



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 002 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 10 février 2009

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

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

Le mardi 10 février 2009

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour, tout le monde. Bienvenue à la deuxième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Les ordres du jour, conformément au paragraphe 81(5) du Règlement, sont le Budget supplémentaire des dépenses (B) pour 2008-2009: crédits 1b, 5b, 10b, 20b, 30b, 35b, 40b, 45b, 55b et 75b à la rubrique Transports, renvoyé au Comité le jeudi 29 janvier.

Nous accueillons aujourd'hui l'honorable John Baird, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités; et le ministre d'État des Transports, M. Rob Merrifield; et j'aperçois M. Louis Ranger.

Nous remercions le ministre de sa présence. Comme vous le savez probablement, les membres aimeraient vous poser plusieurs questions. Si vous pouvez nous présenter vos observations liminaires aussi vite que possible, nous pourrions commencer à vous poser ces questions.

Ceci dit, monsieur Baird, je vous souhaite la bienvenue et je vous donne la parole.

L'hon. John Baird (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous sais gré de l'occasion qui m'est donnée de comparaître devant votre comité. J'ai pensé d'entrée de jeu demander à mes collègues du ministère qui m'accompagnent de se présenter et de vous faire part de leur position, tout simplement pour le compte rendu et le bénéfice de tous les membres du Comité.

Mme Mary Komarynsky (sous-ministre adjointe, Groupe des programmes, ministère de Transport): Je m'appelle Mary Komarynsky, sous-ministre adjointe, Programmes, Transports Canada.

M. John Forster (sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques et communications, Infrastructure Canada): John Forster, sous-ministre adjoint, Politiques et communications et Infrastructure.

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Marc Grégoire, SMA, Sécurité et sûreté.

Le président: Merci.

Commençons.

L'hon. John Baird: Parfait. Merci beaucoup de nous inviter à vous rencontrer.

Je suis particulièrement heureux de constater que, d'après les rapports des travaux du Comité ces dernières années, il est l'un des plus constructifs. On n'y fait pas de partisanerie ni de politique; c'est un comité où les gens travaillent ensemble et réalisent des choses. J'ai été très heureux de l'apprendre. J'ai hâte de travailler avec chacun et chacune d'entre vous dans les jours, semaines et mois à venir.

Nous sommes ici aujourd'hui pour parler du Budget des dépenses. Les dernières fois que j'ai comparu devant un comité qui examinait le Budget des dépenses, il est souvent arrivé qu'on nous pose des questions qui ne s'y rapportaient pas et pour lesquelles je me ferai un plaisir d'amorcer un dialogue. Nous sommes déterminés à travailler avec les membres de tous les partis sur les questions importantes liées au transport et à l'infrastructure.

Depuis que le premier ministre m'a demandé d'accélérer nos investissements en infrastructure, j'ai parcouru le pays et j'ai consulté les dirigeants des provinces, des territoires et des municipalités. Ces consultations ont donné lieu à un consensus sans précédent. Tous les paliers de gouvernement se sont donnés la main et conviennent que le gouvernement fédéral doit donner ses autorisations plus rapidement et que nous devons lancer des projets d'infrastructure partout au pays, d'un océan à l'autre.

En cette période d'incertitude économique mondiale, je pense qu'il s'agira d'un élément important de notre plan d'action économique. C'est à ce niveau que nous avons pu nous entendre sur un plan d'action à cinq volets que nous avons présenté aux premiers ministres il y a à peine quelques semaines — je vous en reparlerai dans quelques instants.

Comme vous le savez, si je regarde le travail que votre comité a accompli au fil des ans, je tiens particulièrement à mettre en évidence les recommandations qu'un grand nombre d'entre vous ont formulées au sujet de la Loi sur la protection des eaux navigables. Cette loi constitue l'une des plus anciennes mesures législatives encore en vigueur. De fait, elle a été adoptée à l'époque de Sir John A. Macdonald et elle est énormément désuète, comme l'ont mentionné un grand nombre d'entre vous autour de la table.

Nous agissons rapidement afin d'éliminer les tracasseries administratives que la loi impose à un grand nombre de projets au Canada, les petits comme les grands. Nous donnons à la loi plus de mordant de façon à ce que nous puissions faire une différence là où ça compte vraiment. Les amendements fondés sur les commentaires de votre comité accéléreront de nombreux projets tout en faisant en sorte que nous maintenions la protection de l'environnement là où il faut le faire pour de grands projets. Les membres de longue date de votre comité peuvent s'enorgueillir du travail qu'ils ont fait relativement à cette loi et j'ai hâte de travailler également avec les nouveaux membres sur ces questions.

Je vous félicite de votre élection au Comité et je souhaite travailler avec un comité qui s'occupe de questions prioritaires pour le gouvernement et le grand public. Le gouvernement tient à ce que les Canadiens et les Canadiennes continuent à travailler et à garder le Canada fort. C'est en faisant des investissements stratégiques dans des projets de construction de routes et de ponts, de postes frontaliers et de plaques tournantes du transport que nous le faisons. L'importance de ces projets est double: ils vont aider les gens à travailler aujourd'hui et ils vont également faire une différence dans la vie des Canadiens et Canadiennes pour de nombreuses années à venir.

J'ai collaboré avec d'autres paliers de gouvernement pour m'assurer que leurs investissements en infrastructure ont le résultat escompté. Depuis que j'ai été nommé ministre, j'ai rencontré les premiers ministres et les ministres responsables de l'infrastructure de chaque province et territoire. J'ai également rencontré des douzaines de maires et autres dirigeants des municipalités. Ces gens représentent divers points de vue politiques et divers paliers de gouvernement, mais comme je l'ai dit plus tôt, je me suis rendu compte qu'il y avait un large consensus.

C'est ainsi que nous sommes parvenus à élaborer notre plan d'action en cinq volets pour accélérer l'approbation des projets d'infrastructure et les investissements que nous avons annoncés le mois dernier au terme de la rencontre des premiers ministres ici même, à Ottawa. Le plan prévoit que nous collaborerons avec les provinces et les territoires pour accélérer la réalisation d'importants projets d'infrastructure par l'entremise de la composante des grands projets d'infrastructure de Chantiers Canada en offrant tous les fonds restants destinés aux provinces et territoires au cours des deux prochaines années afin d'entreprendre plus de projets d'infrastructure à court terme, en accélérant la réalisation de projets et en finançant les collectivités plus petites afin de créer des emplois au cours des deux prochaines saisons de construction, moments pendant lesquels notre économie en a le plus besoin, en réduisant le dédoublement et en rationalisant les processus fédéraux pour examiner les répercussions éventuelles sur l'environnement et autres, et en accélérant les processus d'examen et d'approbation du gouvernement fédéral pour que d'importants projets soient lancés plus tôt.

Les premiers ministres ont adopté à l'unanimité un document de consensus qui appuie tous ces objectifs. Les premiers ministres de toutes les allégeances politiques s'entendent pour dire que ce plan peut aider à créer des emplois et à bâtir un Canada meilleur. Nous voulons tous réduire les tracasseries administratives et le dédoublement, simplifier les processus de demande et avoir un processus plus clair, moins bureaucratique pour le gouvernement du Canada en ce qui concerne l'approbation des projets.

Notre plan en matière d'infrastructure donne des résultats pour les Canadiens maintenant, pendant la crise économique que nous traversons, et plus tard, lorsque nos investissements nous procureront un avantage concurrentiel. Nous avons conclu des ententes qui déterminent ce qui est admissible et ce qui ne l'est pas, et nous sommes déterminés à acquitter rapidement au fur et à mesure les factures que nous enverront les provinces et les municipalités. N'oubliez pas, ce sont ces administrations qui mettent en oeuvre ces projets de sorte qu'elles ont besoin et que nous avons besoin de leur engagement pour nous aider à faire en sorte que la population canadienne travaille à l'édification d'un Canada meilleur.

Par contre, l'histoire nous a appris que les grands programmes d'infrastructure peuvent nécessiter un certain temps pour être bien lancés, et nous en avons vu plusieurs exemples ces dernières années, sous l'administration précédente. Nous agissons aussi rapidement

que nous le pouvons pour que ces projets se réalisent, pour que le gouvernement fédéral donne le feu vert afin que les fonds puissent être débloqués et que les projets de construction puissent commencer et être menés à terme.

Voilà donc une version abrégée de mes observations liminaires et je vais demander au ministre Merrifield s'il a d'autres sujets qu'il aimerait aborder.

• (1535)

L'hon. Rob Merrifield (ministre d'État (Transports)): J'ai quelques points à souligner.

C'est un privilège pour moi d'être parmi vous aujourd'hui et je tiens d'entrée de jeu à dire à quel point je respecte le travail des comités. J'y ai consacré pas mal de temps au fil des années et c'est avec énormément de respect que je traite le travail qui s'y fait.

Ceci dit, je tiens à vous remercier du travail que vous avez accompli relativement à la sécurité du transport ferroviaire. C'est ce que j'examine à l'heure actuelle. Je félicite le Comité du travail qui s'y est fait au fil des ans.

J'aimerais aborder la question de l'argent neuf de notre plan d'action économique. Nous ne comptons pas uniquement sur les 33 milliards de dollars du plan Chantiers Canada, mais nous avons aussi 12 milliards de dollars d'argent neuf pour l'infrastructure. Cette somme comprend 4 milliards pour un fonds de simulation de l'infrastructure qui va aider les provinces, les territoires et les municipalités à amorcer leurs projets le plus tôt possible. Il y a aussi 2 milliards de dollars qui sont destinés à accélérer la construction de collègues et d'universités, de bonnes nouvelles sur ce front. Il y a 1 milliard de dollars pour un fonds pour l'infrastructure verte; 5 millions de dollars à l'appui de la construction de nouvelles installations récréatives communautaires; et aussi l'accélération du financement de base qui est, comme vous le savez, de 25 millions de dollars sur sept ans par province.

