



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 133 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 28 février 2019**

—  
**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



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

Le jeudi 28 février 2019

• (1105)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous procédons à une étude de l'objet du Budget supplémentaire des dépenses (B) 2018-2019: crédit 10b sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada, crédit 1b sous la rubrique Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., crédits 1b, 5b, 10b et 15b sous la rubrique Ministère des Transports et crédit 1b sous la rubrique VIA Rail Canada Inc.

Avant de donner la parole à nos témoins, je crois comprendre que M. Carrie a quelque chose à dire.

**M. Colin Carrie (Oshawa, PCC):** Oui. Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à remercier mes collègues de me permettre d'être ici aujourd'hui. Je souhaite proposer la motion que Mme Block a inscrite au compte rendu le 25 février 2019:

Que le Comité, conformément à l'article 108(2) du Règlement, entreprenne une étude de deux réunions sur l'intention du gouvernement d'amalgamer les autorités portuaires d'Oshawa et Hamilton et que l'étude comprenne: toutes les consultations entre le gouvernement et les parties prenantes, le modèle d'entreprise et de gouvernance, ses répercussions sur les économies locales et la province de l'Ontario ainsi que les consultations tenues avec les municipalités concernées, et que le Comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre.

Madame la présidente, je sais que ce comité effectue un travail important sur l'étude de la stratégie canadienne sur les transports et la logistique. Je sais qu'il y a eu un rapport provisoire et qu'un important travail de qualité a été fait à cet égard, mais je souhaite aborder ce point, car il s'agit d'un sujet d'actualité pour ma collectivité. Il y a une date limite. Je pense que tout le monde autour de cette table sait qu'Oshawa a été durement touchée par l'annonce de la fermeture de l'usine de General Motors, et que, à l'heure actuelle, le moteur économique secondaire plane dans l'incertitude.

Notre autorité portuaire est très importante pour le plan économique de la ville et de la région. Le 5 février, le ministre des Transports a annoncé sur Newswire — il n'a même pas daigné décrocher le téléphone et s'entretenir avec notre maire — que le gouvernement libéral a l'intention d'amalgamer les autorités portuaires d'Oshawa et d'Hamilton afin de créer une nouvelle entité.

Cette décision a pris nos chefs d'entreprise et nos usagers par surprise. Dan Carter, notre maire, s'est exprimé ainsi: « Au nom du conseil municipal et de notre personnel, nous avons été pris par surprise par l'annonce prématurée du gouvernement du Canada qui formule son intention d'amalgamer les deux ports. »

À présent, le gouvernement a été très clair sur le fait qu'il prendrait des décisions dans un esprit d'ouverture et de transparence et s'engagerait à tenir des consultations. Or, le cabinet du ministre

n'a rencontré aucune des parties concernées, ce qui inclut la ville d'Oshawa, les usagers du port, l'autorité portuaire, les membres des collectivités autochtones, la chambre de commerce, les employés, les syndicats, les importateurs et les expéditeurs. Personne du ministère ne se rendra vraiment à Oshawa afin de répondre aux nombreuses questions que nous avons, et personne ne nous fournira d'explication pour justifier cette fusion. Cette annonce soulève en fait plus de questions que de réponses et, franchement, il est difficile de répondre aux gens.

On me pose des questions. Quel problème va être résolu grâce à la fusion? De quelle façon touchera-t-elle nos entreprises locales? Comment les intérêts locaux seront-ils protégés dans l'élaboration de la nouvelle entité? Dans quelle mesure les contrats seront-ils touchés? En quoi cette fusion est-elle dans le meilleur intérêt des régions d'Oshawa et de Durham? Quelles analyses de marché et analyses financières soutiennent la fusion? Des audiences ou des assemblées publiques sont-elles prévues pour permettre à Oshawa de s'exprimer par rapport à cette décision? Aucun autre port ne se trouve à être fusionné, et la question que l'on me pose, c'est pourquoi. Est-ce que Toronto a été envisagée? Si oui, pourquoi?

Nous avons investi des millions de dollars à cet égard et consacré un nombre incalculable d'heures pour nous assurer d'avoir un port qui est dirigé à l'échelle locale et qui est écologique. Cette annonce provoque plus d'incertitude et freine des décisions susceptibles d'améliorer notre compétitivité économique dans l'avenir.

Cette annonce est entourée d'un grand secret. Elle a une incidence importante sur la région d'Oshawa et de Durham, et nous méritons au moins d'être consultés avant que la décision ne soit prise. Nous avons contribué aux examens de la modernisation des ports du gouvernement. Cet examen n'a d'ailleurs pas encore été diffusé.

Nous avons jusqu'au 11 mars pour formuler des commentaires, et on me demande pourquoi cela doit être fait maintenant et aussi rapidement. La ville demande respectueusement une prolongation de 90 jours pour la tenue d'une consultation adéquate et respectueuse. L'étude qui serait menée ici jouerait un rôle important à cet égard. Le maire et toutes les parties concernées sont prêts à faire le trajet et à venir comparaître devant le Comité, si cela peut aider.

De plus, madame la présidente, je sais que vous avez une réunion importante de prévue, mais je souhaite vous demander s'il serait possible de passer au vote sur cet enjeu important pour notre ville, et si nous pourrions tenir un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

**La présidente:** Je vais faire une proposition. Puisque nous avons une table remplie de personnes importantes qui doivent nous transmettre des renseignements, est-ce que l'auteur de la motion nous permettrait, si le Comité le souhaite, d'attendre la fin des témoignages des témoins? Nous pourrions nous en occuper dans les affaires du Comité après les exposés.

**M. Colin Carrie:** Madame la présidente, avec tout le respect que je vous dois, il s'agit d'une question brûlante d'actualité, et cela ne prendra pas beaucoup de temps.

**La présidente:** D'accord. Très bien.

Y a-t-il d'autres observations?

Je mets aux voix la motion proposée par M. Carrie.

**M. Colin Carrie:** Il s'agit bien d'un vote par appel nominal, n'est-ce pas?

**La présidente:** Oui.

(La motion est rejetée par 5 voix contre 4.)

**La présidente:** Monsieur Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Madame la présidente, je serai bref. C'est simplement pour dire que, pour gagner du temps, de notre côté de la table, nous sommes d'accord pour que l'on saute les déclarations préliminaires des deux premiers témoins, puisque nous les avons par écrit, si tout le monde est d'accord.

**Une voix:** Non.

• (1110)

**La présidente:** Merci, monsieur Jeneroux.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins. De Transport Canada, nous avons Michael Keenan, sous-ministre, et également Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté; André Lapointe, sous-ministre adjoint, Services généraux et dirigeant principal des dépenses; et Anuradha Marisetti, sous-ministre adjointe, Programmes.

Du Bureau de l'infrastructure du Canada, nous avons Kelly Gillis, sous-ministre, Infrastructure et collectivité; et également Nathalie Bertrand, sous-ministre adjointe et dirigeante principale des finances, Services ministériels.

De l'Autorité du Pont Windsor-Detroit, nous avons Bryce Phillips, directeur général; Heather Grondin, vice-présidente, Communications et relations avec les intervenants; et également Mike St. Amant, dirigeant principal des finances et de l'administration.

De l'Office des transports du Canada, nous avons Scott Streiner, président et premier dirigeant; ainsi que Manon Fillion, dirigeante principale des services corporatifs.

Pour les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., nous avons Sandra Martel, première dirigeante par intérim; et Claude Lachance, directeur principal, Administration.

Finalement, pour VIA Rail Canada Inc., nous avons Jacques Fauteux, directeur, Relations gouvernementales et communautaires; ainsi que Patricia Jasmin, chef des services financiers.

Au nom du comité, je vous souhaite la bienvenue. Je vous remercie sincèrement d'être ici avec nous. Je sais que nous vous avons demandé de faire des déclarations préliminaires de cinq minutes, mais, en raison des contraintes de temps, je vous demanderais, si possible, d'être brefs et de passer rapidement aux points que le Comité souhaite entendre. Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Keenan, ou à la première personne qui voudrait commencer.

**M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports):** Merci, madame la présidente.

[Français]

C'est avec plaisir que nous sommes ici avec nos collègues d'Infrastructure Canada pour participer à ces discussions.

Les fonctionnaires de Transports Canada, des sociétés d'État, des organismes et des tribunaux administratifs qui font partie du portefeuille de Transports Canada travaillent chaque jour à rendre le réseau de transport canadien toujours plus sécuritaire, fiable, efficace et écologique.

En outre, nous avons aussi pour mandat d'assurer une gestion financière saine et une gérance rigoureuse des ressources gouvernementales tout en produisant des résultats pour les Canadiens.

Le Budget supplémentaire des dépenses (B) 2018-2019 de Transports Canada demande une augmentation de 17,8 millions de dollars. La majorité de ce montant, soit 13,8 millions de dollars, serait dédiée à la modernisation des aéroports de régions rurales et éloignées, c'est-à-dire Wabush, à Terre-Neuve-et-Labrador, les Îles-de-la-Madeleine, ainsi que Sandspit, Penticton et Port Hardy, en Colombie-Britannique, de même qu'à la modernisation du port de Gros-Cacouna, au Québec.

[Traduction]

Transports Canada demande aussi que 1,95 million de dollars lui soient versés à partir des revenus générés par la vente, en 2018, de certaines propriétés excédentaires situées dans la voie navigable du Saint-Laurent, à Niagara-on-the-Lake, en Ontario. Ces fonds seraient utilisés pour évaluer et assainir les sites fédéraux contaminés dans le portefeuille des Transports. Cette évaluation et ces travaux d'assainissement sont nécessaires, afin de réduire les risques pour la santé des Canadiens et pour notre environnement.

Transports Canada demande également 1,3 million de dollars pour réexaminer le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain. Transports Canada participe, en tant qu'expert technique, à la résolution des questions liées au transport maritime dans le cadre des processus de consultation menés auprès de l'Office national de l'énergie et des peuples autochtones relativement au projet proposé.

Dans le Budget provisoire des dépenses de 2019-2020, Transports Canada demande 380,7 millions de dollars pour couvrir les dépenses du premier trimestre du nouvel exercice, avant le dépôt du Budget principal des dépenses.

VIA Rail demande également 106,8 millions de dollars dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses. Cette demande prévoit : 105,3 millions de dollars en nouveaux fonds pour le renouvellement du parc; 1,5 million de dollars transférés par Transports Canada pour compléter les travaux de diligence raisonnable relatifs à la proposition d'un train à grande fréquence de VIA Rail.

Le financement du renouvellement du parc de VIA Rail a été annoncé dans le budget de 2018. Le processus d'approvisionnement qu'a effectué VIA Rail au printemps dernier a été très rapide, et un fournisseur a été sélectionné en décembre. Ainsi, le processus d'approvisionnement a été complété en avance. Par conséquent, VIA Rail envisage de payer plus tôt, et certains paiements ont été devancés à l'exercice 2018-2019, ce qui est une bonne nouvelle.

