille, peut-on dire, et vous avez mentionné Dawson City, etc.—et 38 projets ont été retenus pendant la dernière année civile. Savez-vous, monsieur le ministre, combien de localités ou d'aéroports ont demandé une aide au gouvernement?

L'hon. Jean Lapierre: Beaucoup plus que ce que nous pouvions aider, j'en suis sûr.

Le président: Monsieur Sully, connaissez-vous la réponse?

M. Ronald Sully: Non, désolé, je ne connais pas par coeur le chiffre des demandes présentées cette année. Nous pourrions vous trouver ce chiffre.

Le président: Pourriez-vous le chercher pour nous et le transmettre au greffier?

M. Lloyd St. Amand: Peut-on penser, peut-être en paraphrasant ce que le ministre a dit, qu'il y a beaucoup plus que 38 candidats?

L'hon. Jean Lapierre: Beaucoup plus.

M. Lloyd St. Amand: Très bien. Je retire donc l'impression qu'il y a une longue file d'attente pour accéder à ce programme.

M. Ronald Sully: Notre expérience est que sur une période de cinq ans—et nous avons eu deux programmes quinquennaux successifs et nous arrivons à la fin du deuxième—les aéroports qui ont des besoins légitimes liés à la sécurité n'attendent typiquement pas plus d'une année, c'est-à-dire que s'ils n'obtiennent pas le financement l'année de la demande, ce sera l'année suivante. C'est en rapport avec ce que nous appelons des projets de catégorie un et catégorie deux. Les projets de catégorie un portent sur des équipements infrastructurels côté piste tels que pistes, voies de circulation d'avion, ce genre de choses. Les projets de catégorie deux tendent à porter davantage sur les équipements légers, tels que chasse-neige, etc.

Selon notre expérience, le délai d'attente n'est pas très long et en tout cas aucun aéroport ne s'est vu refuser un équipement urgent pour la sécurité.

M. Lloyd St. Amand: Mais il y a un flux régulier de candidats, à l'évidence.

M. Ronald Sully: Oui, et pour ce qui est du montant alloué au cours des cinq dernières années, c'est 175 millions de dollars pour le programme traditionnel plus 15 millions pour l'AEIS, et selon notre estimation c'était le montant judicieux. À la fin des cinq années, il restera un petit reliquat—je dirais pour six mois de projets. S'agissant d'anticiper la demande, je pense que les estimations effectuées n'étaient pas déraisonnables.

M. Lloyd St. Amand: Et nous pouvons présumer que les Canadiens ont retiré un bon rendement de l'argent investi dans ce programme. Peut-on le dire?

M. Ronald Sully: Oui, un excellent rendement. On constate que l'exploitant de l'aéroport réalise une économie en n'étant pas obligé de trouver lui-même son capital pour mettre à niveau son infrastructure, qu'il s'agisse de l'infrastructure immeuble ou de l'infrastructure meuble. Évidemment, il y a la dimension sécuritaire mais il y a aussi la dimension économique pour ces aéroports.

M. Lloyd St. Amand: Est-ce que les collectivités à l'échelle du pays au lieu d'être déçues que les crédits du programme ne soient pas augmentés, ou bien dites-vous que le statu quo est adéquat?

M. Ronald Sully: Je ne puis parler au nom des ministres, car ce sont eux qui vont décider du montant ultime. Mais je pense pouvoir dire que le montant actuellement dans le système est à peu près adéquat.

M. Lloyd St. Amand: Merci.

L'hon. Jean Lapierre: Je me suis rendu dans le nord la semaine dernière et des localités comme, par exemple, Norman Wells espèrent beaucoup entreprendre des travaux—des travaux majeurs—s'ils veulent que leur infrastructure soit du niveau requis par le développement escompté avec l'ouverture des mines de diamant. Lorsque je me déplace dans le pays, c'est probablement le programme au sujet duquel j'entends les commentaires les plus élogieux. Il semble réellement susciter l'enthousiasme et tout semble très bien marcher. C'est à son sujet que l'on me fait le plus de compliments.

• (1700)

Le président: Dernière question.

Monsieur St. Amand, avez-vous une autre question?

M. Lloyd St. Amand: Non.

Le président: Monsieur Batters, je vous prie.

