



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 004 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 18 mars 2010

Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 18 mars 2010

• (0905)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous et bienvenue à la quatrième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 81(5) du Règlement, l'ordre du jour portera sur le Budget supplémentaire des dépenses (C) 2009-2010: crédits 1c, 5c, 20c et 35c sous la rubrique Transports renvoyés au Comité le mercredi 3 mars 2010.

Puisqu'il est question du Budget, avant de présenter nos invités, je vous annonce que nous allons passer au crédit 1c, qui ouvre notre débat d'aujourd'hui. Cela dit, je vais maintenant donner la parole à l'honorable John Baird, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. L'honorable Rob Merrified, ministre d'État (Transports) se joint également à nous aujourd'hui. Nous accueillons, par ailleurs, Yaprak Baltacioglu, du ministère des Transports, et John Forster, d'Infrastructure Canada. Bienvenue à vous.

Je sais que les ministres ont des déclarations préliminaires, alors je vais leur demander de les faire pour que nous puissions ensuite passer aux questions. Veuillez prendre note que les ministres ne seront ici que pendant une heure tandis que leurs collaborateurs resteront après leur départ. Comme je crois que les questions seront nombreuses, je vais garder les délais très serrés.

Savez-vous combien de temps durera votre déclaration, monsieur le ministre?

L'hon. John Baird (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Une dizaine de minutes.

Le président: Allez-y, je vous prie, monsieur Baird.

L'hon. John Baird: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis très heureux d'être accompagné de mes sous-ministre et sous-ministre délégué.

Je devrais dire, d'entrée de jeu, que la population canadienne et le gouvernement ont été admirablement bien servis par les fonctionnaires travailleurs et talentueux du ministère, notamment en ce qui touche le Plan d'action économique. Ils ont travaillé incroyablement fort et accompli un travail remarquable.

Je veux, comme toujours, commencer sur une note non partisane, monsieur le président, en complimentant le leader de l'opposition sur le remaniement de son cabinet fantôme et l'ajout de Bonnie Crombie, non seulement comme porte-parole, mais aussi comme membre de ce comité. Bienvenue.

[Français]

Je me suis adressé au comité à maintes reprises au cours de l'année qui s'est écoulée pour parler des engagements pris par le gouvernement du Canada à l'égard des Canadiens. Tout particulièrement, le gouvernement du Canada demeure résolu à stimuler

l'économie, à créer des emplois et à soutenir les familles canadiennes grâce au Plan d'action économique du Canada.

[Traduction]

Depuis l'annonce du Plan d'action économique en janvier 2009, le gouvernement du Canada a travaillé en étroite collaboration avec les provinces, les territoires et les municipalités pour donner le feu vert à des projets et faire démarrer les travaux. Comme il a été annoncé dans le budget de 2010, le gouvernement s'est engagé dans près de 16 000 projets dans tout le Canada. Plus de 12 000 de ces projets sont soit entamés, soit terminés, en fait. Des travaux de construction sont en cours dans toutes les régions du pays. Les gestionnaires de projet ont informé mon ministère que les travaux relatifs à près de 3 250 projets avaient débuté ou étaient même terminés — projets dont la valeur totale dépasse 12,9 milliards de dollars. Ce nombre va continuer à augmenter jour après jour à l'approche de la prochaine saison de construction.

Chers membres, le financement suit le rythme auquel les partenaires conçoivent leurs projets d'infrastructure. Les provinces et les municipalités gèrent ces projets, et nous verserons les fonds une fois que les demandes de remboursement auront été présentées. Dans de nombreux cas, la réalisation des projets a commencé, mais les demandes de remboursement n'ont pas été présentées. Cela montre que les municipalités et les provinces en question consacrent tous leurs efforts à faire en sorte que les choses bougent sur le terrain. Nous demandons à nos partenaires de présenter ces demandes le plus tôt possible. Pour répondre aux besoins de trésorerie des promoteurs de projet, nous effectuons un report de 1,4 milliard de dollars de l'année financière précédente afin de suivre la cadence de nos partenaires en matière de construction, et nous effectuerons les remboursements au cours du présent exercice, au moment où nous recevrons les demandes de remboursement.