Madame la présidente, voici quelques points soulevés par les organismes qui font partie du portefeuille de Transport Canada. Je peux affirmer, en tant que sous-ministre, que nous nous engageons pleinement dans la gestion du ministère des Transports Canada et que nous travaillons avec les partenaires de portefeuille pour garantir que le système de transport est sûr, sécuritaire et durable sur le plan de l'environnement et qu'il soutient le commerce et la croissance économique.

Mes collègues et moi serions heureux de répondre aux questions.

Merci beaucoup.

• (1115)

**La présidente:** Merci, monsieur Keenan.

Nous allons maintenant passer à Mme Gillis du Bureau de l'infrastructure du Canada.

**Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Infrastructure et collectivités, Bureau de l'infrastructure du Canada):** Bonjour, je vous remercie de m'avoir invitée à comparaître devant vous aujourd'hui pour parler du Budget supplémentaire des dépenses (B) et du Budget provisoire des dépenses d'Infrastructure Canada.

Pour appuyer les priorités du gouvernement du Canada, Infrastructure Canada sollicite 150 000 \$ en financement sous forme de contributions pour appuyer les activités de recherche et de partage des connaissances et les projets novateurs. Ces projets contribuent à renforcer la base de données probantes sur le rôle que les infrastructures peuvent jouer dans la résolution des problèmes économiques, sociaux et environnementaux.

Nous sollicitons également le transfert de 2,2 millions de dollars de nos dépenses de fonctionnement à nos dépenses en immobilisations pour couvrir l'élaboration d'outils de gestion de programmes, lesquels appuieront la prestation des programmes dans le cadre de nos ententes bilatérales et satisferont aux exigences relatives au milieu de travail 2.0.

Nous demandons également des fonds de 1,8 milliard de dollars pour permettre le paiement rapide des contributions et des montants dus au Ministère jusqu'en juin 2019.

J'aimerais maintenant présenter une brève mise à jour sur l'état d'avancement du plan Investir dans le Canada, qui a été conçu pour favoriser la croissance économique, bâtir des collectivités inclusives et soutenir une économie verte à faibles émissions de carbone. Le plan a été mis en oeuvre en deux phases.

[Français]

Dans le cadre du plan Investir dans le Canada, Infrastructure Canada a approuvé à lui seul plus de 4 700 projets pour une valeur totale de 18 milliards de dollars. Le ministère continue aussi de mettre en œuvre de nouveaux processus visant le versement de paiements anticipés à ses partenaires à mesure que les travaux avancent. Ce projet pilote est en cours en Nouvelle-Écosse, en Saskatchewan et en Alberta.

La facturation progressive signifie que nous verserons des paiements aux provinces et aux territoires en fonction de l'information sur l'avancement des projets fournie au ministère. Il en résultera des paiements qui permettront de mieux harmoniser le versement des fonds avec les activités de construction.

[Traduction]

Par conséquent, le ministère devra rembourser les coûts engagés dans l'année, plutôt que d'attendre la fin du projet ou que les provinces et les territoires décident de soumettre leurs demandes au ministère.

J'aimerais conclure en soulignant l'engagement continu d'Infrastructure Canada à l'égard de la transparence et de l'ouverture dans l'exécution de ses investissements.

[Français]

Le ministère est déterminé à informer régulièrement les Canadiens des résultats de ses investissements, ce qu'il fait de plusieurs façons. Notre carte en ligne fournit de l'information sur tous les projets qui ont été annoncés à l'échelle du gouvernement fédéral dans le cadre du plan Investir dans le Canada et qui ont une composante longitude et latitude.

[Traduction]

Notre tableau de données montre, par ministère et par programme, la base de financement, le nombre de projets approuvés, les projets qui ont été lancés et les sommes remboursées à nos partenaires de projet jusqu'à maintenant.

Le portail des Données ouvertes fournit de l'information sur l'avancement des projets qu'Infrastructure Canada a financés dans le cadre de ses programmes. Nous avons affiché un tableau de bord illustrant l'avancement des projets approuvés dans le cadre de nos ententes bilatérales. Ces outils sont mis à jour régulièrement et offrent aux Canadiens un accès facile aux renseignements sur nos investissements.

Au cours du nouvel exercice, nous publierons également un rapport d'étape qui contiendra plus de détails sur les résultats obtenus grâce à nos investissements en infrastructure dans le cadre du plan.

[Français]

Merci de nous avoir invités à comparaître devant vous aujourd'hui.

[Traduction]

Nous serions heureux de répondre à vos questions.

**La présidente:** Merci, madame Gillis.

Nous allons maintenant passer à M. Phillips, de l'Autorité du Pont Windsor-Détroit.

**M. Bryce Phillips (directeur général, Autorité du Pont Windsor-Détroit):** Merci, madame la présidente.

L'Autorité du pont Windsor-Détroit, l'APWB, a déjà comparu devant ce comité, et nous sommes privilégiés d'être ici afin de parler du projet pour le pont international Gordie-Howe. Nous avons comparu pour la dernière fois en novembre 2018. À cette occasion, j'ai dit qu'il s'agissait d'une période palpitante pour l'Autorité du pont. C'est toujours le cas, à mesure que nous travaillons avec nos partenaires afin de créer notre plan de retombées locales et de parachever la conception du projet du pont international Gordie-Howe et d'entamer sa construction.

Comme vous le savez déjà, l'APWB est responsable de l'exécution de ce projet et de la gestion de l'accord relatif au projet, conclu avec notre partenaire du secteur privé, Bridging North America. Il s'agit d'une équipe composée d'entreprises canadiennes, américaines et internationales ayant de l'expérience, à l'échelle tant locale qu'internationale, dans le développement, la réalisation et l'exécution d'infrastructures de transport de renommée mondiale.

Au cours des derniers mois, nous avons continué notre travail sur les activités de préparation essentielles. Ces activités incluent la réinstallation de services publics et d'autres types de travaux préliminaires afin que l'on puisse s'assurer que les propriétés nécessaires pour ce grand projet d'infrastructure sont prêtes et qu'elles ont été remises à notre partenaire pour la construction.

Nous avons également entrepris de mettre en place des programmes robustes de gestion et de gouvernance de projet. Cela comprend un cadre qui prévoit des groupes de travail techniques et des mécanismes de contrôle, tels que des organismes décisionnaires, ce qui est assorti de critères liés à la conception et à la prise de décision. Cela va de pair avec d'autres mécanismes de vérification visant à s'assurer que Bridging North America et nous-mêmes respectons les engagements pris en vertu de l'accord relatif au projet et réalisons de ce projet.

Nous continuons à faire des analyses comparatives. Nous avons évalué trois organisations différentes, y compris le pont à Montréal. À cet égard, nous nous sommes d'ailleurs rendus à Metrolinx pour nous assurer que nos employés comprennent les leçons tirées des différents projets d'infrastructure partout au pays et sur le continent. Nous sommes actuellement en train d'augmenter notre effectif et d'embaucher les meilleurs travailleurs afin que nous respectons nos obligations et que BNA en fasse autant.

De plus, en collaborant avec Bridging North America, nous consultons les collectivités et les parties concernées des deux côtés de la frontière afin de nous assurer d'avoir un plan de retombée local exhaustif. Au cours des prochains mois, nous annoncerons les détails de ce plan.

On fait souvent référence au projet du pont international Gordie-Howe comme étant un projet qui ne survient qu'une fois par génération, et c'est réellement le cas. Le nouveau pont va transformer le profil de la région. Il va offrir aux Canadiens un autre corridor de transport efficace et intégré, qui permettra le transport de marchandises commerciales en provenance de Montréal jusqu'à la Floride, aux États-Unis, et ce, sans arrêt. Il s'agit d'un projet intégré qui créera des emplois, à l'échelle tant locale que nationale.

La construction du pont est en fait quatre projets en un. Il y a le pont en lui-même, les ports d'entrée des deux côtés de la frontière, puis le prolongement jusqu'à l'autoroute I-75, aux États-Unis. Ces projets créeront des emplois non seulement pour les travailleurs qualifiés — je crois que tout le monde comprend qu'il y a là de vastes possibilités pour les travailleurs qualifiés —, mais également, ce qui est moins reconnu, des emplois disponibles pour les cols blancs, les professionnels qui aident à l'élaboration du projet, qui le supervisent, puis, lorsque le pont sera en service, ceux qui l'exploiteront.

Comme nous le savons probablement tous, le Canada et les États-Unis entretiennent l'une des relations commerciales les plus étroites dans le monde. Le projet de pont est essentiel pour que l'on puisse s'assurer que...

• (1120)

**La présidente:** Monsieur Phillips, pourriez-vous écourter votre déclaration?

**M. Bryce Phillips:** Il ne me reste qu'environ 30 secondes.

**La présidente:** D'accord, 30 secondes.

**M. Bryce Phillips:** Excellent.

Nous demandons à ce un financement d'environ 200 millions de dollars soit accordé au projet du pont international Gordie-Howe. Cette somme nous permettra de terminer les travaux préliminaires, le

déplacement des infrastructures ainsi que la remise des terres à notre partenaire Bridging North America afin que nous puissions aller de l'avant avec la construction du nouveau pont.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

**La présidente:** Merci à tous. Nous sommes heureux de vous avoir avec nous aujourd'hui.

Nous allons passer aux questions.

Monsieur Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux:** Merci, madame la présidente.

Merci à tous d'être ici aujourd'hui.

Je commencerai en disant que c'est très malheureux que les deux ministres n'aient pas pris le temps de prendre part à notre comité. Il est expressément mentionné dans leur lettre de mandat qu'ils doivent se rendre disponibles pour le Comité. Ils ont encore une fois décidé qu'ils étaient occupés aujourd'hui, donc j'imagine qu'il y a 15 personnes ici pour les remplacer.

J'aimerais poser ma première question à la sous-ministre de l'Infrastructure.

Je suis certain que vous avez de nombreuses ententes avec SNC-Lavalin, y compris le pont Champlain et le seul projet à ce jour de la Banque d'infrastructure du Canada. Je suis certain que le fait qu'un accord de poursuite suspendue n'ait pas été conclu est quelque chose qui vous préoccupe en tant que sous-ministre de l'Infrastructure. Avez-vous, directement ou indirectement, déjà eu une réunion ou une conversation avec l'un de vos homologues des autres ministères en ce qui concerne l'affaire de SNC?

• (1125)

**Mme Kelly Gillis:** Non.

**M. Matt Jeneroux:** Est-ce que quelqu'un d'autre de votre ministère s'est entretenu avec les autres ministères sur la situation de SNC?

**Mme Kelly Gillis:** Non.

**M. Matt Jeneroux:** Est-ce que vous ou quelqu'un d'autre de votre ministère avez rencontré des représentants de SNC concernant les accusations?