À titre de ministre d'État Transports, j'ai le privilège de superviser de nombreuses sociétés d'État qui relèvent du ministère des Transports. Vous ne le savez peut-être pas, je ne le savais pas moi-même, je ne l'ai appris qu'au moment où l'on m'a confié ce portefeuille, combien il y en a exactement. Il y en a 15 qui relèvent directement de moi, des sociétés d'État comme Postes Canada, la Monnaie royale, Marine Atlantique, Via Rail et de nombreuses autres. Elles jouent un rôle très important dans la vie d'un grand nombre de Canadiens et de Canadiennes de sorte que c'est un aspect de mon travail que je prends très, très au sérieux.

Comme l'a mentionné le ministre Baird, nous devons collaborer pour garder le Canada au travail, pour le maintenir fort. Notre plan d'action économique comprend l'appui de ces sociétés d'État également. Il se trouve que l'une d'entre elles est, comme l'indique le budget et comme vous le savez fort bien, le pont Champlain, qui relève de la Société des ponts fédéraux Limitée. Il s'agit du lien le plus achalandé du Canada, jour après jour, lien essentiel au transport et aux échanges commerciaux de l'île de Montréal et de la province de Québec.

Via Rail est une autre société d'État très importante: 407 millions de dollars pour VIA Rail, 71,8 millions de plus pour la sécurité du transport par rail. Via Rail est très importante, en particulier le lien entre Québec et Windsor. En fait, le corridor Montréal-Windsor-Ottawa-Toronto est très important et certains des travaux qui y seront effectués sont très emballants pour Via Rail et pour aider les Canadiens et les Canadiennes à se déplacer.

Quand vous songez à ce que représente le transport ferroviaire pour notre pays, c'est un trafic considérable pour ce qui est des voyageurs, et c'est ce que fait Via. Mais plus de 75 p. 100 du transport terrestre des marchandises se fait par train au Canada. Il est très important que nous le comprenions.

Nous allons discuter de ces mesures un peu plus en détail, j'en suis convaincu, dans le Budget principal des dépenses 2009-2010. Nous sommes heureux de pouvoir être parmi vous pour travailler ensemble à un avenir prospère, en une période où le ralentissement économique actuel qui se fait à l'échelle mondiale nous préoccupe au plus point et est extrêmement important. Il nous appartiendra à tous de pouvoir nous assurer que sous notre administration, nous travaillons ensemble pour le mieux-être de tout le pays.

● (1540)

[Français]

L'hon. John Baird: Nous sommes heureux d'être parmi vous. Nous attendons vos questions et commentaires.

[Traduction]

Le président: Merci.

M. Volpe sera le premier intervenant. Vous avez sept minutes.

[Français]

L'hon. Joseph Volpe (Eglington—Lawrence, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bienvenue au ministre et à ses fonctionnaires, dont M. Ranger que l'on connaît depuis longtemps. Les autres sont de nouveaux fonctionnaires, sauf pour M. Marc Gagnon, que nous connaissons assez bien.

[Traduction]

Messieurs les ministres, je suis heureux de constater que vous avez une vision positive de là où nous allons. Évidemment, nous avons dit que nous voulons collaborer et aller de l'avant, mais tout en allant de l'avant nous aimerions aussi parler de questions très précises.

J'ai constaté que dans vos exposés ni l'un ni l'autre n'a parlé du Budget supplémentaire des dépenses de sorte que je me demande si vous nous permettrez de nous écarter de votre exposé pendant un instant et de les aborder. Ce sera très bref.

Il y a deux choses que vous avez mentionnées plus particulièrement et sur lesquelles j'aimerais avoir des précisions. Je ne sais pas lequel d'entre vous veut aborder la question de la Commission de la capitale nationale — peut-être le ministre Baird étant donné que c'est dans sa cour.

J'ai remarqué que dans le Budget supplémentaire des dépenses, vous demandez une somme additionnelle de 5,4 millions de dollars au titre des dépenses d'exploitation et 10 millions de dollars de plus, ce qui représente une augmentation de 40 p. 100 par rapport au montant initialement alloué dans le budget précédent. Cette somme de 10 millions de dollars était destinée aux dépenses en immobilisations. Pouvez-vous nous donner, très rapidement, en 10 secondes, les projets auxquels on n'avait pas pensé dans le dernier budget mais qui, entre la présentation du budget et le moment où vous êtes devenu ministre, sont devenus cruciaux?

L'hon. John Baird: Je dirai deux choses avant de céder la parole aux fonctionnaires, si vous avez d'autres questions.

Bien que la Commission de la capitale nationale relève de notre portefeuille, M. Cannon est le ministre responsable de la CCN, alors

ce comité en est adéquatement saisi. Je répondrai avec plaisir du mieux que je peux, puis je m'en remettrai aux fonctionnaires.

Lorsque l'examen du mandat de la CCN a été présenté, au moment de la divulgation du budget de 2007 — la CCN a perdu son budget d'immobilisations à la fin des années 1980 —, j'étais préoccupé, tout comme de nombreux députés de toutes allégeances politiques de la région, par le fait que la CCN vendait des biens. On a donc augmenté de 10 ou 15 millions de dollars le budget d'immobilisations et d'exploitation de l'organisme en 2007, mesure qui est uniquement entrée en vigueur une fois soumis le rapport complet sur l'examen du mandat de la CCN.

Y a-t-il autre chose?

● (1545)

L'hon. Joseph Volpe: Le rapport a donc été présenté? Est-ce pour cela que vous avez accordé à l'organisme les 10 millions de dollars supplémentaires?

L'hon. John Baird: C'est la meilleure réponse que je puis vous faire. Je peux renvoyer la question à mes fonctionnaires.

Mme April Nakatsu (directrice générale, Gouvernance de société d'État, ministère de Transport): Oui, c'est exact. Le fait que cela figure au Budget des dépenses permet à la CCN d'accéder aux fonds qui lui avaient été accordés dans le budget de 2007; les choses sont donc exactement telles que l'a dit le ministre.

L'hon. Joseph Volpe: Les fonds doivent servir à quelle fin, cependant?

Mme April Nakatsu: Le financement d'immobilisation doit servir à renflouer le budget d'acquisition et d'aliénation de la CCN. L'organisme l'a utilisé au fil des ans pour couvrir ses coûts de fonctionnement, alors ces fonds sont remis en place pour que la CCN puisse commencer à acquérir une partie des terres du parc de la Gatineau. Elle est autorisée à acquérir des terres dans les limites de certains montants, alors il s'agit de remettre à la CCN une partie de l'argent qu'elle a utilisé.

L'hon. John Baird: En 1989, le gouvernement en place a éliminé le budget d'immobilisations, ce qui crée des pressions considérables lorsqu'on doit réparer des éléments comme la promenade et les ponts et acquérir des terres dans le parc de la Gatineau. Dans le budget de 2007, l'organisme avait reçu 10 millions de dollars en budget d'immobilisations, et 5 millions de dollars pour d'autres impératifs opérationnels. Cette somme de 10 millions de dollars avait été retenue en attendant l'examen du mandat, ce qui était selon moi logique, et maintenant que cet examen a été effectué, l'argent est disponible pour la CCN.

L'hon. Joseph Volpe: Je suis certain que vos fonctionnaires ne demanderaient pas mieux que de nous préciser où cet argent est allé. À quelles acquisitions particulières a-t-il servi?

L'hon. John Baird: Nous serions ravis de vous procurer un compte rendu complet.

L'hon. Joseph Volpe: Très bien — par l'entremise de notre président.

J'aimerais interroger juste un moment le ministre Merrifield en ce qui concerne VIA Rail, car vous avez souligné la question, monsieur, et j'ai noté que bien que vous soyez un fier porte-parole de VIA Rail, vous n'avez pas parlé des projets à venir sur le plan du transport ferroviaire.

La question brûlante d'actualité, bien sûr, consiste à déterminer si nous nous dirigerons vers les déplacements en train rapide, et quels types d'investissements nous aimerions faire. Sans entrer dans les détails du budget, du plan d'action, mais en nous tenant au Budget supplémentaire des dépenses, il est inscrit 335 millions de dollars au poste budgétaire de VIA Rail, ce qui constitue une augmentation d'environ 52 p. 100 par rapport à 2007.

Je suis l'une de ces personnes qui croient qu'effectivement, nous devrions construire davantage de chemins de fer, alors je ne m'en prendrai pas à vous, mais je me préoccupe de ce que nous obtenons pour notre argent.

Du point de vue des milliards de dollars que le ministre Baird a dit que nous dépenserions pour les infrastructures et les mesures visant à stimuler l'économie — nous en dirons davantage là-dessus plus tard —, cela donne environ 130 000 emplois pour chaque milliard de dollars dépensé, chacun de ces emplois étant évalué à environ 75 000 \$, avantages compris. Mais du côté de VIA Rail, puisque vous avez exprimé des opinions si positives là-dessus, lorsque je regarde le dernier rapport de la société qui va jusqu'à la fin de 2007, je constate qu'on a une capacité en passagers utilisée seulement à 55 p. 100, approximativement. Avec une contribution du gouvernement d'environ 135 millions de dollars supplémentaires — je dis bien environ, car il pourrait y avoir un écart de quelques millions — qu'est-ce que nous obtiendrons a) sur le plan des emplois, b) sur le plan de l'efficacité, et c) pour ce qui est de rendre le réseau plus exploitable? Quel genre de construction mettez-vous en oeuvre, ou avez-vous autorisée pour justifier ce type de dépense pour VIA Rail?