M. Dave Batters: Merci, monsieur le président.

Moi aussi je veux souhaiter la bienvenue au ministre et à ses collaborateurs.

Cela a déjà été un sujet chaudement débattu aujourd'hui, mais je vais moi aussi dire un mot sur les loyers aéroportuaires. Étant donné la situation fragile des transporteurs aériens et l'importance des compagnies aériennes et l'importance du transport aérien pour le bien-être économique de ce pays, comment ce gouvernement libéral peut-il continuer de justifier ses taxes brutales pesant sur notre infrastructure économique et de transport, alors qu'il affiche un excédent budgétaire de 9 milliards de dollars? Certes, le ministre des Transports a déclaré publiquement que la réduction de cette taxe sur les voyages aériens est une priorité, mais le ministère des Finances a bloqué toutes les tentatives précédentes de le faire...

En écoutant tout cela, je me suis dit que je pouvais peut-être entrer dans la bataille et donner au ministre des Transports un peu de munitions pour ses discussions avec le ministre des Finances, M. Goodale. Ce qui va intéresser M. Goodale, ce sont les aéroports de Regina et Saskatoon. À part eux, St. John's et Thunder Bay doivent commencer à payer des loyers en 2006. M. Goodale vient de ma propre ville de Regina. Le loyer de Regina en 2006 devrait atteindre 561 000 \$, selon l'estimation de l'ATAC. En 2007, il passera à 695 000 \$. Le loyer de Saskatoon sera de 684 000 \$ en 2006 et 696 000 \$ en 2007.

Donc, armé de ces chiffres—et qui sait quand nous allons tous retourner aux urnes, monsieur Goodale—vous aurez peut-être là de bonnes munitions pour votre discussion. Vous allez peut-être devoir danser un peu une fois que le loyer aéroportuaire prendra effet dans ma ville.

J'aimerais demander au ministre où en sont ses pourparlers avec le ministre des Finances. Où en sont les choses? Qui va gagner ce bras de fer? J'espère qu'il parviendra à obtenir du ministre des Finances qu'il s'attaque à ce problème dans le prochain budget fédéral.

L'hon. Jean Lapierre: Eh bien, monsieur Batters, je vous remercie infiniment de votre soutien, mais je sais que le ministre des

Finances adopte une perspective nationale et qu'il ne prendra pas sa décision sur la base d'une optique locale, de l'esprit de clocher. Mais cela pourrait être utile de lui rappeler que la politique finit toujours par revêtir une dimension locale.

Je pense que le ministre des Finances attend de nous que nous demandions au Cabinet des orientations. Il s'attend à ce que nous le fassions très bientôt, franchement. Je voudrais le faire avant la fin de cette année, pour au moins obtenir quelques orientations et indications, car c'est la première priorité de tout...

Nous sommes allés à l'ATAC, votre collègue et moi, et il était clair que c'était là le dossier sur lequel tout le monde dans le secteur aérien cherche une réponse. Je ressens donc la pression. Est-ce que cela m'aidera dans le bras de fer? Je ne sais pas, mais je ressens la pression et je ressens le besoin d'agir.

Chaque fois que vous vous retrouvez dans l'avion avec M. Goodale, sur le chemin du retour, n'hésitez pas à lui en parler.

Le président: Il vous reste du temps. Allez-y.

M. Dave Batters: Oh, je le ferai certainement, monsieur le ministre. Merci.

Entre les loyers aéroportuaires et le droit pour la sécurité aérienne, le gouvernement fédéral—ce gouvernement libéral—réalise un profit de 500 millions de dollars sur le dos du transport aérien. Donc, puisque M. Goodale adopte une approche globale des choses et n'a pas l'esprit de clocher et ne se limite pas aux intérêts de Regina, je suis sûr que beaucoup de gens à travers le pays lui rappelleront que ce n'est pas censé être une source de profit.

J'aimerais aborder très rapidement un sujet qui me tient très à coeur—les wagons-trémies. Mes agriculteurs dans la circonscription de Palliser suivent cela de très près. Dans la veine de ce dont nous discutons aujourd'hui en rapport avec le budget des dépenses, je crois savoir que—et vous pourrez rectifier si je me trompe, monsieur—que le ministère des Transports dégage environ 20 millions de dollars de revenu de la location des wagons à céréales. Rectifiez si ce chiffre est erroné. Si le gouvernement cède les wagons-trémie, comment le ministère compensera-t-il cette perte de revenu?