L'un des principaux objectifs du Plan d'action économique était de protéger les emplois et d'en créer. Le ministère des Finances indique que le plan a contribué au maintien et à la création de plus de 130 000 emplois depuis juillet 2009. On estime que, en date de janvier 2010, environ 45 p. 100 de ces emplois ont été créés ou conservés dans les secteurs de la fabrication et de la construction.

Mercredi dernier, le Conference Board du Canada a publié son rapport dans lequel il a indiqué que sans les mesures de stimulation résultant des dépenses d'infrastructure, l'Ontario aurait eu 70 000 chômeurs de plus en 2009. En 2010, lorsque les dépenses en infrastructure seront à leur maximum, la province gagnera 40 000 emplois supplémentaires. Il s'agit d'un rapport commandé au Conference Board du Canada par le premier ministre Dalton McGuinty.

[Français]

L'objectif du Plan d'action économique, la première année, était double: accorder un nouveau financement pour l'infrastructure et accélérer le versement du financement existant. Nous avons lancé le Fonds de stimulation de l'infrastructure, qui se chiffrait à quatre milliards de dollars. Il a engendré près de 400 nouveaux projets dans l'ensemble du pays. Près de 300 de ces projets sont achevés, si bien que des améliorations ont été apportées à 300 infrastructures liées entre autres aux rues, aux parcs, aux sentiers et à la culture, des projets qui n'étaient pas encore annoncés il y a un an.

[Traduction]

Plusieurs milliers d'autres projets seront terminés dans les mois à venir. Nous avons transféré 699 millions de dollars aux provinces et aux territoires dans le cadre de l'initiative sur le financement de base pour les provinces et les territoires. Nous avons versé des fonds à chaque province qui pouvait verser une contribution équivalente à la nôtre. Ce sont des fonds pour les routes, l'énergie verte, les transports en commun, l'eau et les eaux usées, qui ont été versés plus rapidement que prévu.

Globalement, grâce à l'accélération des autorisations dans le cadre des initiatives du plan Chantiers Canada, nous avons accordé en tout près de 9,6 milliards de dollars pour plus de 6 000 projets d'infrastructure depuis le lancement du Plan d'action économique du Canada. Cela signifie que depuis janvier 2009, Infrastructure Canada a accordé des fonds à 16 projets par jour en moyenne, et ce, tous les jours. Je suis fier de nos réalisations; nous avons conçu, lancé et mis en œuvre des programmes d'infrastructure, plus rapidement que jamais auparavant.

Nous n'y serions pas arrivés sans aide. Nous avons travaillé très étroitement avec les provinces, les territoires et les municipalités à concrétiser les projets, dans chaque coin du pays.

Pour ce qui est des transports, s'il y a un domaine où notre gouvernement s'est engagé sans équivoque en ce qui concerne la sûreté et la sécurité, c'est la sûreté aérienne. Pour les pays comme le Canada qui prennent le terrorisme très au sérieux, l'acte terroriste du 25 décembre nous a rappelé de manière cinglante que nous devons rester vigilants. C'est pourquoi, dans les semaines qui ont suivi, notre gouvernement a pris des mesures supplémentaires pour renforcer la sûreté aérienne. Nous avons annoncé l'utilisation de scanners corporels et le renforcement des capacités de détection des explosifs. Nous avons annoncé notre intention de créer un programme d'observation du comportement des passagers. Et nous avons adopté des mesures pour nous conformer aux nouvelles règles américaines visant les vols canadiens à destination des États-Unis. Le 25 février, le ministre Baird a annoncé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien recevrait 1,5 milliard de dollars supplémentaire sur cinq ans.

Je cède maintenant la parole à mon collègue, Rob Merrifield.

● (0910)

L'hon. Rob Merrifield (ministre d'État (Transports)): Merci beaucoup.

J'aimerais ajouter quelque chose à deux ou trois questions. La première est celle de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, société d'État qui s'occupe de la sécurité des aéroports.

L'engagement qu'a pris notre gouvernement à l'égard de la sécurité des aéroports est tout à fait sans équivoque. Le 25 décembre, nous avons modifié la sécurité des aéroports, pas seulement ici au Canada, mais dans le monde entier. Les États-Unis ont mis en œuvre des

restrictions très strictes quant aux bagages et à la sécurité des passagers. Dans les jours qui ont suivi, plus de 200 vols ont été annulés pendant que nous tentions de réagir à cet incident.