**Mme Kelly Gillis:** Non.

**La présidente:** Monsieur Jeneroux, pourriez-vous orienter vos questions vers le Budget supplémentaire des dépenses, ce sur quoi nous travaillons?

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, nous avons avec nous aujourd'hui des représentants du pont Champlain. Ces questions sont donc absolument pertinentes, compte tenu de certains commentaires qu'a formulés Jody Wilson-Raybould elle-même hier devant le Comité.

**La présidente:** Ces personnes sont ici pour parler du Budget supplémentaire des dépenses. J'apprécierais que vos questions portent...

**M. Matt Jeneroux:** Les représentants du pont Champlain sont ici. Nous traitons précisément de cela.

**La présidente:** Cependant, nous parlons du Budget supplémentaire des dépenses.

**M. Matt Jeneroux:** Le Budget supplémentaire des dépenses est également concerné par... Le pont Champlain est également lié au Budget supplémentaire des dépenses.

**La présidente:** Ces gens sont ici pour répondre à des questions portant sur le Budget supplémentaire des dépenses, monsieur Jeneroux. Si vous pouviez, s'il vous plaît...

**M. Matt Jeneroux:** Le premier ministre lui-même a exercé des pressions sur la ministre de la Justice en mentionnant le besoin de conclure un accord de poursuite suspendue afin de protéger les emplois, mais également en raison des élections au Québec et du fait qu'il était lui-même le député de Papineau, un député du Québec. Le ministre de l'Infrastructure est également un député du Québec, il aurait pu avoir ces mêmes préoccupations.

Je vous rappelle que vous êtes sous serment...

**La présidente:** Toutes mes excuses, monsieur Jeneroux, mais je dois vous arrêter. Vos questions...

**M. Matt Jeneroux:** Nous parlons d'infrastructure et du pont Champlain, madame la présidente.

**La présidente:** Vos questions...

**M. Matt Jeneroux:** Je n'ai pas encore posé la question.

**La présidente:** ... ne concernent pas le dossier sur lequel nous nous penchons, soit le Budget supplémentaire des dépenses. Je vous demanderais de concentrer vos questions sur ce sujet précis ou je vais devoir passer à quelqu'un d'autre.

**Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC):** J'invoque le Règlement, madame la présidente.

**M. Matt Jeneroux:** Je n'ai pas encore posé la question, madame la présidente.

**La présidente:** Oui, vous l'avez fait.

**M. Matt Jeneroux:** Vous ne pouvez pas décider cela avant que j'aie posé la question.

**La présidente:** Oui, madame Block.

**Mme Kelly Block:** J'invoque le Règlement. Si je ne m'abuse, le pont Champlain fait partie du Budget supplémentaire des dépenses, puisqu'on demande de l'argent.

**La présidente:** Oui.

**Mme Kelly Block:** Dans ce cas, sa question devrait être considérée comme étant pertinente, puisque le pont figure dans le Budget supplémentaire des dépenses.

**La présidente:** Les questions ne portent pas sur le Budget des dépenses. Elles portent sur une question différente. Vous le savez bien.

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, SNC est partenaire dans le projet du pont Champlain, j'estime donc que mes questions sont entièrement pertinentes pour ce comité. Je vais poursuivre avec ma question, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

**La présidente:** Je vous fais savoir qu'elles ne sont pas pertinentes, si vous pouviez donc concentrer vos questions...

**M. Matt Jeneroux:** Est-ce que le ministre de l'Infrastructure ou des membres de son personnel se sont déjà entretenus avec vous ou quelqu'un au sein du ministère au sujet de SNC et l'affaire devant les tribunaux?

**Mme Kelly Gillis:** Non.

**M. Matt Jeneroux:** Est-ce que vous ou votre ministère avez déjà rédigé des notes de tout genre...

**La présidente:** Monsieur Jeneroux, je suis désolée, je vais déclarer [*Inaudible*] irrecevable.

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, elles ne le sont absolument pas.

**La présidente:** Nous souhaitons poursuivre...

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, le pont Champlain est dans le Budget des dépenses. Nous avons des représentants du pont Champlain ici avec nous. SNC est...

**La présidente:** Dans ce cas, vos questions devraient porter sur les montants, et non pas sur ce que les autres ont fait. Vous êtes censés poser des questions qui portent sur le Budget supplémentaire des dépenses.

**M. Matt Jeneroux:** Votre gouvernement parle de création d'emplois et de SNC. Je fais un lien direct avec SNC et la création d'emplois.

**La présidente:** Je vais passer au prochain...

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, vous ne pouvez pas simplement m'arrêter. Il me reste trois autres minutes dans ma série de questions.

**La présidente:** Il vous en reste deux et demie.

**M. Matt Jeneroux:** D'accord.

Est-ce que votre ministère a déjà rédigé des notes ou des documents d'information de tout genre pour le ministre ou pour son personnel sur la façon dont les accusations pourraient toucher SNC-Lavalin et les contrats d'infrastructure en vigueur ou à venir?

**La présidente:** Monsieur Jeneroux, cela n'a aucun lien le sujet à l'étude.

**M. Matt Jeneroux:** Ce n'est absolument pas le cas, madame la présidente. Un pont important au Québec est en construction par une entreprise qui fait l'objet d'une enquête en ce moment. Les représentants du pont Champlain sont ici. Vous n'avez pas besoin de protéger la sous-ministre. Elle est tout à fait capable de répondre aux questions par elle-même. Le ministre lui-même pourrait être ici.

**La présidente:** Monsieur Jeneroux, je vais déclarer vos questions comme étant irrecevables.

**M. Matt Jeneroux:** En quoi la question est-elle irrecevable? Pouvez-vous m'expliquer en quoi la question est irrecevable, madame la présidente?

**Une voix:** C'est totalement lié aux questions.

**La présidente:** Non, je ne suis pas d'accord, et je suis la présidente, et je déclare que votre question est irrecevable.

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, je vous conseille de ne pas m'arrêter. C'est exactement ce dont votre gouvernement est soupçonné. Vous faites taire les gens actuellement, et le fait de m'arrêter dans ma série de questions...

**La présidente:** Posez vos questions qui ont rapport avec le Budget des dépenses. C'est pour cela que nous avons demandé à ces gens de comparaître devant le Comité...

**M. Matt Jeneroux:** Je viens de le faire, madame la présidente.

**La présidente:** Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** J'invoque le Règlement, madame la présidente. Je propose, si le député souhaite contester la décision de la présidente, qu'il le fasse et que nous mettions cela aux voix.

Merci, madame la présidente.

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, je vais poser mes questions sur SNC-Lavalin, qui sont liées au Budget des dépenses, comme je le fais depuis tout à l'heure. Je ne vois pas de raison pour laquelle vous ou quelqu'un de ce comité souhaiteriez faire taire le Comité.

Est-ce qu'un autre ministère vous a transmis, à vous ou à votre ministère, des renseignements de ce genre concernant SNC-Lavalin?

**Mme Kelly Gillis:** Nous n'avons pas joué de rôle dans cette affaire.

**La présidente:** Monsieur Jeneroux, je suis désolée, mais je vais devoir vous arrêter. Autrement, il vous reste 20 secondes, et si vous souhaitez contester la décision de la présidente, vous êtes libre de le faire.

**M. Matt Jeneroux:** Je répète, dans les 20 secondes qu'il me reste, madame la présidente, que toutes mes questions s'inscrivent dans le contexte du Budget supplémentaire des dépenses. Je sais qu'il y a d'autres comités qui essaient d'étouffer l'affaire; ils ne veulent pas parler de SNC-Lavalin, mais notre comité... SNC-Lavalin est un intervenant majeur au Canada. On confie énormément de projets d'infrastructure à cette entreprise, et c'est pourquoi nous voulons des réponses et savoir qui était impliqué. Le ministre des Infrastructures a-t-il lui aussi joué un rôle? Voilà ce que nous essayons de découvrir...

• (1130)

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

La parole va à M. Badawey.

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

J'ai une question pour les représentants du ministère des Transports.

Monsieur Keenan, vous avez dit que Transports Canada demande que 1,95 millions de dollars lui soient versés à partir des revenus générés par la vente de propriétés à Niagara-on-the-Lake. Comment comptez-vous investir cet argent?

**M. Michael Keenan:** Madame la présidente, comme le député l'a dit, nous cherchons à obtenir ces fonds pour évaluer et assainir les sites contaminés faisant partie du portefeuille de Transports Canada. Malheureusement, notre portefeuille comprend un assez grand nombre de sites contaminés. Actuellement, deux ou trois des sites prioritaires se trouvent au Yukon, par exemple Watson Lake ainsi que l'aéroport de Whitehorse où le sol est contaminé...

**M. Vance Badawey:** Si je comprends bien, monsieur Keenan, cet argent ne sera pas réinvesti dans la région de Niagara?

**M. Michael Keenan:** Les fonds seront utilisés pour l'ensemble des sites contaminés faisant partie de notre portefeuille, d'un bout à l'autre du pays.

**M. Vance Badawey:** Honnêtement, les gens vous seraient reconnaissants de réinvestir cet argent dans la région d'où il est venu, parce qu'il y a de nombreux sites fédéraux contaminés dans la région de Niagara.

**M. Michael Keenan:** D'accord. Nous tâcherons d'examiner cette possibilité dans le cadre de la gestion de notre portefeuille.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur Keenan. Je voulais simplement vous donner matière à réflexion.

Ma deuxième question s'adresse à Mme Gillis. C'est à propos de l'infrastructure.

Présentement, dans ma circonscription, la situation est loin d'être reluisante dans la ville de Welland. Le pont fédéral qui s'y trouve,

celui de la rue Forks, a été fermé à cause de sa piètre condition. Il est en assez mauvais état.

J'ai donc deux questions pour vous.

Premièrement, existe-t-il un fonds d'urgence auquel la municipalité pourrait accéder afin d'obtenir des capitaux pour réparer le pont et le remettre en état afin qu'il puisse à nouveau être utilisé par la partie de la collectivité touchée?

Deuxièmement, il est établi dans le plan Investir dans le Canada que nous avons des partenaires: la province et certaines municipalités. Je sais que nous pouvons présenter une demande, dans le cadre de ce plan, afin d'obtenir des fonds pour ce genre de projets ou d'autres projets prioritaires des municipalités afin d'alléger le fardeau des contribuables qui paient des impôts fonciers ou qui paient pour le traitement des eaux usées. Donc, par rapport au processus de demande, et je crois savoir que l'entente a été conclue il y a plus an... Le gouvernement fédéral dispose de 10 milliards de dollars à investir dans la province de l'Ontario seulement en vue d'alléger le fardeau des contribuables relativement aux impôts fonciers et au traitement des eaux usées, ce qui permettrait de réaliser des projets comme celui que j'ai mentionné et de combler des besoins urgents. Où en sommes-nous présentement par rapport à cela?