L'hon. Rob Merrifield: Je ne sais pas exactement d'où vous tirez votre deuxième montant, mais il s'agissait de 516 millions de dollars en fonds d'immobilisations sur le budget de l'an dernier, n'est-ce pas? C'est ce qui était là-dedans, et il y a encore une fois 407 millions de dollars dans le plan d'action de ce budget. Je peux vous dire ce que nous aimerions en faire, et cet argent ira dans les infrastructures également — dans la construction de nouveaux wagons et de nouvelles locomotives, de même que dans l'aménagement d'une quantité considérable de nouvelles voies ferrées. Je pense qu'on prévoit 66 milles de voies ferrées, qui seront toutes construites dans le but d'accélérer la circulation, particulièrement dans le corridor qui relie Windsor à Québec — et tout n'ira pas là-bas, car certaines de ces voitures partiront directement des Prairies, de Vancouver, et iront partout au pays. Mais on réalisera cette construction de voies ferrées, dont une partie sera composée de rails conducteurs afin d'accroître la circulation. Je pense que l'objectif est d'accroître le temps de 30 minutes, ce qui donnera une quantité considérable... Pas seulement une capacité accrue ou plus de trafic sur les voies, mais aussi une efficacité en...

• (1550)

L'hon. Joseph Volpe: J'examine le rapport, ici, et on dit que le coefficient d'occupation passagers est de seulement 55 p. 100. Le gouvernement a pourtant fait passer le budget de 213 millions de dollars à 335 millions. Encore une fois, si nous devons dépenser cet argent, je veux savoir où nous mettons l'argent exactement. Oui, vous avez affirmé que vous aménagerez des voies, que vous souhaitiez dépenser l'argent pour des locomotives et rendre les choses plus efficaces. Où achèterez-vous ces locomotives? Avons-nous une politique d'achat au Canada? Avons-nous une politique qui stipule que nous construirons des voies — nous n'acquérons pas tout simplement des terres; nous poserons véritablement des voies ferrées —, et où cela se fera-t-il exactement? Il me semble que 135 millions de dollars de plus ne vous rapporteront pas beaucoup. Je me demande où vous avez trouvé ce montant de 500 millions, car

c'est celui que le gouvernement a annoncé dans le volet transports du Fonds Chantiers Canada, alors qu'environ 40 p. 100 de ce montant — soit 200 millions de dollars — devait aller à l'Ontario, entièrement à la voie Peterborough-Toronto.

D'où provient cet argent?

Le président: Je demanderais seulement au ministre d'être très bref. Nous sommes arrivés à la limite de temps.

L'hon. Rob Merrifield: Dans ce cas, ce que je vais faire, c'est vous procurer les faits réels à cet égard. La majorité de l'argent dont vous parlez, je crois, figure dans le budget de l'an dernier. Je vais laisser Louis Ranger vous en parler.

M. Louis Ranger (sous-ministre, ministère des Transports): Comme l'a dit M. Merrifield, l'an dernier... Vous avez raison, le gouvernement promet beaucoup d'argent à la société: 516 millions de dollars l'an dernier et 407 millions de plus dans le budget annoncé il y a quelques semaines. Nous pouvons demander à la société de faire rapport sur la façon dont les fonds seront utilisés. Nous savons exactement quel usage on en fera. Une bonne partie sera investie dans les voies ferrées, dans la construction d'une troisième voie, tant à la subdivision Kingston, qui va de Montréal à Toronto, que sur la ligne reliant Ottawa à Toronto. VIA aura des trains express qui feront le trajet en trois heures et demie, ce qui est fort impressionnant. On nous a dit qu'on augmenterait le trafic selon un volume déterminé, et nous procéderons à un suivi pour nous assurer qu'on respecte ces niveaux.

Nous serons heureux de vous remettre une ventilation de l'utilisation de cet argent.

Le président: Pourriez-vous me l'envoyer? Je verrai à ce qu'elle soit distribuée.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Je vais terminer avec la question de VIA Rail. Contrairement aux libéraux, je pense que ce sont de bons investissements. En augmentant la cadence des trains, on augmente l'achalandage, ce qui est bénéfique pour l'environnement également.

Vous avez dit que les nouveaux investissements prévoyaient des élargissements de ligne ou la construction d'une troisième ligne. Y aura-t-il des investissements de cet ordre au Québec, sur le tronçon qui couvre la province de Québec, entre Montréal et le reste de la province, et entre Montréal et Québec?

M. Louis Ranger: Certainement. De gros travaux sont prévus dans la subdivision Alexandria, entre Côteau et Montréal. On peut vous donner des renseignements à ce sujet.

M. Mario Laframboise: Je l'apprécierais.

Monsieur Baird, ça me ramène à la première question sur les infrastructures que je voulais vous poser. On demande que le Budget supplémentaire des dépenses soit augmenté, mais parmi les dépenses de l'année, on prévoyait des investissements de l'ordre de 3 milliards de dollars dans les infrastructures. De cette somme, on en a dépensé 1,9 milliard de dollars. En d'autres mots, 1,1 milliard de dollars n'ont pas été dépensés. Je sais que certaines ententes, entre autres avec la province de Québec, ne sont pas encore conclues.

Pouvez-vous nous donner des détails? Les choses bougent-elles, à votre ministère? Avant les Fêtes, vous avez fait un beau discours enflammé en disant que ce dossier avancerait. L'entente avec la province de Québec sera-t-elle conclue?

L'hon. John Baird: Je vous remercie pour votre question. On a rencontré la ministre Jérôme-Forget lors d'une réunion à Montréal. Pendant quelques heures, on a parlé des grands investissements et du plan qu'on voulait élaborer ensemble. Pour les plus petits projets, c'est avec la ministre Normandeau qu'on collabore. On était prêt à signer un accord. Je pense qu'elle l'a retourné. J'ai signé l'accord, et elle l'a retourné avec quelques changements. On veut conclure cette entente aussitôt que possible. On avait une liste. Les deux paliers de gouvernement sont prêts à donner leur appui. On respecte la compétence provinciale. On doit travailler avec les provinces parce que la plupart des projets relèvent de leur compétence. J'espère que vous allez voir les annonces dans les prochaines semaines.

• (1555)

M. Mario Laframboise: Il est question ici de Chantiers Canada. Les nouvelles annonces que vous venez de faire, qui totalisent 4 milliards de dollars, vont-elles faire l'objet d'une autre entente avec Québec et les autres provinces?

L'hon. John Baird: J'ai décidé qu'on n'aurait pas le temps de négocier une entente avec chaque province et territoire. Par contre, on va travailler après l'adoption du budget. On aura l'argent le 1^{er} avril et on sera prêts à travailler de la même façon avec le Québec. On va travailler directement avec les deux ministres responsables de l'infrastructure. Dans leur plan, une liste importante de projets est prête. Bien sûr, nous avons aussi nos intérêts. Comme ministre des Transports, certains projets sont pour moi une priorité. On est prêts, et j'espère agir très vite. Chantiers Canada est presque terminé. C'est ma plus grande priorité. J'espère qu'une annonce pourra être faite au cours des prochaines semaines. Il est très important, compte tenu des élections au Québec, que celui-ci suive les autres provinces et territoires. J'ai rencontré la ministre, qui a été nommée de nouveau, après le 1^{er} janvier. On sera prêts à agir au cours des prochaines semaines.

M. Mario Laframboise: Pouvez-vous nous parler de quelques projets, parmi ceux que vous appuyez, qui sont destinés au Québec?

L'hon. John Baird: Comme ancien ministre de l'Environnement, j'appuie fortement les dossiers qui visent à protéger l'environnement. La qualité de l'eau fait partie de mes priorités. Le transport en commun est un autre exemple de projet favorable à l'environnement. Je porte un autre chapeau. Les ports sont importants et les petits aéroports le sont aussi pour le développement économique. J'examine les priorités. L'équité du financement est un facteur très important. On ne veut pas tout dépenser à la même place. Il y a beaucoup de régions au Québec et j'en suis conscient, mais je suis aussi conscient qu'étant donné les compétences provinciales, on doit travailler avec les provinces.

En tant qu'ancien ministre et député provincial, je sais que les gouvernements des provinces ne travaillent pas pour nous. Ils ont tous des comptes à rendre à leur assemblée, leur procureur général et leurs citoyens, mais pas à moi. Compte tenu de cet important problème économique, il est très important de respecter non seulement leurs domaines de compétence mais aussi le fait que c'est à eux, et pas à nous, que revient la responsabilité de la majeure partie de ce projet.

M. Mario Laframboise: Il reste les 500 millions de dollars reliés à l'équipement sportif communautaire. Dans le budget, vous laissez entendre qu'il incomberait à l'Agence de développement économique pour les régions du Québec de négocier cette somme.

L'hon. John Baird: Les règlements sont un petit peu différents. Ce n'est pas destiné entièrement au domaine du hockey. D'autres seront admissibles.

M. Mario Laframboise: Allez-vous passer par Québec ou allez-vous négocier directement avec les villes?

L'hon. John Baird: Ah, mais il est important qu'on travaille avec Québec, vu la compétence provinciale. Une loi a été adoptée par l'Assemblée nationale, et on la respecte. Aujourd'hui, la ministre Verner a annoncé l'aide pour Shannon. Bien sûr, on a demandé l'appui de la province, et je pense qu'il va y avoir une rencontre avec le Conseil des ministres afin qu'il appuie cette demande. Si on travaille avec les municipalités, on est obligés de faire la même chose.

M. Mario Laframboise: J'ai vu que 2,5 millions de dollars étaient consacrés à la rétrocession des terres à Mirabel. Avez-vous des dates? Y a-t-il des délais? L'entente sur la valeur des terrains est-elle prête?