• (1705)

L'hon. Jean Lapierre: Ce revenu ne nous appartient pas. Il est d'environ 10 millions de dollars. Il est versé au Trésor, et cela ne nous touchera donc pas.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Batters.

Madame Saint-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, il y a plusieurs projets dont mes collègues vous parlent. Or, vous répétez souvent que cela revient au ministre des Finances. Je peux comprendre que cela vienne de lui. Cependant, je me souviens de vous comme d'un homme passionné, convaincu et parfois convaincant.

Je vois vos priorités et je les sens. Je sens également que vous êtes capable de les vendre au ministère des Finances. Cependant, il y a d'autres fois où je le sens un peu moins. Donc, c'est clair que vous allez moins bien les vendre.

Vous êtes aussi ministre du Québec. On essaie de vous parler de projets pour le Québec. Par exemple, pour Montréal-Québec, vous avez dit un non catégorique, à cause du ministre des Finances.

Il y a le pont de Québec qui tombe en décrépitude et pour lequel on a besoin d'argent, mais il n'y a pas d'augmentation dans votre budget. Pour les gens de Québec, c'est important. Vous êtes ministre du Québec, vous êtes ministre des Transports. Je pense que vous seriez capable de mener une petite bataille à cet égard.

Deuxièmement, on a su que votre ministère, à la demande d'on ne sait trop qui, avait fait des études sur les heures de travail pour les camionneurs. On vous demande des études sur Montréal-Québec, ce qui ne vous intéresse pas. Cependant, j'aimerais savoir d'où vient cette étude sur les heures de travail des camionneurs et si on peut s'attendre à avoir ce rapport ici, au comité, quand il sera fait, si possible.

Finalement, vous accordez le même budget à l'Office des transports du Canada. On s'en était parlé et il y a eu des demandes de la part du comité également. Je vous rappelle le projet de loi C-26, qui visait à ce que l'Office des transports puisse avoir plus de pouvoirs, essentiellement au niveau des nuisances que provoquent les chemins de fer. Je vois que votre budget pour l'Office des transports n'a pas été augmenté. Donc, je comprends que vous n'avez pas l'intention de prioriser l'Office des transports pour lui donner plus de pouvoirs. Peut-être que je me trompe, mais c'est tout ce que je vous demande.

L'hon. Jean Lapierre: Je répondrai d'abord à la question sur le train Montréal-Québec. En ce qui a trait à l'avenir de VIA Rail et du train de voyageurs, ce n'est pas vrai qu'il est réaliste de dire qu'on va faire ce petit bout à 525 ou 550 millions de dollars et d'avoir un projet isolé. C'est pour cette raison que je vous dis qu'à partir du moment où VIA Rail aura sa nouvelle direction et comparaitra devant vous, on pourra parler des nouvelles orientations de VIA Rail. Mais ce ne sera pas une politique de petits bouts. Ils vont nous faire un plan d'ensemble.

Il serait donc irresponsable de ma part de commander maintenant une étude supplémentaire. Même si je finais 50 études, tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas le plan d'ensemble avec les ressources d'ensemble, c'est inutile. Des études là-dessus, il y en a plein les bibliothèques. La question est de savoir si on va faire une autre étude juste pour le plaisir de conclure que, tant qu'on n'aura pas d'argent, ça ne changera rien. À mon avis, il faut être responsable.

Si je voyais une possibilité à court terme d'obtenir de l'argent pour ça, je pourrais me demander si on a besoin d'une étude supplémentaire, et VIA Rail pourrait très bien s'en charger. Cependant, on n'en est pas là. Cette année est une année de transition. Ce n'est pas que je ne croie pas en l'avenir du train au Canada, mais il faudra examiner cela dans une perspective d'ensemble.

Quant au pont de Québec, on me dit que la facture serait d'environ 52 millions de dollars juste pour finir de le peindre. Il y avait une entente entre le CN, le gouvernement du Québec et nous. Notre contribution était de 10 p. 100 environ. Il y a des implications légales parce qu'il y avait eu un engagement du CN. J'ai demandé un avis juridique à cet égard, étant donné que l'évaluation initiale, qui avait été faite directement par le CN, était d'une quarantaine de millions de dollars, et que c'est sur la base de cette évaluation qu'il y avait eu une entente entre les trois partenaires. Finalement, le pont a été transféré au CN. Ce n'est plus le pont du gouvernement du Canada. J'ai demandé un avis juridique là-dessus.