**Mme Kelly Gillis:** Je vais commencer par répondre à votre deuxième question, étant donné que la réponse va éclairer la première.

Vous avez raison. Nous avons conclu une entente bilatérale intégrée avec la province de l'Ontario il y a environ un an. Nous avons travaillé avec les fonctionnaires pour nous assurer qu'ils comprennent le processus. Ils ont également élaboré leur propre processus de réception des demandes afin de cerner les priorités en Ontario, et depuis, ils collaborent avec notre nouveau gouvernement pour mener à bien ce processus.

Soyez sûrs que nous sommes impatients de recevoir des propositions de projets de la province de l'Ontario et que nous sommes prêts à examiner ces demandes dès que nous les recevons.

**M. Vance Badawey:** À ce sujet, cela fait un an, mais les conservateurs de l'Ontario n'ont toujours pas mis en oeuvre cette entente. Le temps du budget approche. Il est presque arrivé. Quant aux pistes...

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, j'invoque le Règlement. Je ne vois pas en quoi cela est pertinent.

**M. Vance Badawey:** Si nous commençons à manquer de pistes, serait-il possible de...

**M. Matt Jeneroux:** J'invoque le Règlement, madame la présidente.

**La présidente:** Excusez-moi, monsieur Badawey, je dois vous interrompre un instant.

M. Jeneroux a invoqué le Règlement.

**M. Matt Jeneroux:** Oui, c'est une question de pertinence. Je ne vois pas en quoi la question est liée au Budget supplémentaire des dépenses.

**La présidente:** Votre question est-elle liée aux crédits à l'étude?

**M. Vance Badawey:** Oui. Cela touche le plan Investir dans le Canada que Mme Gillis a mentionné plus tôt ainsi que les 4 700 projets.

**La présidente:** Dans ce cas, je crois que la question est recevable.

**M. Matt Jeneroux:** Mais cela concerne le gouvernement de l'Ontario, n'est-ce pas? Selon moi, la question est irrecevable.

**M. Vance Badawey:** Madame la présidente, si vous me le permettez, dans le cadre du plan Investir dans le Canada, Infrastructure Canada a approuvé à lui seul 4 700 projets.

**La présidente:** C'est [*Inaudible*].

**M. Vance Badawey:** Je m'attends donc à ce que les fonds soient versés en 2019. Sommes-nous, aujourd'hui, en mesure de verser ces fonds afin qu'une partie des projets puisse commencer.

**Mme Kelly Block:** Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

**M. Vance Badawey:** Malheureusement, les conservateurs de l'Ontario ne nous ont pas encore donné leur autorisation.

**La présidente:** Monsieur Badawey, Mme Block a invoqué le Règlement.

**Mme Kelly Block:** Pouvez-vous, s'il vous plaît, prendre une décision sur le rappel au Règlement de mon collègue avant de permettre à un autre collègue de reprendre la parole et de poursuivre ses questions?

• (1135)

**La présidente:** Oui. J'estime que c'est pertinent, puisque cela concerne les crédits à l'étude.

J'ai déclaré que les questions étaient pertinentes.

**Mme Kelly Block:** Merci.

**La présidente:** Veuillez continuer.

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

Donc, madame Gillis, serons-nous en mesure de verser ces fonds à temps pour la saison de la construction, si les conservateurs de l'Ontario ne font rien de leur côté dans le cadre de leur partenariat avec le gouvernement fédéral?

**Mme Kelly Gillis:** Pour chacune des ententes bilatérales intégrées que nous concluons avec les provinces et les territoires — et parfois, des municipalités concernées —, nous établissons un ordre de priorité pendant le processus de réception des demandes. Des projets nous sont proposés et, avec notre processus de diligence raisonnable, nous traitons les demandes et approuvons les projets.

L'Ontario est en train d'établir son propre processus de réception avec ses municipalités. Dès que nous recevrons des demandes de projets, nous serons prêts à verser des fonds.

Pour ce qui est de votre question à propos du financement d'urgence pour votre pont, il n'y pas de fonds d'urgence en réserve présentement. Cependant, peut-être que vous pourriez collaborer avec une municipalité voisine afin de tirer parti de la taxe sur l'essence et ainsi accélérer le processus.

**M. Vance Badawey:** Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[*Français*]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Merci, madame la présidente.

J'ai dit à de nombreuses reprises à ce comité que recevoir trois ou quatre témoins dans une heure, c'est beaucoup trop. Nous en recevons 14 en aussi peu de temps. Permettez-moi d'exprimer ma déception, laquelle est encore plus grande du fait de l'absence des deux ministres. Cela étant dit, comme j'ai peu de temps de parole, je continue directement avec mes questions.

Je voudrais débiter par les représentants de VIA Rail.

La dernière fois que le ministre des Transports est venu à Trois-Rivières, en novembre dernier, pour parler des transports lors d'un colloque organisé par l'Union des municipalités du Québec, nous avons tous été un peu déçus, parce que l'objet du colloque était le transport ferroviaire passager, et le ministre nous a offert un discours sur la sécurité. Même si c'était intéressant, c'était simplement inapproprié, compte tenu du sujet du colloque.

Le ministre a répondu à des questions de journalistes en disant qu'il restait des études à faire avant d'approuver le projet pour s'assurer qu'il y avait la densité de clientèle adéquate pour que ce projet soit rentable.

VIA Rail étant une compagnie responsable, j'imagine que, de votre côté, vous aviez déjà fait des études semblables ou une étude de marché démontrant bien la viabilité de ce projet. De telles études existent-elles chez vous?

**M. Jacques Fauteux (directeur, Relations gouvernementales et communautaires, VIA Rail Canada inc.):** Merci de votre question et de votre intérêt envers notre projet de chemin de fer à haute fréquence.

Je vous confirme que nous continuons de travailler à ces études conjointement avec notre actionnaire, qui est le gouvernement du Canada, particulièrement Transports Canada, justement pour assurer la viabilité et le juste investissement du gouvernement du Canada dans ce projet.

**M. Robert Aubin:** Les études sont donc les mêmes et le travail serait réparti entre VIA Rail et le ministère des Transports. Il n'y a pas d'étude indépendante qui relève strictement de VIA Rail. Est-ce exact?

**M. Jacques Fauteux:** En fait, nous avons fait notre travail et nous faisons aussi du travail en collaboration avec nos homologues de Transports Canada.

**M. Robert Aubin:** Oui, je l'imagine bien.

Je me tourne alors vers les représentants de Transports Canada.

La somme de 8 millions de dollars est consacrée aux études. Cela me paraît beaucoup pour pouvoir déterminer s'il y a une densité de clientèle suffisante, puisque les autres questions semblaient réglées. Corrigez-moi si je fais erreur, mais, au moment où l'on se parle, de cette somme, un montant d'à peu près 1,5 million de dollars aurait été alloué.

Qu'advient-il du reste de l'argent? Comment se fait-il que cela aille si lentement? Quel est le contenu de ces études? Pour quand pouvons-nous envisager la fin du processus? Faudra-t-il véritablement attendre encore trois ans?

**M. Michael Keenan:** Comme mon collègue de VIA Rail l'a dit, nous travaillons maintenant ensemble sur les questions liées au projet de chemin de fer à haute fréquence entre les villes de Québec et de Toronto. VIA Rail a fait du très bon travail quant à l'analyse de ce projet. Cependant, il faut que le projet progresse tout en faisant preuve de la diligence appropriée étant donné la complexité du projet.

[*Traduction*]

Selon la méthode de calcul choisie, c'est un projet qui représente essentiellement de 4 à 5 milliards de dollars. Il comprend d'énormes travaux de construction et des sommes considérables d'investissement en capital. Il y a aussi beaucoup de...

[Français]

**M. Robert Aubin:** Je me permets de vous interrompre étant donné que nous connaissons très bien les détails, particulièrement en ce qui concerne Trois-Rivières. Il y a des années que nous suivons le dossier. À notre avis, nous ne sommes assurément pas dans un train rapide.

J'ai une autre question. Dans le Budget supplémentaire des dépenses (B), Transports Canada demande des fonds supplémentaires de 760 000 \$ pour appuyer l'examen de la proposition de chemin de fer à haute fréquence de VIA Rail. Cette somme de 760 000 \$ s'ajoute-t-elle aux huit millions de dollars ou est-elle comprise dans ce dernier montant? Quels éléments sont pris en compte dans l'étude grâce à ces fonds supplémentaires de 760 000 \$?

• (1140)

**M. Michael Keenan:** La somme de 760 000 \$ est destinée à VIA Rail pour l'étude sur le chemin de fer à haute fréquence.

À quelle ligne la somme de 760 000 \$ destinée à VIA Rail se trouve-t-elle?

**M. Robert Aubin:** Je suis désolé, mais je n'ai pas le numéro de la ligne.

**M. Michael Keenan:** Nous sommes en train de dépenser les huit millions de dollars à l'étude du projet relatif au chemin de fer à haute fréquence.

**M. Robert Aubin:** La somme de 760 000 \$ seraient donc comprise dans les huit millions de dollars?

**M. Michael Keenan:** Oui.

**M. Robert Aubin:** D'accord, c'était le but de ma question. Je voulais savoir si c'était inclus ou supplémentaire.

Ma prochaine question concerne le renouvellement de la flotte. La compagnie Siemens affirme avoir pour objectif d'utiliser ou d'atteindre 20 % de contenu local dans le cadre du remplacement de la flotte de VIA Rail. Est-ce de la pure bonté de la part de cette compagnie ou est-ce parce qu'un élément du contrat exige un contenu canadien ou local? Nous sommes conscients que ce pourcentage de 20 % est bien en deçà de ce qui se fait dans bon nombre d'autres pays en matière de financement de projets publics.

**M. Michael Keenan:** Étant donné que VIA Rail a bien géré le projet de renouvellement de la flotte, j'invite mon collègue à répondre à votre question.

**M. Jacques Fauteux:** Je vous remercie de la question. Dans ce cas-ci, nous avons procédé par un appel d'offres, ce qui est assujéti à des lois sur le commerce international, comme vous le savez. En ce qui concerne l'annonce des 900 et quelque millions de dollars annoncés à la fin de décembre dernier, le président de Siemens s'est engagé à investir des sommes pour du contenu canadien ou à trouver 20 % de contenu canadien. Dans ce contexte, la compagnie Siemens a créé un site Web au moyen duquel elle a invité les fournisseurs canadiens à faire part de l'intérêt à participer à ce que la compagnie appelle un *supply day*, ou journée des fournisseurs. Le but était de permettre aux fournisseurs du Québec et de l'Ontario d'interagir avec la compagnie. Le mouvement est déjà amorcé. Nous laissons évidemment les gens de Siemens faire ce travail, mais nous avons déjà commencé à faire avancer la mise en œuvre de cette initiative avec eux.