L'hon. John Baird: J'ai signé un grand nombre d'ententes il y a un mois et demi. Je vais poser la question à mon sous-ministre.

M. Louis Ranger: Ce n'est pas donné. Il a fallu faire des dépenses importantes pour l'arpentage et préparer des documents légaux afin de rendre ces terrains disponibles. Je vais vous donner les dates exactes. On a toutes les autorisations maintenant, soit celle du Conseil du Trésor, celle du Cabinet, et ainsi de suite. J'ai même formé une équipe à Mirabel pour gérer les terrains. Quand les demandes seront faites, on va être prêts à agir rapidement. Comme vous le savez, les anciens propriétaires vont avoir droit à la valeur du terrain avec escompte. Je vais vous faire part de la date exacte à laquelle la valeur du terrain est établie.

• (1600)

M. Mario Laframboise: Est-ce que vous avez une date finale?

M. Louis Ranger: Le magasin est ouvert.

L'hon. John Baird: Si vous voulez un breffage sur tout le projet concernant Mirabel, nous sommes disposés à vous en fournir un.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre. Et il est bon de vous voir ici, ministre Merrifield.

Puisque je constate que vous avez soulevé la question de la Loi sur la protection des eaux navigables, monsieur le ministre, je pense me sentir à l'aise pour en parler maintenant. Comme il a été établi que cette mesure législative posait problème, je dois dire que je suis quelque peu surpris et choqué de voir qu'elle figure dans le projet de loi d'exécution du budget. Je me serais attendu à ce que notre comité soit saisi de nouveau d'un important projet de loi comme celui-là à des fins de débat, mais cela n'arrivera pas.

Je considère cela comme une négation de la responsabilité fédérale dans ce domaine. Il est certain que les provinces seraient à vos côtés là-dessus, mais ce n'est tout simplement pas une raison de leur céder les pouvoirs fédéraux à cet égard. Une partie de la raison invoquée pour justifier ce projet de loi est qu'il peut déjà être intégré à la législation en vigueur, ou que le processus d'évaluation préliminaire prévu pour les petits projets visant des rivières de petite taille n'est pas un obstacle pour faire avancer les projets. Mais ce projet de loi cède tout simplement la responsabilité très importante du gouvernement fédéral, ou donne au ministre la possibilité de la céder.

J'aimerais que vous preniez une minute ou deux pour m'expliquer ce qui justifie d'avoir fait progresser ce projet de loi comme vous l'avez fait.

L'hon. John Baird: J'apporterai un certain nombre de précisions. Premièrement, je crois que cela fait partie de l'infrastructure, de notre plan d'action économique. Nous voulons que les choses se réalisent; s'il y avait une solution facile pour faire bouger les choses, elle aurait été appliquée depuis longtemps.

J'ai saisi l'occasion de rencontrer chacun des gouvernements provinciaux et territoriaux, ainsi que des représentants municipaux de tous les coins du pays. Ils m'ont presque tous dit qu'il s'agissait là d'un obstacle majeur au développement des infrastructures. Je pense qu'un premier ministre m'a dit que c'est ce qui fauchait le plus d'emplois dans sa province.

Il est certain que j'ai vu le bon travail effectué par le Comité au cours de la dernière législature. Nous sommes confrontés à une crise économique d'envergure. Bien qu'elle ait pris sa source aux États-Unis, elle est assurément arrivée au Canada, et la population canadienne veut qu'on agisse.

Je le répète, il y avait pratiquement unanimité sur le fait qu'il s'agissait d'un problème majeur. Un bon nombre de personnes souhaitaient que nous éliminions carrément cette mesure. J'estime que nous avons adopté une stratégie équilibrée. Nous en avons besoin pour faire avancer les projets d'infrastructure, et c'est pourquoi cette mesure législative figure dans le projet de loi d'exécution du budget.

Nous serions très heureux de vous offrir, à vous ou à un autre membre du Comité, une séance d'information complète sur ce qui a été accompli. Tout commentaire sera certainement le bienvenu, mais c'est la rapidité que nous recherchons. Je ne m'en cache pas, et ne présenterai pas d'excuses.

M. Dennis Bevington: Assurément, une séance d'information serait très profitable dans le délai dont nous disposons à cette fin.

L'hon. John Baird: Vous pourrez en avoir une demain matin.

M. Dennis Bevington: Par ailleurs, lorsque nous réfléchissons à la façon dont les choses se passeront dans l'avenir, nous ne pouvons considérer uniquement... Et c'est une chose à laquelle, je dirais, nous devrions nous intéresser de très près lorsque nous réfléchissons à notre manière de mettre au point des programmes d'infrastructure et d'aller de l'avant avec des mesures pour stimuler l'économie, afin d'éviter de nous retrouver dans une situation où notre économie est moins verte, au lieu de plus verte.

Il est clair que partout au pays, nous pouvons voir qu'il y a une demande pour faire avancer notre économie dans une direction susceptible de nous laisser, au sortir de la récession, en position d'avoir un pays meilleur et plus solide. Chaque fois que nous songeons à nous éloigner de notre capacité de protéger notre environnement naturel pour le développement de l'économie, nous faisons un pas en arrière. Il y a de nombreux projets dénués de caractéristiques environnementales que nous pouvons mener à bien dans ce pays, et dont la mise en oeuvre ne nécessite pas ce type de changements aux lois sur l'environnement.

Il est très clair qu'il s'agit d'une orientation pour laquelle il nous faut un leadership. Faire progresser ce projet de loi comme l'a fait votre gouvernement nous a enlevé la possibilité de présenter ces arguments. Et, de ce fait, nous ne remplissons pas notre devoir de parlementaires.

● (1605)

L'hon. John Baird: Si je puis répondre, il est évident que nous proposons des changements à la Loi sur la protection des eaux navigables, un élément de la législation sur les transports.

Quant à l'évaluation environnementale, nous envisageons de recourir aux pouvoirs existants et de n'apporter aucun changement à la loi. L'une des choses qui sont devenues très claires pour moi, d'après mon expérience aussi bien à titre de ministre de l'Environnement que dans le cadre du poste que j'occupe actuellement, c'est que nous avons établi sur de nombreuses années quantité de lois et de règlements pour empêcher les choses regrettables de se produire, mais nous avons très peu de moyens de faciliter la réalisation de choses souhaitables. Je pense au traitement des eaux usées, aux transports en commun. Alors j'estime que dans bien des domaines, il faudra continuer d'appliquer une évaluation environnementale fédérale complète. Mais si les provinces en ont déjà mené une, je crois que nous devrions simplifier davantage le processus.

Le NPD et M. Layton ont longtemps prêché en faveur d'une taxe sur l'essence comme moyen de financer les infrastructures. Lorsque l'argent tiré de ces taxes sur l'essence est réparti, il n'y a aucune obligation de réaliser une évaluation environnementale fédérale. Mais si nous dépensons 1 \$ au titre du Fonds Chantiers Canada, une évaluation environnementale complète est requise.

Je pense qu'il s'agit d'une question au sujet de laquelle nous avons beaucoup écouté les dirigeants municipaux. J'ai écouté le premier ministre Doer, le maire Miller, tous les premiers ministres, et je crois qu'il y avait un consensus fortement généralisé voulant qu'il s'agissait là de la meilleure mesure à prendre.

Les changements proposés sous forme de règlement s'appuyant sur les pouvoirs existants seront en place pour deux ans afin de faire face à la crise économique. Bien des projets l'exigeront; je crois qu'il devrait en être ainsi. Prenons le cas de la route périphérique de South Fraser, à l'extérieur de Vancouver: il faudrait qu'il y ait une évaluation environnementale fédérale complète pour la construction d'une autoroute à quatre voies traversant un parc national. Il devrait y avoir une évaluation environnementale fédérale.

M. Dennis Bevington: J'avais une autre question à vous poser sur le sujet. Vous injectez des fonds dans la sûreté du transport aérien de manière assez large dans ce budget. Je suis curieux; j'aimerais savoir si la sécurité dans les aéroports est adéquate. Si ce n'est pas le cas, quel type de directives adopterons-nous? Seront-elles davantage inquisitrices à l'égard des passagers? Envisageons-nous de recourir à la technologie d'imagerie visuelle du corps parmi l'équipement que nous mettrons en place dans les aéroports? Que fera-t-on de l'investissement que vous proposez dans le budget?

L'hon. John Baird: Je ferai quelques commentaires préliminaires, puis je renverrai la question à M. Grégoire.

Je puis vous dire que nous faisons des nouveaux investissements importants en matière de sécurité aérienne, tant sur le plan du volume que, bien entendu, sur celui de la technologie. Il s'agit d'investissements qui ont été recommandés, et envers lesquels je n'éprouve aucune réserve. Comme pour n'importe quelle question à l'ordre du jour du gouvernement, ces mesures auront un prix; elles seront dispendieuses, alors nous avons présenté une demande de ressources additionnelles au Parlement. Je suis convaincu que ces investissements sont justes et raisonnables. Nous les suivrons de près.

Je peux laisser mon sous-ministre adjoint vous donner des détails.

M. Marc Grégoire: Merci, monsieur le ministre.

En fait, la majorité de ces fonds ne sont pas destinés à de nouveaux projets en matière de sûreté, mais ils visent à soutenir l'ACSTA. Lorsque l'ACSTA a été mise en sur pied, en avril 2002, on lui a accordé un budget de base pour cinq ans, mais au bout de cette période, le budget n'a pas été renouvelé à son plein niveau. Ces deux dernières années, et dans le budget de l'an dernier, par exemple — que vous verrez dans le Budget supplémentaire des dépenses (B) —, une somme importante a été accordée à l'ACSTA, non pas pour de nouvelles mesures, mais pour financer ses activités. Donc, la majorité des fonds pour cette année ont la même finalité: ils servent à assurer la pérennité de l'ACSTA.