En ce qui concerne l'étude sur les heures de travail, c'est une question de sécurité. Nous attendons donc d'autres résultats à ce sujet.

• (1710)

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports): L'étude n'est pas faite par Transports Canada, mais par le CCATM, l'ensemble des responsables dans le domaine de la sécurité routière. Donc, l'étude est en train d'être faite et devrait être disponible vers le mois de décembre pour être présentée au ministre.

[Traduction]

Le président: D'accord, merci.

Monsieur le ministre.

[Français]

L'hon. Jean Lapierre: On m'a posé une autre question à laquelle je voudrais répondre.

[Traduction]

Le président: Vous avez une autre...

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Vous allez nous faire connaître cette information?

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé, madame St-Hilaire.

[Français]

L'hon. Jean Lapierre: Elle ne nous appartient pas, mais s'il y a un moyen de la faire connaître, je vais demander qu'on le fasse. En fin de compte, je ne vois pas pourquoi ce serait impossible: ce n'est pas un secret.

M. Marc Grégoire: Ce sera publié sur le site Internet. Nous allons donc, bien entendu, partager cette information avec vous.

L'hon. Jean Lapierre: Le principe est là.

En ce qui concerne l'Office des transports, il va de soi qu'on ne voudrait pas présumer des intentions du Parlement. Par conséquent, avec la nouvelle loi ou les amendements qu'on voudrait apporter, on pourra s'entendre à savoir s'il y a des responsabilités supplémentaires requérant des ressources supplémentaires. Ainsi, on pourra s'ajuster en conséquence. Toutefois, il serait présomptueux de notre part de présumer de la décision de ce comité et de ce Parlement.

[Traduction]

Le président: D'accord, merci.

Je ne suis pas sûr si M. Karygiannis avait une question.

Désolé. Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Sur la question du droit pour la sécurité aéroportuaire, on en a déjà beaucoup parlé aujourd'hui et je vous mets en garde contre la tentation de demander au ministre des Finances de le supprimer entièrement. La prochaine étape sera de demander la suppression des droits de NavCan, ce qui compromettrait cette entité. Qui sait où cela pourrait s'arrêter? On pourrait nous demander que le Bureau de protection de la santé renonce à sa redevance pour l'examen des médicaments. En effet, des médicaments sûrs sont tout à fait dans l'intérêt de la santé et de la sécurité des Canadiens.

[Français]

Ma question, monsieur le ministre, porte sur le volet environnemental de vos prévisions budgétaires, plus particulièrement sur les 60 millions de dollars voués à des initiatives en matière d'environnement.

Dans cette enveloppe budgétaire, est-ce qu'on inclut ou non le programme concernant les voitures électriques dont M. Sully a parlé plus tôt? S'agit-il au contraire d'un programme à part? Bref, est-ce que le Programme de véhicules à technologies de pointe, est inclus dans les 60 millions de dollars?

M. Ronald Sully: Oui.

M. Francis Scarpaleggia: Toutefois, est-ce que les fonds restants sont distribués à des organismes à but non lucratif pour mettre sur pied des projets-pilotes de covoiturage, par exemple?

Ensuite, est-ce que ces 60 millions de dollars représentent une augmentation par rapport à l'année précédente? Est-ce qu'on prévoit augmenter cette enveloppe?

Enfin, est-ce que, à votre avis, ces initiatives nous apportent des résultats positifs et concrets?

J'aimerais uniquement entendre vos commentaires. Il ne s'agit pas d'une question cynique mais purement objective. Je me demandais si vous aviez un point de vue à ce sujet.

L'hon. Jean Lapierre: Monsieur Sully?

[Traduction]

M. Ronald Sully: Je dois vous demander pardon. Je n'ai pas les détails sur la répartition des 60 millions de dollars. De mémoire, je vous dirais que les dépenses ont augmenté au fur et à mesure que nous mettons en place les divers programmes en rapport avec le changement climatique.