Par ailleurs, j'aimerais ajouter que VIA Rail procède à un renouvellement de flotte assez important, mis à part celui effectué par Siemens. En effet, nous avons investi plus de 154 millions de dollars dans la modernisation et l'accessibilité de notre flotte

Héritage. Les quatre fournisseurs qui ont été retenus et qui ont reçu ces sommes viennent du Québec.

[Traduction]

**La présidente:** Je dois vous interrompre.

Merci beaucoup.

La parole va à M. Iacono.

[Français]

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être parmi nous ce matin.

Monsieur Keenan, dans votre discours d'ouverture, vous avez mentionné le montant demandé par VIA Rail dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses (B). Pouvez-vous nous donner un peu plus de détails sur les caractéristiques spécifiques des nouveaux trains? Comment se démarquent-ils de ceux de la flotte actuelle?

**M. Michael Keenan:** Excusez-moi, mais je n'ai pas bien entendu votre question. Porte-t-elle sur le renouvellement de la flotte ou sur le projet de chemin de fer à haute fréquence?

**M. Angelo Iacono:** Je parle du renouvellement de la flotte.

Comment cette flotte renouvelée se compare-t-elle à ce qu'on a présentement?

**M. Michael Keenan:** Selon nous, l'approvisionnement pour le renouvellement de la flotte représente un très bon progrès.

[Traduction]

Le projet a débuté et est même en avance sur le calendrier. C'est justement pourquoi on demande ce montant. Le projet progresse plus vite que prévu, et VIA Rail est prêt à commencer les paiements prévus au calendrier en avance. À notre avis, cela va donner à VIA Rail deux très grands avantages. Premièrement, il obtiendra sa nouvelle flotte un peu plus tôt que prévu. Deuxièmement, lorsque le gouvernement aura mené à terme le processus de diligence raisonnable relativement à la décision d'investir dans un projet de chemin de fer à haute fréquence pour le corridor Québec-Toronto, il y aura une nouvelle flotte prête à soutenir ce projet, si le gouvernement décide de lui donner le feu vert.

Madame la présidente, si vous le permettez, j'ai une légère correction à faire à propos des 760 000 \$ que j'ai mentionnés lorsque j'ai répondu à la question précédente. Ce montant est compris dans les fonds existants, mais pas dans les 8 millions de dollars prévus dans le budget 2018. Je me suis trompé. Ce montant est compris dans les 3,3 millions de dollars octroyés dans le budget 2016 en vue de soutenir le processus de diligence raisonnable pour le projet de chemin de fer à haute fréquence proposé par VIA Rail.

• (1145)

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Madame Gillis, je représente la circonscription d'Alfred-Pellan, à Laval, dans la grande région de Montréal, et le pont Champlain est un projet qui nous tient à coeur.

Pouvez-vous nous donner une mise à jour sur l'avancement des travaux ainsi que sur la date prévue de son ouverture?

**Mme Kelly Gillis:** À ce jour, notre partenaire, le groupe Signature sur le Saint-Laurent, ou SSL, demeure constant relativement à la date d'échéance de l'ouverture du pont. C'est encore prévu pour la fin de juin 2019. La construction du pont est maintenant terminée — je pourrais y marcher d'un bout à l'autre —, mais il n'est pas encore ouvert. Cela étant dit, la plupart des travaux importants sont terminés.

Durant l'hiver, on ne peut pas travailler à certains aspects du pont. Il faut avoir les bonnes conditions météorologiques pour faire certains travaux, comme le

[Traduction]

travail d'étanchéisation et la pose de la dernière couche d'asphalte. Ce sera fait au printemps.

Pour l'instant, SSL nous assure toujours que l'ouverture du pont est toujours prévue pour la fin de juin 2019. Nous avons un ingénieur indépendant qui étudie les échéances, et il confirme que les travaux sont sur la bonne voie. Rien ne nous ferait croire le contraire.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci.

D'ailleurs, la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain demande des crédits supplémentaires de près de 15 millions de dollars pour la déconstruction du pont Champlain. En effet, selon ce que j'ai compris, le pont Champlain ne sera pas démoli.

Pourriez-vous nous donner plus d'explications sur ce processus de déconstruction? Quelles sont les raisons qui ont motivé une déconstruction plutôt qu'une démolition?

**Mme Sandra Martel (première dirigeante par intérim, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.):** Le pont Champlain doit être déconstruit principalement parce que 80 % de la charge qu'il supporte, c'est le pont lui-même. On sait donc que, au fil du temps, une dégradation du pont se produit. C'est pour cela qu'on l'a renforcé afin d'assurer la circulation, mais la dégradation se poursuit. Les mesures de renforcement qui ont été prises étaient des mesures temporaires. Ces travaux de renforcement ont donc une durée de vie limitée.

De plus, peu de temps après que le nouveau pont sera mis en service, des éléments du pont actuel devront être démolis, parce que les deux ponts se rapprochent beaucoup à leurs extrémités. Des travaux de démolition devront donc être faits pour terminer le nouveau pont.

Tous ces éléments visant à maintenir cette structure à long terme coûteraient, au minimum, de 4 à 7 millions de dollars par année, même si le pont était inutilisé. Il y aurait donc quand même un investissement à faire. S'il y avait une défaillance d'une poutre, par exemple, ne serait-ce qu'en raison de son propre poids, il faudrait intervenir.

C'est pour ces raisons que nous avons pris la décision de déconstruire le pont.

**M. Angelo Iacono:** Quel est le coût total projeté pour ce qui est de ce démantèlement?

**Mme Sandra Martel:** Pour l'ensemble du projet, y compris la déconstruction du pont, les services d'ingénierie, d'avocats et tout cela, nous avons un budget d'environ 400 millions de dollars.

**M. Angelo Iacono:** Avez-vous une date d'achèvement?

[Traduction]

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

La parole va à M. Sikand.

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

Monsieur Keenan, vous demandez 1,95 million de dollars pour l'assainissement des sites fédéraux.

En préambule, je veux préciser que je représente la circonscription de Mississauga—Streetsville et que, avant mon élection, il y a eu un accident et un wagon a déraillé. Je ne veux pas dire que c'était un accident mineur, mais, comparativement à d'autres accidents catastrophiques que nous avons eu à déplorer, c'était un accident plutôt mineur. Comment évalue-t-on qu'un site est contaminé?

• (1150)

**M. Michael Keenan:** Madame la présidente, c'est une excellente question.

Un site contaminé, pour le portefeuille de Transports Canada, est un terrain appartenant au portefeuille de Transports Canada qui a été contaminé par les activités qui s'y sont déroulées au fil du temps. Souvent, les aéroports sont contaminés par des SPFA, les substances composant la mousse utilisée pendant les exercices d'incendie, ou alors par des produits pétroliers.

Lorsque c'est un wagon qui déraile et qu'il y a un accident ferroviaire et déversement d'un produit, la responsabilité de nettoyer et d'assainir le site incombe au transporteur ferroviaire et à l'expéditeur.

**M. Gagan Sikand:** Les sites contaminés peuvent-ils poser des problèmes de santé publique?

**M. Michael Keenan:** Cela dépend de la contamination.

On a longtemps utilisé dans les aéroports, pour les exercices d'incendie, par exemple, une mousse extinctrice qui contient des SPFA. Nous ne le savions pas, à l'époque, mais elle contient un composé chimique toxique pour les humains qui s'infiltré dans l'eau souterraine. Nous faisons des travaux d'assainissement dans plusieurs aéroports pour remédier au problème.

**M. Gagan Sikand:** D'accord.

Madame Gillis, vous avez répondu à la question de mon collègue à propos des investissements. Pouvez-vous nous dire quelles seraient les conséquences néfastes si le gouvernement Doug Ford ou n'importe quel gouvernement provincial refusait de collaborer?

**Mme Kelly Gillis:** Dans le plan Investir dans le Canada, les investissements en infrastructure sont, essentiellement, l'instrument clé. Comme certains d'entre vous le savent, le plan comprend quatre volets principaux: le transport en commun, les infrastructures vertes, les infrastructures culturelles et récréatives et les collectivités rurales et nordiques. Le plan favorise la réalisation de projets d'infrastructure qui s'inscrivent dans chacun de ces volets, et ce, d'un bout à l'autre du pays. Chaque province et territoire établit ses priorités et élabore un processus de réception des demandes. Les provinces et les territoires sont des partenaires clés; ce sont eux qui signent les ententes et qui nous fournissent des projets. De façon générale, c'est comme cela que fonctionne le processus.

**M. Gagan Sikand:** Merci.

Madame Gillis, en octobre 2018, Infrastructure Canada a décidé de modifier les modalités afin d'accélérer le versement des débours. Pouvez-vous nous en parler un peu et peut-être nous dire s'il reste des choses à modifier, selon vous?

**Mme Kelly Gillis:** Bien sûr.

Selon les anciens programmes d'investissement en infrastructure dont nous avons hérité, le processus de remboursement aux provinces et aux territoires dépend des municipalités, qui choisissent le moment où elles vont envoyer la facture à leur province; ensuite, les provinces choisissent le moment où elles vont nous envoyer la facture. Nous procédons plus ou moins facture par facture. Nous sommes en train d'élaborer un processus de facturation plus rigoureux et plus prévisible, qui reposera sur l'activité économique du pays, d'un océan à l'autre.

Je pourrais vous donner des exemples d'un certain nombre de projets qui sont terminés ou presque terminés, mais pour lesquels aucune facture n'a encore été présentée. L'automne dernier, nous avons discuté de ce sujet pendant une réunion fédérale-provinciale-territoriale. C'est un problème autant pour les provinces que pour les municipalités, Tout le monde veut des versements rapides.

**M. Gagan Sikand:** Génial. Désolé de vous interrompre.

Avant que mon temps ne soit écoulé, je tiens à remercier chacun d'entre vous d'être venu ici. Vous faites de l'excellent travail qui dépasse les clivages politiques.

**La présidente:** Monsieur Rogers.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Monsieur Keenan, je suis content de voir que notre gouvernement investit dans les aéroports ruraux et éloignés du pays, et en particulier, bien sûr, à Wabush, à Terre-Neuve-et-Labrador.

L'entreprise Marine Atlantique fournit un service essentiel aux gens de Terre-Neuve-et-Labrador. Elle demande environ 38 millions de dollars, dans le Budget provisoire des dépenses, et nous savons qu'une partie du montant ira au renouvellement de sa flotte. Je voulais savoir si Marine Atlantique a un programme de renouvellement de sa flotte et, si oui, quel est le calendrier de ce programme?

**M. Michael Keenan:** Effectivement, les fonds prévus dans le budget provisoire des dépenses représentent le budget d'exploitation de base de MAI, qui fournit un service requis en vertu de la Constitution à Terre-Neuve-et-Labrador.