Mais il y a un certain nombre de nouvelles dispositions qui servent principalement à rester au même niveau que les autres pays. Nous sommes continuellement en pourparlers avec les États-Unis, nos partenaires de la Commission européenne et l'Australie, et pour rester à égalité, nous devons introduire de nouveaux éléments. Il faut, entre autres, que nous changions l'équipement installé au cours des sept dernières années.

Le président: Monsieur Watson.

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

Merci au ministre et à ses fonctionnaires de comparaître devant nous.

J'aimerais poursuivre un moment sur la question de la Loi sur la protection des eaux navigables et des amendements proposés. D'abord, permettez-moi de dire que selon moi, cela honore le travail qui a été effectué par ce Comité. Nous avons passé un certain nombre de semaines à travailler avec beaucoup de diligence et, je dirais, avec un haut niveau de consensus quant à l'orientation qui consistait à informer le gouvernement des changements proposés à la LPEN.

À mon avis, l'inclusion de cette mesure législative dans le projet de loi d'exécution du budget accentue la priorité de verser rapidement les fonds alloués aux projets. Je sais que les députés des divers partis ont pris position pour enjoindre le gouvernement d'adopter rapidement les mesures de relance. Je pense que cette mesure législative produit ce résultat, alors c'est en fait une bonne chose qu'elle figure dans le projet de loi d'exécution du budget. Je ne voudrais pas la mettre de côté maintenant et la reporter encore davantage.

Je sais que M. Bevington n'était pas au Comité à ce moment particulier de nos travaux. Peut-être voudriez-vous parler, pour son bénéfice personnel ou pour celui de n'importe lequel des nouveaux membres ici, de certaines recommandations du Comité qui sont maintenant considérées comme des amendements à la LPEN.

Peut-être vous-même ou vos fonctionnaires voudriez-vous répondre à la question, monsieur le ministre.

•(1610)

L'hon. John Baird: Je dirai un certain nombre de choses.

À l'évidence, ce qu'on nous a exprimé dans le cadre de nos consultations prébudgétaires, particulièrement auprès des administrations provinciales, territoriales et municipales, c'est une préoccupation de taille à l'égard de cette question. Je pense que nous avons fait de notre mieux pour retenir toutes les recommandations formulées par ce comité en ce qui a trait aux eaux navigables, et j'estime que nous nous présentons avec des positions raisonnables. Je serai certainement ravi, comme je l'ai dit plus tôt, de fournir des séances d'information à toute personne.

Nous faisons face à une crise économique très importante partout dans le monde, et le Canada n'est pas épargné. Je ne suis pas convaincu que nous ayons fait tout ce que nous pouvions pour accélérer ces investissements. Le défaut d'agir à cet égard a été l'un des problèmes qui m'ont été signalés, et nous y réagissons. Je suppose que dans un monde idéal, nous aurions une année ou deux pour soupeser toute la question de fond en comble, et à maintes reprises. Il ne fait aucun doute, lorsque je discute avec les gens, que ce soit dans ma circonscription ou ailleurs au pays, qu'on veut de l'action. Je crois qu'il s'agit là d'un des outils qui nous permettraient d'y arriver.

Les fonctionnaires ont-ils autre chose à ajouter?

M. Louis Ranger: Marc pourrait apporter certaines précisions.

M. Marc Grégoire: Comme vous l'avez dit, nous avons passé plusieurs heures ici, à ce comité, à témoigner avec d'autres experts de même qu'avec des représentants d'autres ministères. Votre collègue Peter Julian a assisté à toutes ces séances.

Nous avons pris le rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, et nous l'avons transformé en mesure législative. Donc, nous pensions que le document déposé la semaine dernière avait fait l'objet d'un consensus de tous les partis, étant donné qu'il découlait des recommandations de ce comité.

Le président: J'aimerais préciser, aux fins du compte rendu, qu'il s'agissait de M. Masse, et non de M. Julian.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

J'aimerais que vous nous parliez brièvement du fonds pour les collèges et les universités. De mon point de vue, il est clair qu'il y a eu des investissements majeurs dans les ententes relatives au marché du travail. Je pense qu'il s'agissait de 3 milliards de dollars en 2007, et le plan d'action économique contenait des mesures additionnelles à hauteur, je crois, d'environ 1,8 milliard de dollars pour le recyclage professionnel. Nous avons besoin de place pour accueillir les gens, alors il nous faut procéder à des agrandissements sur nos campus, par exemple. Veuillez nous parler un peu de la question.

Des détails sur la notion d'emplois dans le domaine de la construction dès aujourd'hui qui jetteraient les bases d'emplois axés sur le savoir pour demain grâce à ce type de fonds, de même que tous les détails sur le fonds que vous pourriez donner au Comité à ce moment précis, seraient également utiles.

L'hon. John Baird: Je pense que dans le budget, le ministre a prévu des investissements qui visent tant à réhabiliter les édifices qu'à en construire de nouveaux sur les campus universitaires. Il a assurément souligné qu'un certain minimum devait être utilisé pour les collèges. Le ministère de l'Industrie prendra les devants relativement à la mise en oeuvre de ces mesures. Nous avons beaucoup de pain sur la planche. Selon moi, cela révèle que l'apprentissage et le développement économique sont essentiels.

L'un des projets mis en évidence dans le budget concernait le Collège Algonquin situé ici, à Ottawa, qui administre un programme visant à former davantage de gens dans les métiers spécialisés. Je pense que cela sera absolument essentiel au chapitre de nos propositions d'infrastructures à long terme; le ministère de l'Industrie pourrait donc probablement vous donner des réponses plus précises. Je pense toutefois que nous avons beaucoup écouté lors du processus prébudgétaire, et que nous avons adopté un certain nombre des recommandations que nous avons reçues. Je crois que partout où nous sommes allés, les gens nous disaient que nous devrions simplement consacrer l'argent aux hôpitaux ou aux municipalités, ou encore le remettre aux provinces. Mais on nous a certainement dit qu'un montant important devrait être alloué aux collèges et universités, ce à quoi nous avons répondu dans le train de mesures pour la croissance économique.

•(1615)

L'hon. Rob Merrifield: À cet égard, j'ai pris connaissance de certains renseignements l'été dernier, lors d'une conférence aux États-Unis où l'on traitait des problèmes en matière d'éducation là-bas. Vous pouvez me croire, ils sont bien pires que les problèmes du Canada. On a reçu une personne de Standard and Poor's, qui a parlé de données de partout sur la planète en comparant les divers systèmes d'éducation.

Vous serez heureux d'apprendre qu'on nous a dit à nous, les participants, que sur le plan de l'éducation postsecondaire, le pays qui affichait le meilleur bilan au monde était le Canada, suivi de près par le Japon. Les États-Unis étaient bien loin en-dessous sur la liste. Je ne veux pas dire que nous y sommes, mais cet argent fera beaucoup pour nous garder compétitifs à l'échelle internationale. Je pense que l'important, là-dedans, c'est que nos jeunes sont notre avenir, et il est essentiel que nous ayons de bonnes infrastructures pour eux pendant encore bien longtemps.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

J'aimerais seulement dire brièvement que dans le budget de 2006, je crois, nous avons réservé 2,1 milliards de dollars pour un fonds consacré aux portes d'entrée et aux passages frontaliers. Dans le budget de 2007, il y avait un poste budgétaire de 400 millions de dollars pour ce qu'on appelle maintenant la promenade Windsor-Essex, afin de relier l'autoroute 401 à un nouveau passage frontalier entre Windsor et Détroit. Ce sont clairement des mesures visant l'amélioration des passages frontaliers internationaux. Pourriez-vous nous dire de quelle manière le plan d'action économique fait suite à cet engagement en ce qui a trait aux passages frontaliers, au-delà du seul corridor Détroit-Windsor?

L'hon. John Baird: Je vais commencer.

Il est évident que cette initiative coûtera bien plus de 400 millions de dollars. Nous agissons en tant que partenaire du gouvernement de l'Ontario dans ce dossier. Nos relations sont excellentes. Il est clair que nous avons certains problèmes concernant le pont Ambassador et des questions d'ordre juridique. Nous entretenons de bonnes relations avec l'État du Michigan. J'ai déjà parlé au nouveau secrétaire aux transports des États-Unis, en soulignant la question. Il ne fait aucun doute que cela représente notre plus important projet d'infrastructure au Canada, car les échanges commerciaux qui transitent par la frontière entre Windsor et Détroit représentent 130 milliards de dollars. C'est une grande priorité. Cela peut également produire des retombées non négligeables sur le plan de la croissance économique si nous arrivons à mettre en oeuvre le projet. Ce n'est pas chose facile. Cela n'a pas été facile pour ce

gouvernement ou le précédent, mais j'estime que nous faisons des progrès importants.

Le président: Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, il est bon de vous recevoir encore une fois au sujet du budget.

J'aimerais aussi remercier les fonctionnaires qui sont ici aujourd'hui.

Mes questions porteront sur les actions sous-jacentes dont le ministre est capable. Vous êtes ici pour obtenir plus d'argent pour le budget. Ces dernières années où vous avez eu des budgets supplémentaires des dépenses, vous n'avez pas dépensé les attributions accordées au ministère. L'an dernier, 1,1 milliard de dollars ont été retournés, et 300 millions l'année d'avant. Vous avez des postes budgétaires précis, et ainsi de suite. Mais, particulièrement dans le contexte de ce dont on fait la promotion pour la prochaine étape, c'est-à-dire des dépenses pour stimuler l'économie — vous aviez une attribution de 9 milliards de dollars dans le budget de 2007 —, pourriez-vous nous dire du mieux que vous pouvez, avec la fin de l'exercice financier maintenant en vue, combien vous avez dépensé à ce jour durant ces deux années? Combien aurez-vous dépensé cette année, concrètement? Vous êtes ici pour demander davantage d'argent, mais à ce jour, votre bilan a été de laisser les dollars prendre la poussière. J'aimerais que vous nous donniez une idée des intentions du ministère au chapitre des infrastructures pour ce qui est de dépenser l'argent d'ici la fin de l'année, par rapport au plan que vous avez publié en 2007.