Ce sont ceux que j'ai mentionnés tout à l'heure, par exemple, le Programme de démonstration en transport urbain qui comporte 35 millions de dollars. Ce montant augmentera au fur et à mesure que nous signerons des accords de contribution avec les diverses villes admissibles. De même, dans le cas du Programme d'initiatives pour le transport des marchandises, c'est là un programme nouveau pour lequel nos dépenses iront grandissant.

Ne sont pas compris dans ces chiffres d'autres projets qui présenteront un avantage énorme pour l'environnement mais dont nous ne pouvons revendiquer le crédit car ils relèvent du budget d'Infrastructure Canada. Je parle là, par exemple, des 1,5 milliard de dollars que le gouvernement a déjà engagés pour de nouveaux projets de transport en commun dans diverses villes à travers le pays. Tous ces projets auront de très importantes retombées écologiques.

• (1715)

Le président: D'accord, merci.

Collègues, il nous reste environ 15 minutes et nous voulons prendre connaissance du rapport du comité directeur. Nous allons

passer à des tours de trois minutes. Il n'y aura du temps que pour quatre personnes environ.

Nous allons commencer avec monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Merci.

J'aimerais tout d'abord énoncer plusieurs choses et obtenir la réaction du ministre.

VIA Rail cherche de nouveaux patrons. Est-ce que le ministre...

L'hon. Jean Lapierre: Êtes-vous intéressé?

M. Jim Gouk: Oh, j'adorerais toucher ce salaire, mais ce qui m'intéresse plus c'est l'engagement du ministre que notre comité pourra avoir un entretien avec quiconque sera candidat à ce poste avant que la décision de nomination soit prise.

[Français]

L'hon. Jean Lapierre: Certainement.

[Traduction]

M. Jim Gouk: Le deuxième point est que l'ACSTA, lorsqu'elle a été créée, imposait un droit de 24 \$. Le gouvernement, reconsidérant le sujet, a établi que c'était plus que nécessaire, et le droit a été ramené à 14 \$, puis il a été revu et on a décidé que c'était toujours plus que nécessaire et on l'a ramené à 12 \$, selon le principe de l'utilisateur payeur. Nonobstant mon argument précédent voulant que ce n'est pas le bon utilisateur qui paye, rien que cette année 283 millions de dollars ont été perçus sous forme de loyers aéroportuaires. Pourrions-nous avoir dans les meilleurs délais un rapport du gouvernement indiquant quelles dépenses Transports Canada a effectuées relativement à ces aéroports, afin que si nous percevons tellement plus que ce qu'il faut pour couvrir les coûts de ces aéroports, on puisse apporter une réduction similaire, selon ce même principe?

M. Louis Ranger: C'est ce que j'ai essayé d'expliquer tout à l'heure. On me pose souvent la question et je suis à bout d'exemples à citer. C'est comme si l'on me demandait si j'ai dépensé le salaire que j'ai touché pour lundi de cette semaine pour payer mon hypothèque, ou pour acheter des produits alimentaires ou pour autre chose?

Cela fait partie de nos revenus. C'est une des sources de revenu et il en existe plusieurs autres. Voilà qui s'inscrit d'un côté du bilan. De l'autre côté figurent nos dépenses. Mais non, nous n'assortissons pas les montants provenant des loyers à une dépense précise. C'est l'une de plusieurs sources de revenu.

M. Jim Gouk: C'est là où nous en sommes à l'égard de l'ACSTA. La question est de savoir si les loyers que vous percevez sont véritablement une vache à lait ou non.

M. Louis Ranger: L'ACSTA n'est pas la même chose. Le gouvernement l'a mise sur pied avec une structure différente. Toutes les recettes sont versées au Trésor et, pour ce qui est des dépenses, il s'agit d'une société d'État. Elle suit la procédure normale, présentant un plan d'activité au ministre.

M. Jim Gouk: Je sais comment vous appliquez la chose. C'est la logique que je réfute.

Le dernier aspect que je veux aborder sont les voyages enregistrés sous le régime de l'ACSTA. Cela fonctionne maintenant dans cinq aéroports américains. Franchement, c'est de la gestion de risque. C'est ainsi que fonctionne l'ACSTA. Le risque n'existe pas dans le cas du grand voyageur qui est disposé à se soumettre à une enquête, ou des employés de compagnies aériennes ou des équipages de vol eux-mêmes. Que fait-on pour aider l'ACSTA à mettre sur pied un tel système de façon à pouvoir réduire les files d'attente et la charge de travail de l'ACSTA et, en fin de ligne, de réduire plus avant ces coûts?