En ce qui concerne le plan de renouvellement de la flotte de MAI, nous discutons activement présentement avec l'entreprise à ce sujet. Il devrait y avoir plus de détails là-dessus dans le plan d'entreprises à venir.

• (1155)

**M. Churence Rogers:** Je suis impatient de le voir.

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

Monsieur Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux:** Merci, madame la présidente.

Vous demandez 15 millions de dollars dans le cadre de ce budget pour le démantèlement du pont Champlain et l'achèvement des travaux. Selon vous, l'affaire SNC-Lavalin risque-t-elle de retarder les travaux?

**Mme Kelly Gillis:** Pour ce qui est de la construction du pont Champlain, tout ce que nous savons, c'est que SSL, notre partenaire du consortium, nous assure que tout est sur la bonne voie et que le pont sera ouvert avant la fin de juin 2019. Nous avons aussi un ingénieur indépendant qui va examiner les échéances. Rien ne nous laisse croire, à la lumière des comptes qu'on nous a rendus jusqu'ici, que l'ouverture sera retardée.

**M. Matt Jeneroux:** Mais, dans l'éventualité où l'ouverture est bel et bien retardée, votre ministère a-t-il préparé des notes ou des documents d'information quelconques, pour le ministre ou le

personnel, relativement à l'affaire SNC-Lavalin et aux contrats d'infrastructure en cours ou à venir?

**Mme Kelly Gillis:** Nous avons examiné le contrat relativement au calendrier de projet du pont Champlain, et nous surveillons de près l'avancement des travaux de construction pour savoir s'ils respectent le calendrier. Nous avons demandé à des experts en la matière d'examiner cela et de nous tenir au courant du déroulement du projet. Pour le moment, et comme le ministre l'a dit en octobre à propos du travail de SSL et d'éventuels retards de construction, il semble que l'ouverture du pont se fera, à la lumière de l'information qui nous a été fournie, d'ici juin 2019. Tous nos rapports ont été axés sur le calendrier de construction et sur l'état d'avancement des travaux.

**M. Matt Jeneroux:** J'imagine que ce que je veux vraiment savoir, c'est si vous avez préparé pour le ministre des documents d'information quelconques sur... Bien des choses ont changé depuis octobre, depuis l'affaire SNC-Lavalin, et j'aimerais savoir si vous avez préparé des documents d'information pour le ministre sur des retards éventuels.

**Mme Kelly Gillis:** Il n'y a aucun document d'information, pour autant que je le sache, sur d'éventuels retards. Même compte tenu de ce qui se passe présentement avec SNC-Lavalin.

**M. Matt Jeneroux:** Est-ce que d'autres ministères vous auraient fourni, à votre ministère ou à vous, de l'information pertinente à propos de l'affaire SNC-Lavalin?

**Mme Kelly Gillis:** Pas à ma connaissance, non.

**M. Matt Jeneroux:** D'accord.

Jusqu'ici, la Banque de l'infrastructure du Canada n'a investi que dans un seul projet, le projet du Réseau express métropolitain, à Montréal. SNC-Lavalin a — surprise — obtenu un contrat pour ce projet qui avait été annoncé avant même que la Banque de l'infrastructure ait un directeur général et — comme le hasard fait bien les choses — le jour avant que Philippe Couillard, l'ancien premier ministre libéral du Québec, lance...

**La présidente:** Monsieur Jeneroux, veuillez vous en tenir au Budget supplémentaire des dépenses.

**M. Matt Jeneroux:** Je n'ai même pas posé ma question, madame la présidente.

Le Bureau de l'infrastructure du Canada a-t-il tenté d'influencer la Banque de l'infrastructure pour qu'elle investisse dans ce projet?

**Mme Kelly Gillis:** La décision d'investir dans ce projet en particulier a été prise en juin 2017. Le plan Investir dans le Canada a quatre volets, et l'un des plus importants concerne le transport en commun. Cela représente 20 milliards de dollars d'ententes bilatérales intégrées. C'est une priorité pour tout le gouvernement. Partout au pays, il y a d'importants projets de transport en commun en cours. La décision d'investir dans le métro léger a été prise en 2017 et, à ce moment-là, il était déjà envisagé que la Banque de l'infrastructure, qui était encore en train d'être mise sur pied, investisse dans ce projet. L'engagement était de voir si le nouveau modèle d'affaires pourrait être utilisé pour ce projet en particulier et, dans le cas contraire, on aurait utilisé l'ancien processus de financement.

**M. Matt Jeneroux:** À votre connaissance, un ministère quel qu'il soit a-t-il essayé d'influencer la Banque de l'infrastructure pour qu'elle investisse dans le métro léger de Montréal? Je pense surtout au ministère des Finances, qui a, dans les faits, un certain pouvoir financier relativement aux projets qui sont financés.

**Mme Kelly Gillis:** La décision dont je parle a été annoncée en 2017, ce qui cadre avec les priorités du gouvernement du Canada d'investir dans le transport en commun.

**La présidente:** Merci beaucoup.

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, il me reste encore une minute de temps de parole.

**La présidente:** Il vous reste quatre secondes. Nous respectons le temps calculé par la greffière.

• (1200)

**M. Matt Jeneroux:** On nous avait promis six minutes avant...

**La présidente:** Oui, mais à partir de midi, le Comité...

**M. Matt Jeneroux:** J'aimerais proposer une motion afin que nous puissions continuer à discuter avec les témoins, étant donné qu'ils n'ont eu qu'une heure pour présenter leur témoignage sur une partie importante du budget.

**La présidente:** Conformément à notre horaire, nous avons l'intention d'interroger les témoins de 11 heures à midi.

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, j'aimerais proposer une motion afin de prolonger la période de questions d'une heure.

**La présidente:** M. Jeneroux a présenté une motion demandant aux membres du Comité de...

**M. Matt Jeneroux:** Je demande un vote par appel nominal, juste pour le plaisir.

**La présidente:** ... de demander aux témoins de rester une heure de plus.

(La motion est rejetée par 5 voix contre 4.)

**La présidente:** Donc...

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, encore une fois, il est clair qu'on essaie de mettre fin aux travaux du Comité afin de ne pas avoir à écouter ce que les témoins ont à dire. Nous avons 15 témoins ici aujourd'hui, et nous n'avons eu que sept minutes pour poser des questions sur le Budget supplémentaire des dépenses.

Je ne vois pas du tout en quoi leur demander de rester une heure de plus est déraisonnable. Encore une fois, vos actes laissent croire que non seulement vous, mais tous les membres du Comité essayez de camoufler quelque chose, en nous empêchant de poser des questions au gouvernement, à une administration dont la gouvernance est de plus en plus suspecte, à commencer par les échelons supérieurs.

Vous n'avez même pas demandé aux témoins s'ils étaient prêts à rester une heure de plus, madame la présidente.

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

Je tiens à remercier tous nos témoins de...

Monsieur Iacono.

**M. Angelo Iacono:** J'aimerais proposer une motion afin que les témoins restent une demi-heure de plus, le temps d'une autre série de questions.

**La présidente:** Je vais demander aux témoins si leur horaire le leur permet. Ce n'est pas du tout le cas pour...

**M. Angelo Iacono:** Je crois que nous devrions d'abord demander aux témoins. S'ils sont d'accord, nous pourrions ensuite mettre la question aux voix. Je crois que ce serait la chose raisonnable à faire. Nous ne voulons pas leur imposer notre décision.

**La présidente:** Ce n'était pas du tout mon intention.

Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Madame la présidente, je crois que ce serait acceptable. Je respecte la position de M. Jeneroux et de M. Iacono. Cependant, le Comité a beaucoup de travail à faire pour préparer les travaux que nous allons entreprendre, lesquels, dans les faits, ont été recommandés par les deux partis de l'autre côté de la table. Malgré tout, une demi-heure... Tant que vous pensez, madame la présidente, que nous pourrions entamer les travaux du Comité qui sont prévus à l'ordre du jour

Je tiens seulement à rappeler aux membres du Comité que nous nous étions entendus sur l'horaire.

**La présidente:** Oui.

**M. Vance Badawey:** Mais, si nous avons besoin de plus de temps, je n'y vois pas d'inconvénient. Une autre demi-heure, pourvu que, dans la dernière demi-heure, nous soyons en mesure d'effectuer les travaux du Comité inscrits à l'ordre du jour, parce que nous nous étions entendus là-dessus.

**La présidente:** Nous essaierons.

Monsieur Liepert.

**M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC):** Je tiens à préciser une chose. Si le député est en train de parler de l'étude sur le bruit des avions près des aéroports, je crois qu'il devrait vérifier le compte rendu, parce que ce sont les libéraux qui ont proposé cette motion.

**La présidente:** Monsieur Keenan, madame Gillis, monsieur Phillips; est-ce qu'au moins l'un d'entre vous pourra rester avec nous une demi-heure de plus? Quoique c'est plutôt 26 minutes, maintenant.

**M. Michael Keenan:** Madame la présidente, je crois que nous pouvons adapter notre horaire à la décision du Comité.

**La présidente:** D'accord.

Monsieur Phillips?

D'accord. Je tiens à remercier chaleureusement les témoins qui peuvent rester 26 minutes de plus. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Dans ce cas, il vous restait une minute.

**Mme Kelly Block:** Madame la présidente, une motion a été présentée.

**La présidente:** Excusez-moi, quelle motion?

**M. Angelo Iacono:** Celle visant à prolonger la période de questions d'une demi-heure.

**La présidente:** Oui, et les témoins ont accepté.

Je vais mettre la question aux voix. La période de questions est-elle prolongée de 26 minutes?

(La motion est adoptée.)

**La présidente:** Très bien.

Monsieur Jeneroux, il vous reste 45 secondes.

**M. Matt Jeneroux:** Merci.

La dernière fois que vous avez témoigné, vous n'avez pas pu donner d'information au Comité à propos des indemnités de retard relativement au pont Champlain. À dire vrai, votre explication divergeait de celle du ministre, mais ni lui ni vous n'avez vraiment répondu. J'ose espérer que nous pourrions avoir une véritable mise à jour aujourd'hui.

Le gouvernement fédéral entend-il percevoir les indemnités de retard convenues de 100 000 \$ par jour pour les sept premiers jours et de 400 000 \$ pour chaque jour suivant jusqu'à concurrence de 150 millions de dollars? Oui ou non?

**Mme Kelly Gillis:** Relativement au pont Champlain, les discussions commerciales se poursuivent à propos des indemnités de retard et des conséquences des retards sur le contrat. Dès que nous aurons terminé ces discussions et que nous saurons ce qui s'en vient — si nous allons devant les tribunaux —, nous continuerons d'être transparents à cet égard.