Il est clair que les scanners corporels ont été très bien accueillis. Il y en a 14 en opération aujourd'hui. Les 30 autres le seront au cours de prochaines semaines.

J'étais tout récemment à Mexico ainsi qu'au Japon. La communauté internationale, pas seulement dans les pays sud-américains, mais également au Mexique, se préoccupe beaucoup de signer un accord unilatéral sur les normes de sécurité. Au Japon, avec l'Asie-Pacifique, c'est la même chose. Je suis revenu le week-end dernier.

Alors, la communauté internationale se préoccupe beaucoup de cette question et tient vraiment à ce que, où que vous soyez dans le monde, quand vous prenez l'avion, des normes aient été adoptées pour que les passagers soient assurés de leur sûreté et de l'atterrissage sécuritaire de l'avion.

Les scanners corporels sont très bien accueillis par les utilisateurs. Je peux en témoigner.

Je veux également vous dire que nous prenons des mesures qui préoccupent non seulement les Canadiens, mais également la communauté internationale au plan de la sécurité du fret dans les aéroports. Dans le présent budget, nous avons ajouté 37,9 millions de dollars pour pouvoir procéder à la vérification du fret aérien. C'est un sujet sur lequel nous sommes très bien informés en raison d'un attentat terroriste qui a eu lieu dans notre pays, celui qui a été perpétré contre un avion d'Air India. Il est clair que cette expérience contribuera grandement à apaiser certaines de nos préoccupations, non seulement au Canada, mais aussi à l'échelle internationale puisque d'autres pays tentent de régler les mêmes questions. Avec le financement supplémentaire consacré à la sécurité des aéroports, nous achèterons de l'équipement de pointe.

J'aimerais parler un peu du service de traversier Marine Atlantique, question qui nous préoccupe aussi beaucoup. Nous voulons nous assurer que ce cordon ombilical — comme certains l'appellent — qui relie Terre-Neuve au continent, ce corridor si important pour Terre-Neuve-et-Labrador et le Canada atlantique, soit traité de façon appropriée. Nous avons des problèmes de taille. Il y a deux ans, seulement 10 p. 100 des services de traversier étaient à l'heure. C'est inadmissible.

L'été dernier, nous avons inauguré un nouveau navire *Atlantic Vision* dont nous avons surveillé le rendement au cours de la dernière année. Il est raisonnablement bon. Quelque 50 p. 100 des services de traversier étaient à l'heure l'été dernier. Nous avons donc enregistré des progrès considérables.

Le Budget de 2010 prévoit 175 millions de dollars pour renouveler la flotte et composer avec les problèmes relatifs aux installations côtières. Avec les 416 millions de dollars, cela fait près de 600 millions de dollars que notre gouvernement a investi dans le service de traversier Marine Atlantique au cours des dernières années. Il s'agit d'une somme appréciable. Il est très important pour eux de pouvoir revitaliser leur flotte et faire ce qu'ils doivent faire, c'est à dire offrir un service respectable dans cette région du pays. Le Budget prévoit, en outre, 28 millions de dollars pour appuyer aussi les autres systèmes de traversier dans l'Est canadien.

Sur ce, je crois que je vais redonner la parole à mon collègue pour le mot de la fin.

L'hon. John Baird: Par respect pour M. Volpe, qui a des questions à poser, je serai bref.

Je sais que le comité a fait de l'excellent travail en ce qui touche la sécurité des véhicules, notamment dans le cas du rappel de Toyota. Je suis très heureux de vous fournir de plus amples renseignements et documents. Je vous les donnerai aujourd'hui. Je crois comprendre que votre demande est urgente et que vous avez besoin d'information exacte.

Les documents en question sont les longs formulaires portant sur les plaintes à l'égard de Toyota qui ont été reçues depuis 2000. Cela représente 650 pages. Il y a aussi les courriels échangés entre Transports Canada et Toyota Canada concernant les derniers rappels, soit 2 500 pages. L'Administration des droits à l'information et à la protection des renseignements personnels devra examiner certains de ces documents pour en retirer les renseignements personnels et l'information concernant les tierces parties.

Le ministère m'a informé que cela prendra environ quatre jours. Après cela il faudra compter au moins 20 jours pour obtenir l'autorisation de Toyota de divulguer l'information.