L'hon. Jean Lapierre: Je lui ai demandé de se pencher là-dessus, car cela fonctionne avec le système NEXUS. L'Administration est en train de concevoir un projet pilote.

Lorsque M. Duchesneau comparaitra, voudriez-vous lui poser directement la question? Je crois que c'est la seule façon de mettre un terme à ces longues files d'attente à l'embarquement.

Je pense que la seule façon d'améliorer cette situation, c'est avec la technologie moderne et si les gens acceptent de se prêter à une vérification de leurs antécédents pour prouver qu'ils ne représentent pas un risque. Je suis donc d'accord avec cela et j'espère que l'ACSTA élargira l'expérience et mettra cela à la disposition de tous.

Le président: D'accord, merci.

Madame Desjarlais, et le dernier mot appartiendra à M. Carrier.

Mme Bev Desjarlais: J'ai relevé dans le budget des dépenses une contribution à la province de l'Île-du-Prince-Édouard pour les services de police sur le Pont de la Confédération. De quel type de service de police s'agit-il exactement, uniquement du contrôle de la vitesse et ce genre de choses?

M. Ronald Sully: C'est un service de police générale. Comme vous le savez, un exploitant privé a reçu la concession du pont pour 35 ans. Nous sommes les propriétaires du pont et nous avons conclu un contrat avec la GRC, je crois, pour assurer les services de police sur ce pont.

● (1720)

Mme Bev Desjarlais: D'accord. Est-ce que les voyageurs qui empruntent ce pont paient pour ce service de police?

M. Ronald Sully: Non, les voyageurs paient un péage. La totalité des recettes du péage vont à l'exploitant du pont.

Mme Bev Desjarlais: D'accord. Pourquoi est-il si difficile, dans ces conditions, pour vous de comprendre que les passagers aériens ne devraient pas payer pour les services de police?

L'hon. Jean Lapierre: Mais sur ce pont, ils paient un péage. La différence est que cela faisait probablement partie de l'entente lorsque vous avez négocié l'infrastructure.

Mme Bev Desjarlais: Je suis sûr que cela faisait partie de l'entente. C'est simplement que...

L'hon. Jean Lapierre: Mais les voyageurs paient déjà un péage et beaucoup me disent qu'ils le trouvent très élevé.

Mme Bev Desjarlais: Mais le péage ne couvre pas les services de police.

L'hon. Jean Lapierre: Non.

Mme Bev Desjarlais: C'est Transports Canada qui fournit les services de police.

Hon. Jean Lapierre: Oui. Cela faisait partie de l'accord conclu à l'époque, j'en suis sûr.

Mme Bev Desjarlais: D'accord.

L'hon. Jean Lapierre: Mais je comprends ce que vous voulez dire. Vous avez très bien expliqué votre argument.

Le président: Vous l'avez apprécié.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Monsieur Lapierre, malgré tout le respect que je vous dois, je dois dire que je n'ai pas été satisfait d'une réponse que j'ai obtenue plus tôt concernant la cession des ports.

Vous avez fait allusion à un précédent gouvernement québécois. Je me demande si cette réponse n'était pas un peu partisane ou politique. Selon moi, c'était de toute façon une réponse incomplète.

J'ai fait des comparaisons avec le budget de l'année dernière, soit 2003-2004, au cours de laquelle le gouvernement actuel était en poste. J'ai constaté qu'absolument rien n'avait été dépensé. J'aimerais obtenir à cet égard une explication qui va au-delà du fait que vous ne vous entendiez pas avec le précédent gouvernement. De toute façon, comme vous l'avez admis plus tôt, la cession des ports concerne tous les milieux concernés. Elle comporte des avantages pour tous les citoyens qui sont en cause.

Ensuite, je voudrais obtenir une clarification sur un montant de 115 millions de dollars destiné à un projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto. Je n'ai pas l'information sur l'objectif de ce projet. En quoi consiste-t-il?