• (1205)

**M. Matt Jeneroux:** Le ministre, pour sa part, dit oui.

**Mme Kelly Gillis:** Le ministre a dit qu'il y aura des conséquences...

**M. Matt Jeneroux:** Oui. Il a été on ne peut plus clair, il y aura des conséquences.

**Mme Kelly Gillis:** ... et nous menons justement des discussions commerciales sur la gravité de ces conséquences.

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

C'est maintenant au tour de M. Hardie.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci beaucoup.

Je suis content que nous ayons prolongé la période de questions. Comme ça, je vais pouvoir en poser quelques-unes.

Monsieur Keenan, je suis ravi de voir qu'on déploie des efforts pour améliorer les aéroports dans les régions côtières et intérieures de la Colombie-Britannique. Avez-vous de l'information précise ou générale sur la situation à Port Hardy, à Sandspit et à Penticton?

**M. Michael Keenan:** Oui. Je vais laisser la sous-ministre adjointe, Programmes, Mme Anuradha Marisetti, répondre. Elle est responsable du programme.

Pourriez-vous leur donner une mise à jour et quelques détails sur ce qui se passe dans ces aéroports?

**Mme Anuradha Marisetti (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports):** Bien sûr.

À Port Hardy, des ressources sont déployées afin de rénover et moderniser le garage d'entretien de l'équipement et des grosses machines, qui, autrefois, étaient laissés à l'extérieur, exposés aux intempéries.

À l'aéroport de Penticton, la plupart de ressources seront utilisées pour la remise à neuf de l'aérogare.

**M. Ken Hardie:** Très bien. Merci beaucoup.

Madame Gillis, lorsqu'il est question de projets d'infrastructure, de façon générale, dans le passé, il était habituel pour le gouvernement d'investir massivement dans l'infrastructure pendant une récession, lorsqu'il était dans notre intérêt de construire des choses et de faire travailler les gens. Ce n'est pas ce qui se passe présentement. Nous sommes loin d'être en récession. Notre économie se porte à merveille, et l'emploi, comme bien d'autres choses, n'a jamais été en aussi bonne forme depuis des décennies.

Selon vous, à la lumière de vos discussions avec les provinces, y a-t-il un intérêt à faire ce genre d'investissements présentement et dans l'avenir?

**Mme Kelly Gillis:** L'infrastructure, C'est un outil clé à long terme. Le plan Investir dans le Canada est un programme de dix ans visant à cerner les investissements importants que les collectivités doivent faire pour s'assurer que leur infrastructure soit un outil clé et un

moteur économique d'une manière qui tienne compte des infrastructures vertes et des améliorations.

Même si les constructions à court terme sont souvent source d'emplois et d'activité économique, le réel avantage est que les infrastructures sont mises à profit dans ces collectivités.

Le transport favorise la mobilité dans nos collectivités et dans nos centres-villes; les investissements dans le traitement des eaux usées font que nos collectivités ont de l'eau potable; les investissements dans les ponts permettent une bonne mobilité qui favorise le commerce.

Les infrastructures offrent des possibilités à long terme, et c'est ce que Infrastructure Canada examine en ce moment dans le cadre de ses programmes actuels.

**M. Ken Hardie:** Avez-vous une idée des sommes affectées par province?

**Mme Kelly Gillis:** Oui. Si vous allez sur notre site Web, vous trouverez une carte géospatiale sur laquelle vous pouvez cliquer pour voir votre province. Vous pouvez aller en Colombie-Britannique et chercher votre collectivité, et vous y verrez tous les projets, pas seulement ceux d'Infrastructure Canada.

**M. Ken Hardie:** En fait, je cherchais le montant global. J'aimerais avoir des chiffres, s'il vous plaît, pour la Colombie-Britannique et pour l'Ontario.

**Mme Kelly Gillis:** D'accord.

Depuis novembre 2015, en Colombie-Britannique, 326 projets d'une valeur de 3,3 milliards de dollars ont été approuvés. C'est ce qu'il en est pour la Colombie-Britannique actuellement. La taxe sur l'essence n'est pas incluse.

**M. Ken Hardie:** D'accord.

**Mme Kelly Gillis:** La taxe sur l'essence est une autre chose.

**M. Ken Hardie:** Quels sont les chiffres pour l'Ontario, et quand le dernier projet pour l'Ontario a-t-il été approuvé?

**Mme Kelly Gillis:** Je vais devoir m'informer sur ce sujet en particulier. Je n'ai pas cette information, mais je peux vous revenir là-dessus.

• (1210)

**M. Ken Hardie:** S'il vous plaît.

**Mme Kelly Gillis:** Depuis novembre 2015, en Ontario, 2 188 projets d'une valeur de 6,3 milliards de dollars ont été approuvés.

**M. Ken Hardie:** Combien de projets... Encore une fois, vous ne pouvez pas nous dire combien de projets ont été approuvés l'année dernière pour l'Ontario?

**Mme Kelly Gillis:** Pour l'année dernière, je peux.

Je sais qu'il y en a eu 266 à l'échelle nationale, mais je n'ai pas en tête la répartition par province. J'essaierai de vous trouver l'information, et si je n'arrive pas à l'avoir tout de suite, je peux certainement la fournir à la présidente qui la communiquera au Comité.

**M. Ken Hardie:** Vous pourriez peut-être même interrompre la prochaine conversation pour nous donner ces chiffres, si vous les avez. Nous aimerions bien les avoir.

Cela me convient. Merci.

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

Nous allons maintenant passer à Mme Block.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais remercier les témoins d'être venus ici ce matin. Il a déjà été souligné qu'une heure et demie ne suffit pas pour entendre les nombreux témoins qui ont pris le temps, malgré leurs matinées chargées, de venir répondre à toutes nos questions. Pour donner suite aux commentaires de mes collègues d'en face, je pense qu'il va sans dire que nous apprécions beaucoup le travail que vous faites en tant que fonctionnaires. Je vous en remercie, et je sais que vous êtes ici en remplacement des ministres, que les comités aimeraient en fait pouvoir tenir responsables pour des décisions prises, car nous savons que votre tâche consiste à mettre leurs décisions en oeuvre. J'aimerais donc simplement vous remercier d'être venus.

Pour répondre à certaines des autres questions...

**M. Angelo Iacono:** Madame la présidente, j'aimerais apporter une précision sur ses commentaires. Ses collègues ont formulé le même commentaire en ce qui concerne la présence du ministre.

Le ministre a comparu 12 fois devant le Comité permanent de transports, de l'infrastructure et des collectivités au cours de la présente législature, pour un total de 14,5 heures de témoignages. Cela comprend cinq comparutions au sujet du budget des dépenses.

J'aimerais également souligner que, au cours de la précédente législature, sous le gouvernement conservateur, les ministres des Transports ont comparu au total à neuf fois devant le Comité des transports pour un total de neuf heures de témoignage. Six de ces comparutions concernaient le budget des dépenses.

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

Nous allons revenir à Mme Block

**Mme Kelly Block:** Même si c'est vrai, je dirais que les comparutions précédentes n'exemptent pas le ministre de l'obligation de venir et de s'adresser au Comité; nous sommes chargés de l'important travail qui est l'examen de l'actuel Budget supplémentaire des dépenses et nous aurions apprécié avoir la possibilité de lui poser des questions à ce sujet. Je reconnais que le ministre des Transports a comparu devant le Comité plusieurs fois.

Je pense qu'il est évident que, s'il n'y avait pas eu le gouvernement libéral précédent et ceux qui le représentaient en Ontario, le gouvernement actuel de l'Ontario ne serait pas en train de chercher le moyen de réparer les dégâts dont il a hérité.

Cela étant dit, j'aimerais maintenant parler du Budget provisoire des dépenses. J'ai des questions pour M. Keenan.

Dans le Budget provisoire des dépenses, Transports Canada demande 3,4 millions de dollars pour le Programme de financement de la participation communautaire. Pourriez-vous nous dire s'il existe des mesures de protection, dans le processus de traitement des demandes, qui assurent que les fonds accordés par le truchement de ce programme ne sont pas utilisés à des fins politiques?

**M. Michael Keenan:** Les activités du Programme de financement de la participation communautaire lequel relève du Plan de protection des océans, qui seraient soutenues et financées, et auxquelles le gouvernement pourrait participer, seraient les activités directement liées à la sécurité maritime et à la remise en état des écosystèmes côtiers. S'il y avait une activité politique, selon les modalités du programme, elle ne serait pas autorisée.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup.

En réponse à une question inscrite au Feuilleton que j'ai soumise, j'ai la liste des bénéficiaires de financement de ce programme entre le 4 novembre 2015 et novembre 2018. Les bénéficiaires comprennent des groupes politiques comme la Georgia Strait Alliance et la T. Buck Suzuki Environmental Foundation, et il en a d'autres.

Je me demande, encore une fois, comment Transports Canada peut être sûr que cet argent n'est pas utilisé directement ou indirectement à des fins politiques. Quel type de critères ou de mécanismes avez-vous mis en place pour être certains que cet argent n'est pas utilisé à ces fins?

• (1215)

**M. Michael Keenan:** Il y en a plusieurs.

Le premier mécanisme, c'est que, pendant l'élaboration des modalités et des résultats, ou plutôt des travaux et des résultats, qui sont l'objectif de l'accord de contribution, on peut voir très clairement ce qui est visé et ce qui ne l'est pas; les bénéficiaires doivent prouver en outre qu'ils exécutent bel et bien les travaux qui ont été convenus. S'ils n'exécutent pas les travaux convenus, les fonds engagés ne seront pas versés parce qu'il y a un accord sur ce qu'ils vont faire, conformément au mode de gestion des paiements de contribution.

Par exemple, si une entité n'a pas mené les activités exigées, nous n'effectuons pas le paiement après examen de l'accord de contribution. Il arrive parfois, pour une raison quelconque — parfois c'est en raison de circonstances indépendantes de la volonté du bénéficiaire —, qu'une entité soit incapable d'exécuter les travaux convenus.

**Mme Kelly Block:** J'aimerais être sûre d'avoir bien compris ce que vous avez dit.

Les bénéficiaires montrent ce qu'ils ont l'intention de faire avec les fonds, quand ils présentent une demande. Après l'achèvement des travaux, ils présentent à Transports Canada un rapport sur l'utilisation de ces fonds, afin de démontrer qu'ils ont effectivement été utilisés aux fins pour lesquelles ils avaient été accordés.

**M. Michael Keenan:** Oui. Je peux demander à mes collègues, mais c'est bien cela. Cela peut varier. La façon précise dont nous exécutons ce processus varie selon le bénéficiaire et le montant, mais c'est essentiellement le processus de base.

Pour tout bénéficiaire, la question est de savoir si les activités ont été convenues et si ces activités seraient liées au renforcement des capacités communautaires, pour ce qui est de la sécurité maritime et de la préparation des écosystèmes.