L'hon. John Baird: En date d'aujourd'hui, j'ai cru comprendre que la totalité de nos factures étaient réglées. Chacune d'entre elles qui remontait à plus de 30 jours a été payée. Cela comprend le transfert de la taxe fédérale sur l'essence dans son entier et le remboursement de la TPS, qui est versé aux municipalités pour les infrastructures. Pour certaines des initiatives, nous effectuons des remboursements, puisque les provinces nous présentent des factures.

L'une des difficultés que nous avons, par exemple, concerne le financement de base. Vingt-cinq millions de dollars sont disponibles pour chaque province. Elles peuvent réclamer ce montant cette année, l'année suivante, ou encore en 2014. L'un des premiers ministres m'a remis la lettre d'une page exigée. Il s'agit du premier ministre de la province où se situe la circonscription de M. Bevington. Il m'a présenté sa demande d'autorisation concernant son financement de base. Celui-ci a été approuvé dans les trois heures et le chèque, émis sur-le-champ.

Dans le cas de nombreuses provinces, nous n'avons pas reçu cette demande; c'est par exemple le cas de notre province d'origine, l'Ontario. Elle n'a pas soumis la demande, alors nous ne lui avons pas octroyé l'argent.

Une grande partie des projets initiaux — je vais utiliser l'exemple de la ligne de métro Spadina — comportent une somme importante de travaux d'ingénierie et de processus environnementaux. On n'a pas pu entreprendre les travaux immédiatement. On aura mis deux ans pour le faire. D'après ce que j'ai compris, on est sur le point de commencer la construction, alors les factures seront toutes réglées dans les 30 jours. C'est notre engagement.

Nous avons présenté un plan d'action pour nous attaquer à une partie des fardeaux liés à la réglementation. Nous réduisons également certains fardeaux réglementaires pour que les projets puissent aller de l'avant. Dans la plupart des cas, nous ne retardons pas le commencement des travaux. Cela dit, évidemment, nous ne présenterions pas un plan d'action en cinq points pour accélérer le processus si nous étions satisfaits des progrès que nous réalisons aujourd'hui. Cette année, nous aurons dépensé un montant record dans l'histoire canadienne au chapitre des infrastructures. Cela, à mon avis, n'est pas suffisant. Nous dépenserons encore plus l'année prochaine.

• (1620)

M. Gerard Kennedy: Vous avez parlé d'un montant record. Cela veut dire que vous connaissez le montant. À combien s'élève-t-il?

L'hon. John Baird: C'est plus que ce que nous avons dépensé l'an dernier.

M. Gerard Kennedy: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le ministre, ce n'est pas suffisant. On nous demande aujourd'hui de vous allouer 443 millions de dollars supplémentaires. Notre comité serait censé acquiescer et dire que tout est adéquat, et vous verser, du point de vue budgétaire — le crédit qui est là — 9 milliards de dollars à dépenser cette année. Les bonnes intentions n'y changeront rien. Je pense qu'il serait juste de votre part de dire à ces autres parlementaires où vous en êtes. Nous aimerions savoir plus que des généralités. Et, le cas échéant, à quels problèmes faudrait-il nous attendre relativement à la dépense de fonds qui stimuleraient l'économie, en plus de produire des résultats favorables en matière d'aide structurelle à l'économie? N'y a-t-il aucun chiffre, aucune liste que vous pourriez nous communiquer? Il est certain, compte tenu de l'importance que le gouvernement accorde aux infrastructures, que vous devez avoir des systèmes d'information en place. Ne pourriez-vous pas nous dire où vous allez?

Vous voulez des fonds supplémentaires. Les 2,9 milliards de dollars qui vous ont déjà été attribués seront-ils entièrement dépensés cette année? Pourriez-vous nous en donner l'assurance?

L'hon. John Baird: Chaque province qui soumet une facture sera totalement remboursée. Nous ne pouvons payer pour des factures non reçues. Je vais vous donner un exemple.

M. Gerard Kennedy: Monsieur le ministre, je dois vous interrompre, car je sais que notre temps est très limité. Vous disiez que la seule raison justifiant le retard était que les provinces ou autres entités omettaient de présenter des factures, et qu'il s'agissait là des seuls fonds faisant l'objet d'un retard. Est-ce exact?

L'hon. John Baird: Si nous n'avons pas reçu de facture, nous ne pouvons faire le paiement. Donc, chaque projet nécessite une approbation et une entente de contribution; ensuite, les factures pourront être envoyées par les provinces et payées intégralement.

M. Gerard Kennedy: Donc, aucun de ces retards n'est dû à des procédures que vous pourriez souhaiter corriger ou changer au sein de votre ministère?

L'hon. John Baird: Je pense que nous devons accélérer les négociations sur les ententes de contribution, car selon moi, elles sont trop longues. Je pense que nous tentons de substituer notre jugement à celui des provinces. Dans ma réponse à la question de M. Laframboise, je crois avoir traité de cet aspect, et je peux vous envoyer des copies du Hansard concernant de précédentes délibérations du comité de l'environnement.

L'approche que j'adopte en collaborant avec les provinces — le gouvernement de l'Ontario, en l'occurrence — consiste en ce que les

provinces ne travaillent pas pour le gouvernement fédéral. Si elles nous demandent d'être leur partenaire pour un projet, nous sommes un partenaire financier, et non un partenaire de gestion. Nous ne sommes pas intéressés à intervenir pour répéter tout le travail diligent qu'elles accomplissent. Nous avons donc présenté une politique en vertu de laquelle nous simplifierons les ententes de contribution, et toutes les factures seront payées dans un délai de 30 jours. Je pourrais libeller un chèque aujourd'hui à l'ordre du gouvernement de l'Ontario, de même qu'à chacune des provinces, pour la totalité du montant réclamé, mais aucun emploi ne sera créé et aucun chantier ne sera entrepris.

M. Gerard Kennedy: Alors voilà votre version des faits: tout est entre leurs mains, et aucune responsabilité ne vous revient? Vous avez donc discuté avec les municipalités, les provinces, et rien ne pose problème dans votre ministère? C'est l'occasion pour vous de nous dire que nous obtiendrons le reste des résultats. Mais c'est là votre déclaration?

L'hon. John Baird: J'ai seulement expliqué les problèmes tels que je les voyais. Mais vous en faites un résumé plutôt différent.

M. Gerard Kennedy: Ce sont les problèmes des autres. Je vois.

L'hon. John Baird: Non, je n'ai pas dit qu'il s'agissait des problèmes des autres. Pour être juste, j'ai dit qu'il y avait des problèmes bureaucratiques des deux côtés, au provincial et au fédéral. Je m'engage à éliminer les tracasseries administratives. J'entreprends des changements à la Loi sur la protection des eaux navigables pour que l'exécution des projets puisse être accélérée. Je m'apprête à simplifier les procédures environnementales pour accélérer le processus, et la même chose vaut pour la Loi sur les pêches. Je ne sais pas...

M. Gerard Kennedy: J'ignore combien de ces promesses sont des manœuvres de diversion, monsieur le ministre, mais vous devez nous donner des détails, ici. Nous sommes des parlementaires. Nous méritons d'obtenir des précisions sur les dépenses effectuées, l'endroit où se trouve l'argent en ce moment et l'utilisation qu'on en fera. Et si vous voulez nous donner une séance d'information demain matin, nous l'accepterons.

L'hon. John Baird: Il n'y a pas une seule facture qui accuse plus de 30 jours de retard. Je vous donne un exemple. Nous avons annoncé le prolongement de la station de métro Spadina il y a presque deux ans. Nous aurions pu donner à ce moment-là un chèque d'un milliard de dollars, mais c'est seulement maintenant qu'on entreprend les travaux. Donc, dès que le chantier sera mis en branle et qu'on présentera des factures, on sera payé dans les 30 jours. C'est une garantie.

M. Gerard Kennedy: C'est votre plan.

Le président: Merci.

Monsieur Gaudet, pour cinq minutes.

L'hon. John Baird: Si vous vouliez que je présente des factures pour des projets qui n'ont même pas commencé, ce serait intéressant...

Le président: Je vous en prie; M. Gaudet a la parole.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, l'Agence métropolitaine de transport de Montréal, l'AMT, a un projet de train de banlieue pour desservir Montréal-Est, Repentigny, Legardeur, Mascouche, Terrebonne et une partie du nord de Lanaudière, qui fait partie de mon comté. Vous avez dit que, dans l'enveloppe de 4 milliards de dollars, vous avez des préférences.

Les trains de banlieue font-ils partie de vos préférences, à Montréal? Votre ministère discute-t-il avec l'AMT?

• (1625)

L'hon. John Baird: La priorité, pour moi, c'est la croissance économique ainsi que la qualité de vie des Canadiennes et des Canadiens, de même que l'environnement. Dans les prochaines semaines, j'aurai, je pense, une rencontre avec l'agence de transport en commun de Montréal. C'est une question dont, bien sûr, je discuterai avec Mme Jérôme-Forget. C'est de compétence municipale et on respecte les compétences. Bien sûr, un grand nombre de projets pour le transport en commun recevront de l'aide, mais dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, des nouveaux fonds de 4 milliards de dollars qui ont été annoncés dans le budget, deux choses sont essentielles. Premièrement, il faut que ce soit un nouveau projet. Si on ne fait que remplacer l'argent du fédéral par l'argent du municipal ou remplacer l'argent du provincial par celui du fédéral, il n'y a aucune augmentation au chapitre des emplois. Deuxièmement, on a besoin d'un stimulus dans les prochains 25 mois. Ce sera essentiel, sauf s'il y a plusieurs projets de 10 millions de dollars pour les municipalités et les associations de transport en commun partout au Québec et au Canada. C'est une priorité que j'ai fait mienne au nom du gouvernement, mais aussi à titre de ministre des Transports.