L'hon. Jean Lapierre: En ce qui concerne le Programme de cession des ports, j'ai discuté le 12 septembre dernier, soit quelques semaines après ma nomination, avec le ministre Marcoux et Mme Boulet. C'est suite à cela qu'on a constaté que le gouvernement du Québec avait dégelé certaines cessions. Je suis néanmoins content de vous entendre dire que les cessions sont dans l'intérêt de tout le monde. C'est aussi notre avis. Par conséquent, j'espère qu'on pourra accélérer le Programme de cession pour les ports que nous avons encore au Québec. Pour l'instant, ça va très bien. Les communautés comme Pointe-au-Pic, entre autres, manifestent leur intérêt. En outre, j'ai hâte de parler de Portneuf avec votre collègue. Partout où il y a des communautés intéressées, nous sommes pour notre part les plus intéressés du monde.

À mon avis, en raison de la bonne collaboration qui prévaut, nous pourrions accélérer le processus. Cependant, pour ce qui est de l'année d'avant, je n'étais pas encore en poste. C'est une discussion qui s'est tenue vers le mois d'août.

En ce qui concerne le montant de 115 millions de dollars destiné à Toronto, je ne sais pas de quoi il s'agit.

M. Louis Ranger: Je vais vous l'expliquer: certains programmes ont été mis en place à une époque où le ministre des Transports était aussi le ministre régional pour la région de Toronto. C'était donc lui qui s'occupait de ces fonds. Avec le nouveau gouvernement, c'est M. Volpe qui est responsable de l'Ontario. Ce programme fait donc maintenant partie du portefeuille de M. Volpe.

Mme Caroline St-Hilaire: Et votre portefeuille, en quoi consiste-t-il?

M. Robert Carrier: Seulement pour compléter...

[Traduction]

Le président: Très rapidement.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Qu'en est-il pour le Québec?

L'hon. Jean Lapierre: Non, mais pour les fêtes du 400^e anniversaire de la ville de Québec, par exemple, les choses pourraient se produire de la même façon pour le Québec. On parle d'infrastructures qui pourraient être construites, de fenêtres sur le fleuve et ainsi de suite. Étant donné que je suis ministre responsable du Québec et ministre des Transports, on pourrait conclure une entente nous permettant d'obtenir ce budget d'infrastructure à l'intérieur des crédits de Transports Canada. Je ne serais pas surpris que les choses se produisent de cette façon.

M. Robert Carrier: Pour répondre à...

[Traduction]

Le président: Merci. Nous ne sommes pas un club de discussion. Votre temps est écoulé.

Merci, monsieur le ministre.

J'ai une question rapide en guise d'illustration de ce dont parlait M. Carrier, lorsqu'il cherche à juxtaposer une province ou une ville avec une autre.

Je note qu'il y a une route de camionnage international, dont vous faites état dans votre déclaration liminaire, à Sault Ste. Marie. Cet ouvrage est-il planifié et exécuté par votre ministère, ou bien par la Société des ponts fédéraux?

M. Ronald Sully: Il s'agit en l'occurrence d'une voie d'accès au pont et elle fait partie d'un programme géré par notre ministère. C'est dans le cadre du programme stratégique d'infrastructure routière.

Le président: Je connais aussi l'existence de la Société des ponts fédéraux, qui a d'importants bureaux ici à Ottawa et ailleurs, et qui exploite des ponts à Montréal. Est-ce que la société exploite aussi des ponts sans péage ailleurs que dans la ville de Montréal ou dans une autre province?

Monsieur Ranger, le savez-vous?

• (1725)

M. Louis Ranger: Ron?

M. Ronald Sully: Je dirais non, car les autres ponts qu'elle exploite sont des ponts internationaux. Il y a celui de Sault Ste. Marie, le pont des Milles-Îles et celui de Cornwall. Tous sont à péage.

Le président: Tous sont à péage et ne dépendent donc pas du Trésor, ces recettes générales dont on a tellement parlé aujourd'hui.

M. Ronald Sully: C'est exact.

Le président: Merci.

D'accord, merci, monsieur le ministre et merci aux fonctionnaires d'être venus.

Nous ne levons pas la séance. Nous suspendons quelques minutes. Nous avons une question de nature administrative à régler très vite.

[La séance se poursuit à huis clos]

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

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

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