**Mme Kelly Block:** Spontanément...

**La présidente:** Je suis désolée, madame Block, vous êtes...

**Mme Kelly Block:** J'aimerais simplement poser une question.

A-t-on arrêté le chronomètre quand M. Iacono a invoqué le Règlement?

**La présidente:** Oui.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup.

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

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci, madame la présidente. Quel est le temps de parole dont je dispose?

[Traduction]

**La présidente:** Vous avez quatre minutes.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Je vais poser trois questions en quatre minutes.

Ma première question s'adresse aux représentants de Transports Canada.

Dans son plan d'entreprise de 2017-2018 à 2021-2022, l'ACSTA indique qu'elle souhaite que tous les grands aéroports canadiens participent à l'initiative du concept de contrôle ACSTA Plus. Si tous les grands aéroports adhéraient à ce programme, avez-vous une idée de l'étendue des fonds nécessaires ? Est-ce que Transports Canada juge nécessaire l'implantation de ce programme?

[Traduction]

**M. Michael Keenan:** Il y a deux choses.

Je m'excuse, mais je ne connais pas très bien ce programme.

Dans le cadre de notre travail avec les grands aéroports, nous nous assurons qu'ils respectent les engagements qu'ils ont pris envers nous, dans le cadre soit d'un programme, soit d'un contrat de location, car Transports Canada est le propriétaire de la plupart des grands aéroports.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Monsieur Keenan, compte tenu du peu de temps qui nous reste, pourriez-vous nous revenir par écrit sur cette question?

**M. Michael Keenan:** Oui.

**M. Robert Aubin:** Merci.

Mon autre question s'adresse aux représentants du Bureau de l'infrastructure du Canada.

La Banque de l'infrastructure du Canada aurait dépensé près de 3 millions de dollars pour les services de 10 consultants, dont les noms sont demeurés confidentiels. Les services retenus incluraient l'établissement d'objectifs et de critères d'évaluation des projets.

Qu'est-ce qui explique une somme aussi astronomique pour des services de consultants? D'abord, quelles étaient ces études? Pouvez-vous nous en dire un peu plus? Une somme de 3 millions de dollars m'apparaît quand même colossale pour les services de 10 consultants.

**Mme Kelly Gillis:** Il faut savoir que les consultants feront des analyses complexes de projets assez importants, et que ce travail coûte cher. Je n'ai pas les noms des consultants ni les montants, mais nous pouvons demander à notre responsable de l'information de transmettre ces détails à la greffière.

● (1220)

**M. Robert Aubin:** Merci, je vous en serais reconnaissant.

Ma dernière question concerne le Bureau de l'infrastructure du Canada ou la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain.

Je veux parler du pont Champlain à déconstruire. La seule question qu'on s'est posée, au Bureau de l'infrastructure du Canada ou à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain, était-elle de choisir entre déconstruire et dynamiter le pont pour le faire disparaître? A-t-on envisagé d'en faire une infrastructure verte, un peu sur le modèle de High Line, à New York? Cette infrastructure vieillissante subirait des répercussions nettement plus légères s'il n'y avait plus de transport par camion ni de circulation d'autos sur le pont. Peut-on en faire une infrastructure verte? Est-ce que cela a été étudié ou pas du tout?

**Mme Sandra Martel:** Cela a été pris en considération, bien entendu.

Comme je l'ai expliqué tout à l'heure, le pont continue à être fortement sollicité. Le camionnage et les véhicules contribuent pour à peu près 20 % de la charge sur le pont. La sollicitation est grande et la dégradation se poursuit. Continuer à investir pour en assurer l'inspection, pour l'équipement et pour les mesures de sécurité engendre des frais importants pour ce type d'infrastructure.

Juste à côté du pont Champlain, il y a l'Estacade, qui offre une piste cyclable et piétonnière. Cette piste a une vue sur le nouveau pont et peut très bien être utilisée. Il y avait de l'équipement autour du pont pour répondre à ce besoin et éliminer le risque que comporte le pont Champlain.

**M. Robert Aubin:** Merci.

[Traduction]

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

Je crois qu'on a fait le tour. Y a-t-il encore des questions en suspens? Je propose que ceux qui en ont essayé de les poser

Madame Block, vous avez deux minutes.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup.

J'aimerais reprendre encore une fois les précédentes questions. J'aimerais simplement être certaine d'avoir bien compris que Transports Canada a mis en place des mécanismes pour s'assurer que, quand il accorde, disons, 35 000 \$ à un organisme, cet argent ne sera pas utilisé par l'organisme à des fins politiques.

**M. Michael Keenan:** Madame la présidente, Transports Canada élabore pour ces organismes un accord de contribution en vertu duquel l'organisme s'engage à mener certaines activités qui feront avancer les objectifs du programme — dans ce cas, le renforcement des capacités communautaires, la sécurité maritime et la remise en état de l'écosystème côtier —, et l'organisme est dans l'obligation de mener à terme ces activités pour lesquelles nous apportons notre contribution, et nous contribuons à moins de 100 %.

Si l'organisme n'effectue pas les activités en question, nous retiendrons alors le paiement, dans le cadre de la gestion du programme.

Il arrive — c'est rare, mais cela arrive — qu'un organisme ne mène pas l'activité; alors, l'engagement financier que nous avons pris quand nous avons établi les subventions et les contributions n'aboutit pas toujours à un paiement intégral du montant visé, et il se termine parfois sans aucun paiement.

**Mme Kelly Block:** Merci.

Dans le Budget des dépenses, il y a un montant de 3,4 millions de dollars. Diriez-vous que ce montant est sursouscrit, ou avez-vous une idée du nombre d'organismes qui présentent une demande au titre du Programme de financement de la participation communautaire?

**M. Michael Keenan:** Je ne peux pas prévoir le nombre exact d'organismes qui finiront par présenter une demande et qui deviendront bénéficiaires, mais, d'après la tendance, et jusqu'à présent, nous avons constaté que ce programme donnait lieu à un grand nombre de demandes.

La raison pour laquelle nous avons constaté cela, c'est qu'il y a eu des efforts considérables pour établir des partenariats avec des groupes autochtones côtiers sur ces deux enjeux. Ils ont répondu plutôt positivement et avec dynamisme, et ils veulent travailler en partenariat dans ces secteurs.

Par exemple, sur la côte nord de la Colombie-Britannique, nous avons un accord-cadre avec 14 groupes autochtones, et nous menons en partenariat bon nombre d'activités que Transports Canada ou Pêches et Océans auraient habituellement faits par eux-mêmes. Par conséquent, il y a un assez grand nombre de demandes visant les ressources de ce programme.

• (1225)

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

Nous allons passer à M. Iacono.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci, madame la présidente.

Madame Martel, je voudrais revenir aux questions qui ont été posées au sujet du pont Champlain. Quand va-t-on commencer sa déconstruction? Est-ce une fois que le nouveau pont Champlain sera ouvert?

**Mme Sandra Martel:** Oui.

**M. Angelo Iacono:** La déconstruction est-elle l'option à privilégier parce qu'il sera alors possible de recycler tous les matériaux?

**Mme Sandra Martel:** Oui.

**M. Angelo Iacono:** Avez-vous une idée des sommes qu'on pourra récupérer?

**Mme Sandra Martel:** Quelle était votre première question?

**M. Angelo Iacono:** Dans combien de temps la déconstruction va-t-elle commencer?

**Mme Sandra Martel:** Le processus est amorcé. Nous lancerons un appel d'offres au cours du mois de mars. Après ce processus, nous devrions être en mesure d'attribuer un contrat à la fin de janvier ou au début de février de l'année prochaine.

Les soumissionnaires devront concevoir des méthodes et amorcer le processus à partir de ce moment-là. Leur contrat et leur projet commenceront en février de l'année prochaine. Nous allons leur permettre d'échelonner leur projet sur une période de trois ans.

Dans la préparation du projet, nous tenons effectivement compte du recyclage des matériaux. Nous cherchons à réutiliser les matériaux, si cela est possible. Nous sommes à l'écoute du marché pour trouver des endroits où ces matériaux pourront être réutilisés et recyclés. Nous examinons tout ce qui touche l'environnement et le développement durable pour trouver des sites de compensation et améliorer les alentours. Ce sont des éléments que nous examinons.

**M. Angelo Iacono:** C'est parfait, merci.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Badawey, avez-vous une brève question à poser?

**M. Vance Badawey:** J'ai une petite question. J'aimerais revenir sur la question que j'ai posée à Mme Gillis tout à l'heure.

Si, de fait, la province de l'Ontario ne se joint pas au partenariat prévu dans le cadre du fonds Investir dans le Canada, le gouvernement fédéral a-t-il fait des plans pour poursuivre le travail visé par ce fonds, sans le gouvernement provincial, pour que nous puissions mettre en œuvre quelques projets pour les municipalités?

**Mme Kelly Gillis:** Je n'ai pas entendu parler d'un tel plan.

**M. Vance Badawey:** Merci.

**La présidente:** À nos témoins...

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, juste avant de conclure — je crois que nous avons une minute supplémentaire —, j'aimerais apporter une précision.

Nous ne voulons certainement pas vous prendre à partie, madame la présidente, mais un certain nombre de mes questions ont été déclarées irrecevables avant même que je ne les pose. J'aimerais savoir pourquoi elles ont été déclarées irrecevables. Un certain nombre d'entre elles étaient directement liées au promoteur qui construit le pont Champlain. Dans ce budget, 15 millions de dollars sont demandés pour ce pont.

J'espère que vous pourrez expliquer cela, s'il vous plaît.

**La présidente:** Les questions doivent concerner le Budget supplémentaire des dépenses et les crédits que nous avons tout de suite sous les yeux. C'est ce que j'ai compris d'après ce qu'a dit la greffière. C'est la raison pour laquelle j'ai pris cette décision.

**M. Matt Jeneroux:** Madame la présidente, je demande néanmoins pourquoi ces questions en particulier n'ont pas été considérées comme faisant partie des questions appropriées à poser.

**La présidente:** Il m'appartient de prendre cette décision. J'ai estimé que les questions n'étaient pas liées au sujet de notre étude d'aujourd'hui: le Budget supplémentaire et en particulier, les crédits 1b, 5b, 10b et 15b, ainsi que le crédit 1b sous la rubrique Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.

Merci.

**M. Matt Jeneroux:** Vous nous avez déjà laissés une certaine marge de manœuvre, madame la présidente, et deux questions, sur la définition des sites contaminés et sur les préoccupations en matière de santé publique, ont été soulevées par l'un de mes collègues d'en face et n'ont pas été déclarées irrecevables.

**La présidente:** Elles étaient précisément liées au budget.

Monsieur Jeneroux, compte tenu de l'heure, je vais remercier tous les témoins d'être venus ce matin.

Nous allons suspendre la séance, afin que vous puissiez tous sortir, et que nous allons poursuivre nos travaux à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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