M. Roger Gaudet: J'ai une autre question. Autant au Québec qu'à l'extérieur du Québec, soit en Ontario, en Alberta ou à Vancouver, il y a de petites communautés. Serait-il possible que le gouvernement fédéral, au lieu de contribuer à hauteur de 33 p. 100, se rende à 60 p. 100? Le provincial pourrait contribuer à hauteur de 30 p. 100 ou 40 p. 100, et la contribution du municipal pourrait n'être que de 10 p. 100. Est-ce que ce serait dans vos projections?

L'hon. John Baird: On a des fonds de l'ordre de 2 milliards de dollars pour permettre aux municipalités d'emprunter le tiers de l'argent. Je suis convaincu qu'un grand nombre de municipalités auront ce tiers de l'argent. Le problème sera plutôt de devoir choisir parmi les municipalités qui seront prêtes. Chaque municipalité ne pourra peut-être pas participer, mais si l'une d'elles ne veut plus l'argent, une autre municipalité le voudra.

M. Roger Gaudet: Je viens du monde municipal, j'ai été maire pendant 12 ans. Je vous garantis qu'il y a de l'argent, mais ce sont les mêmes personnes qui payent à Ottawa, à la province et à la municipalité. Le payeur de taxes au municipal paie aussi de l'impôt au fédéral et au provincial; c'est toujours le même qui paie. Puisque le gouvernement investit de l'argent dans les infrastructures, il serait peut-être bon qu'il augmente sa part et qu'il fasse diminuer la part des communautés, des premiers payeurs.

L'hon. John Baird: Si on paie un plus gros montant d'argent...

M. Roger Gaudet: Je ne parle pas de municipalités comme Toronto ou Montréal, je parle des petites municipalités, des petites communautés. Il y en a encore plusieurs de moins de 1 000 habitants.

L'hon. John Baird: C'est une des raisons pour lesquelles on a créé ce programme de 2 milliards de dollars permettant d'emprunter.

M. Roger Gaudet: Oui, mais quand on emprunte, il faut remettre l'argent.

L'hon. John Baird: C'est vrai, mais c'est la même chose pour le gouvernement fédéral. On a emprunté l'argent qui permet d'aider les municipalités. On doit emprunter aussi.

M. Roger Gaudet: Je suis d'accord avec vous, monsieur Baird, on emprunte au fédéral, on emprunte au municipal, on emprunte partout.

L'hon. John Baird: Si on travaille ensemble, si le fédéral investit un dollar, si le provincial investit un dollar et si le municipal investit un dollar, on peut aller trois fois plus loin, trois fois plus vite. Si on doit réduire à 10 p. 100 la contribution des municipalités, on ne pourra pas réaliser un aussi grand nombre de projets.

M. Roger Gaudet: Ça dépend.

L'hon. John Baird: Il n'y a que 2 milliards de dollars par année.

M. Roger Gaudet: Vous pourrez peut-être faire plus de projets, qui seront plus rentables pour une communauté, qu'un gros projet dans une grande ville qui ne se terminera jamais.

L'hon. John Baird: Il sera difficile de faire de grands projets en deux ans. Si vous voulez finir un projet en 25 mois, ce sera difficile. J'aimerais souligner que c'est seulement pour de petits projets. Il n'est pas question de nouveau métro de 1 milliard de dollars ou de 2 milliards de dollars. Ce sera probablement pour de petits projets qui peuvent débiter le plus tôt possible et qui peuvent être aussi rapidement terminés.

M. Roger Gaudet: Merci, mais il ne faut jamais oublier que c'est toujours le même qui paie.

L'hon. John Baird: Le maire de Toronto a dit qu'il n'avait pas d'argent. J'ai consulté les rapports de la ville de Toronto, et j'ai constaté que cette ville n'a pas dépensé 200 millions de dollars l'année dernière. C'est un endroit où commencer.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gaudet.

Madame Hoepfner.

[Français]

M. Roger Gaudet: On pourrait en parler. Je suis d'accord avec vous.

L'hon. John Baird: Si vous avez des idées pour Montréal, je suis toujours prêt à vous entendre. J'ai déjà reçu les idées de quelques-uns de vos collègues.

• (1630)

[Traduction]

Le président: Cette discussion est fort intéressante, mais c'est au tour de Mme Hoepfner.

Madame Hoepfner.

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je veux en profiter pour remercier les ministres Merrifield et Baird d'être venus nous rencontrer. En tant que députée nouvellement élue, je me sens très privilégiée de pouvoir vous poser des questions et d'obtenir des réponses précises. Donc, merci d'être venus.

Je représente la circonscription de Portage—Lisgar, qui est située dans le sud du Manitoba. Je suis fière de l'appui que m'accordent les électeurs de Portage—Lisgar. Je tiens à le préciser. Ce sont des gens travailleurs qui s'attaquent aux problèmes de front. J'ai fait le tour de la circonscription au cours des derniers mois. On y trouve de nombreuses municipalités et petites localités. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec beaucoup de maires, préfets et conseillers. Ce sont des personnes qui occupent un emploi à temps plein, qui dirigent des entreprises, qui travaillent, qui exploitent peut-être des fermes et qui, pendant leur temps libre, aident leurs municipalités à mener à bien des projets.

Pouvez-vous m'expliquer comment vous êtes arrivés à vous entendre avec les municipalités et les provinces pour ce qui est du financement de certains projets d'infrastructure municipaux?

L'hon. Rob Merrifield: Je peux répondre à la question.

Je viens moi aussi d'une collectivité, d'une circonscription qui regroupe de nombreuses petites localités et où l'action bénévole occupe une place importante. Je suis également directement responsable des projets d'infrastructure pour l'Alberta, et nos préoccupations sont les mêmes que celles que vous soulevez.

Concernant les collectivités, nous nous efforçons d'accélérer le processus aussi vite que possible pour que les municipalités, les provinces, le gouvernement — suite aux discussions que nous avons eues — puissent collaborer ensemble, étant donné que nous dépendons tous de la même assiette fiscale. Nous travaillons ensemble dans l'intérêt des collectivités et essayons de mobiliser le plus de ressources possible pour stimuler l'économie, remettre les Canadiens au travail, construire des infrastructures qui répondront aux besoins de demain. Si nous agissons de façon intelligente, nous saurons nous doter d'infrastructures de pointe qui nous permettront de soutenir la concurrence au XXI^e siècle. Je pense que c'est là l'objectif que visent toutes les petites collectivités, tous les maires que je rencontre, tous les députés provinciaux. C'est en tout cas l'objectif que nous visons.

Nous voulons rationaliser les processus pour que l'argent puisse être distribué. Pour tout vous dire, nous déplorons la lenteur du système. C'est pour cette raison que le ministre Baird s'est empressé de rationaliser les processus touchant les eaux navigables, les études environnementales, ainsi de suite. Tout cela dans le but de favoriser la réalisation de cet objectif. Ce n'est pas une tâche facile, mais les maires, les députés provinciaux, nos homologues provinciaux font preuve d'une collaboration remarquable.

En fait, nous avons rencontré à Vancouver les représentants de toutes les provinces de l'Ouest. Ce fut une réunion fort productive. Nous étions tous sur la même longueur d'onde. Les municipalités et les provinces ont collaboré ensemble, comme devraient le faire les Canadiens, dans le but ultime de se sortir de cette situation de la façon la plus positive qui soit.

Le président: Je dois vous interrompre. Je sais que le ministre a un horaire assez chargé. Il ne pouvait nous consacrer qu'une heure et son temps est écoulé. On m'a demandé de vous inviter à rester, mais je sais que vous avez d'autres engagements.

L'hon. John Baird: Je dois rencontrer un des premiers ministres des territoires.

Le président: Nous pouvons peut-être vous convoquer à une date ultérieure. Je suis certain qu'il y aura beaucoup de points à aborder.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, sauf le respect que je dois au premier ministre des territoires, je me demande s'il est

nécessaire que les deux ministres assistent à cette réunion. Nous souhaitons uniquement les garder une quinzaine de minutes. Si l'un d'entre eux doit partir, est-ce que l'autre ne peut pas rester? Est-ce possible, ou est-ce que vous travaillez en équipe?

Le président: On m'a dit qu'ils pouvaient tous les deux comparaître pendant une heure.

L'hon. Rob Merrifield: Oui, une heure, parce que j'ai un autre engagement.

Le président: Nous vous convoquerons à une autre date.

Je tiens à vous remercier d'être venu nous rencontrer. Je sais que nous avons beaucoup d'autres questions à poser au sujet des programmes d'infrastructure et de transport.

Chers collègues, nous pouvons passer à l'étude article par article. Si nous ne le faisons pas, le budget sera réputé adopté jeudi. Voulez-vous procéder à l'étude article par article du budget ou non?

Monsieur Volpe.

• (1635)

L'hon. Joseph Volpe: J'invoque le Règlement. Je voudrais faire une petite mise au point pendant que le représentant du ministère est encore ici.

M. Grégoire m'a sans doute entendu l'appeler M. Gagnon, que je connais très bien. Je voudrais tout simplement lui dire, pour reprendre les paroles de Shakespeare, que ce que nous appelons une rose embaumerait autant sous un autre nom.

Monsieur Grégoire, même si je me suis trompé, je tiens à dire que j'ai beaucoup d'estime pour un fonctionnaire qui se fait malmener chaque fois qu'il vient ici.

M. Marc Grégoire: J'accepte vos excuses.

Le président: Merci à tous.

Nous allons renvoyer le budget à la Chambre, où il sera réputé adopté et avoir fait l'objet d'un rapport, jeudi. Je tiens à préciser que jeudi, soit le 12 février, nous allons inverser l'ordre des points que nous devons aborder aujourd'hui. Le sous-comité va se réunir — un avis va être envoyé aux membres — pour discuter des travaux futurs. Il va y avoir une semaine de relâche, et ensuite, le Comité sera prêt à reprendre le travail.

Y a-t-il d'autres commentaires?

Une voix: Avons-nous voté là-dessus?

Le président: Le budget sera réputé adopté, que l'on tienne ou non un vote là-dessus. C'est à vous de décider.

M. Gerard Kennedy: Il sera réputé adopté même si nous votons contre?

Le président: Il fera l'objet d'un rapport sans amendement.

Y a-t-il des commentaires?

M. Gerard Kennedy: Monsieur le président, je tiens à dire, pour le compte rendu, que je ne suis pas satisfait des discussions que nous avons eues. Je suppose que les divers ministres se sont entendus sur un plan plus vaste et ainsi de suite, mais il y a la question ici de la mise en oeuvre du budget. Je ne suis pas du tout satisfait des explications qui ont été fournies aujourd'hui concernant l'utilisation des fonds demandés.

Le président: Vos propos seront consignés au compte rendu.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais, moi aussi, vous faire part de mes préoccupations, surtout en ce qui concerne la Porte de l'Asie-Pacifique. Nous constatons que l'avenir économique du Canada passe par l'Asie, et que les infrastructures constituent un élément clé.

Le budget libéral de 2005 consacrait 211 millions de dollars à la Porte de l'Asie-Pacifique. Le budget de 2006 ne prévoyait que 91 millions pour ce poste, et celui de 2007, 108 millions. Le budget de 2008, lui, ne contient aucun chiffre. Aucune somme n'est prévue pour ce projet important qui influe sur l'avenir économique du Canada. D'après les dossiers, on ne prévoit dépenser que 47 millions de dollars à ce chapitre. Il faut éclaircir ce point.

Par ailleurs, nous constatons que le ministre essaie d'inclure dans les fonds prévus pour la Porte de l'Asie-Pacifique l'argent qui est destiné à régler les problèmes causés par le dendroctone du pin. Ce devrait être l'un ou l'autre. Ces questions doivent être clarifiées et réglées. Personnellement, je ne suis pas satisfait de la façon dont le tout est présenté. Le secrétaire parlementaire est ici. Il peut peut-être nous fournir des explications si le ministre, lui, ne peut pas le faire.

Le président: Je vais céder la parole à M. Laframboise.

D'après l'expérience du Comité, si vous soumettez vos questions par écrit au secrétaire parlementaire, il va s'efforcer de trouver les renseignements que les membres souhaitent avoir.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous savez, collègues, que j'ai beaucoup de plaisir à siéger au comité. Nous avons de nouveaux collègues libéraux, ce qui me fait plaisir également. Il reste que pour notre part, nous allons appuyer les budgets supplémentaires, qui font toujours l'objet d'un vote de confiance. J'imagine mal que les libéraux veuillent renverser le gouvernement sur la base d'un budget supplémentaire. Par contre, si vous êtes prêts à proposer l'adoption, nous allons vous appuyer sans problème. On pourra aussi procéder au vote aujourd'hui, si vous le voulez.

[Traduction]

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Nous pourrions probablement, pour répondre à la demande de nos collègues, inviter certains des fonctionnaires ici présents à passer en revue les points que nous avons abordés aujourd'hui. Que les ministres soient ici ou non, le secrétaire parlementaire peut peut-être fournir les réponses à certaines de ces questions. Je pense que cela contenterait tout le monde autour de la table.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Absolument. Comme l'a mentionné le président, nous sommes prêts à soumettre au ministère les questions que soulèvent certains points. Toutefois, dès demain, le dossier sera clos. Si vous voulez savoir quelles sommes prévues par le budget supplémentaire ont été ou non pas été dépensées, je peux en faire la demande au ministère et au cabinet du ministre. Je suis certain qu'ils vont accepter de vous répondre.

Manifestement, ces questions sont très longues, mais le fait est que dès demain, le dossier sera clos. Si nous voulons tenir un vote, faisons-le. Les députés de ce côté-ci vont s'abstenir et vous pourrez agir en conséquence — non, je blague.

Si nous voulons tenir un vote, allons-y. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à me les faire parvenir. Comme je l'ai indiqué aux membres ici présents, j'accepterai volontiers d'y répondre. Je m'efforcerai de le faire avant qu'elles ne soulèvent chez vous de nouvelles interrogations, pas après.

C'est ce que je vous ai dit, monsieur Kennedy. Par ailleurs, M. Volpe et moi travaillons ensemble depuis des années. Il sait que je vais répondre rapidement à toute question qu'il pourrait me poser. M. Laframboise le sait aussi.

• (1640)

M. Gerard Kennedy: Sauf votre respect, monsieur le président,

[Français]

comme le député l'a dit, je suis nouveau au comité et j'espère que nous partageons l'idée suivante.

[Traduction]

Nous essayons de bien faire notre travail dans l'intérêt des Canadiens. Le dossier des infrastructures fait l'objet d'une attention spéciale. On nous demande d'y consacrer plus d'argent que jamais. Je présume que les députés d'en face sont tout aussi intéressés par cette question. Le Budget supplémentaire des dépenses ne permettra pas de répondre aux besoins. Nous allons avoir l'occasion de revenir là-dessus.

Voici ce que je demande au secrétaire parlementaire. Nous essayons d'entamer le deuxième volet de la séance d'information, qui été ramené à 45 minutes, depuis quatre jours. Dans un geste de bonne volonté, j'aimerais que cette séance d'information ait lieu le plus tôt possible pour que nous puissions remplir notre rôle et obtenir les renseignements de base dans les meilleurs délais.

Je tiens tout simplement à faire ce commentaire, monsieur le président. Je connais le ministre de l'Infrastructure et je pense qu'il accepterait de remplir ce devoir. C'est à lui de nous dire ce qui se passe ou non. Ce n'est pas en brassant des papiers que nous allons obtenir des réponses.

En ce qui concerne le Budget des dépenses principal, nous allons devoir l'examiner, mais ce qui m'intéresse, c'est d'obtenir l'information de base du ministère. Je sais qu'il a beaucoup à faire. Nous ne voulons pas retarder le processus, mais il y a des renseignements fort pertinents que nous tenons à avoir.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Absolument, je suis tout à fait d'accord avec vous. Le ministre vous a en fait demandé de lui fournir des suggestions pour accélérer certains volets bien précis du programme d'infrastructures. Encore une fois, nous attendons vos suggestions. J'insiste là-dessus. Nous cherchons des suggestions. Le ministre est prêt à les entendre.

Nous avons évoqué diverses options pour accélérer les investissements en infrastructure à l'échelle nationale. Si vous avez des idées, n'hésitez pas... ou j'accepterais volontiers de vous rencontrer si vous n'aimez pas brasser des papiers. Je l'ai fait pendant de nombreuses années en tant qu'avocat, et cela semblait bien fonctionner. Mais je peux fort bien vous rencontrer à mon bureau si vous préférez. Par ailleurs, si vous voulez que j'organise une séance d'information, je le ferai. En fait, je trouve que ce serait une bonne chose.

Le président: Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy: On pourrait venir vous rencontrer, mais ce qui compte le plus ici, c'est qu'il y ait une véritable transparence. Sauf votre respect, vous faites des efforts en ce sens, mais il y a quelqu'un d'autre qui détient une responsabilité à cet égard.

Nous ne pouvons faire de suggestions en toute bonne foi si nous ne savons pas quelle promesse a été brisée. Vous avez offert neuf milliards de dollars aux Canadiens. Vous leur avez donné... nous cherchons encore à le savoir. L'exercice financier va prendre fin dans quelques semaines et le ministre ne sait même pas combien d'argent il va pouvoir débloquer. Il s'agit là d'une situation grave qui n'inspire absolument pas confiance. Je vous encourage vivement à régler cette question pour que nous puissions trouver des solutions constructives aux problèmes.

Une fois l'information de base en main, je serai en mesure de faire de nombreuses suggestions au ministère sur la façon d'améliorer le processus.

M. Brian Jean: Très bien.

Monsieur le président.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: M. Kennedy, vous en conviendrez tous, a soulevé d'excellents points. M. Jean s'est dit prêt à y répondre, ce qui permettra au comité de direction de régler la question lorsqu'il se réunira, jeudi. Nous pouvons dresser une liste de certains des points mentionnés, et ensuite nous atteler à la tâche qui nous attend.

Les propos de M. Jean donnent à penser qu'il veut vraiment donner suite à certaines des demandes qui ont été faites par les députés de ce côté-ci de la table. Reste à voir si le comité de direction saura agir avec célérité.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Si au comité portant sur les travaux futurs on décide de discuter, de tenir des réunions spécialement sur des infrastructures et de faire comparaître des fonctionnaires, je serai tout à fait d'accord. Qu'on tienne ce débat dans le cadre de l'étude des budgets supplémentaires est ce qui me cause problème, mais je n'ai aucune objection à ce qu'on parle de ça dans le cadre d'une discussion indépendante.

[Traduction]

Le président: Parfait. Comme il n'y a pas d'autres commentaires, le budget fera l'objet d'un rapport demain, à 17 heures.

Je tiens à remercier le Comité pour son indulgence.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

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

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