Nous sommes résolus à être aussi transparents et ouverts que possible à l'endroit du comité dans ces dossiers, et nous vous fournirons les renseignements demandés aussi rapidement qu'il nous est physiquement possible de le faire, car nous sommes conscients de l'important travail du comité à cet égard.

Merci beaucoup, monsieur le président.

• (0915)

Le président: Merci, messieurs les ministres.

Monsieur Volpe, vous disposez de sept minutes.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci beaucoup.

Je remercie les ministres d'être venus.

Dans le Budget, je remarque que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien reçoit 9,359 millions de dollars supplémentaires. Dans l'esprit de la non-partisanerie, quelle partie de ce montant servira à acheter des scanners corporels et quelle partie sera consacrée à la sécurité des employés d'aéroport dans les situations où des ministres se comportent mal?

L'hon. Rob Merrifield: Je vais y répondre.

L'hon. Joseph Volpe: Oh, vous voulez y répondre? Pendant que vous y êtes, pourriez-vous nous dire combien d'entreprises ont présenté une soumission pour ces scanners?

L'hon. Rob Merrifield: Étant donné que les scanners sont des appareils très spécialisés, le nombre de soumissions a été limité.

L'hon. Joseph Volpe: Y en a-t-il eu deux, trois ou une seule?

L'hon. Rob Merrifield: Je crois que dans ce cas-là, il n'y avait qu'une seule entreprise capable de respecter les normes que nous recherchions. Il y a deux choses qui arrivent.

L'hon. Joseph Volpe: S'agit-il d'une entreprise américaine ou canadienne?

L'hon. Rob Merrifield: Impossible de se procurer les scanners au Canada. Aucune entreprise canadienne ne les offre. Une entreprise américaine a fait une soumission qui a été retenue.

Mais quand nous avons annoncé les scanners, nous avons aussi annoncé le programme d'observation du comportement. Nous avons lancé un processus d'appel d'offres. Cinq soumissions nous ont été présentées à cet égard. Une soumission a été acceptée la semaine dernière. Lorsque nous pouvons lancer un appel d'offres, nous le faisons assurément.

Je dirais que le programme d'observation du comportement requiert un niveau de sécurité supérieur à celui d'un scanner. Le scanner se rapporte plutôt au confort de l'utilisateur. Il a une meilleure technologie. Il est plus sécuritaire. Nous n'avons certainement jamais eu recours à l'observation du comportement par le passé, et nous nous réjouissons à la perspective de terminer ce processus.

L'hon. Joseph Volpe: Je me tourne brièvement vers M. Baird pour aborder la question de son offre à Toyota.

Je suis ravi que vous ayez déjà pris des mesures pour donner suite à votre lettre du 3 mars et affirmé que vous nous fourniriez tous les documents. Vous avez maintenant dit que cela prendrait peut-être 20 jours. Il n'est pas nécessaire de compter 20 jours pour tout cela. Pouvez-vous nous assurer que nous allons obtenir les renseignements immédiatement?

Vous savez que j'ai présenté une motion devant le comité pour obtenir tous les renseignements au sujet de toutes les plaintes déposées auprès de Transports Canada. Vous engagez-vous maintenant à faire preuve d'une entière responsabilité et transparence à cet égard?

L'hon. John Baird: Oui, je m'engage personnellement à ce que les fonctionnaires du ministère fassent tout ce qu'il est possible de faire légalement pour que vous obteniez tous les renseignements que vous demandez dans les plus brefs délais.

L'hon. Joseph Volpe: La seule chose qui m'ennuie, c'est l'introduction de la notion de la loi. Je respecte le droit à la protection des renseignements personnels. Vous me dites que tout ce que vous allez retirer, ce sont le nom et l'adresse du plaignant.

L'hon. John Baird: À ma connaissance, si nous avons des obligations en vertu de la Loi sur la protection des renseignements personnels par rapport à des détails délicats sur le plan commercial, nous devons nous renseigner auprès de Toyota. Je vous dis que je n'ai rien contre le fait de renoncer à la considération de Transports Canada en la matière pour fournir les documents le plus rapidement possible.

L'hon. Joseph Volpe: D'accord. Allez-vous également fournir au comité les premiers rapports trimestriels portant sur les rappels dus aux tapis de sol et aux coincements de l'accélérateur?

L'hon. John Baird: Je pense que les listes que nous déposons aujourd'hui incluent le nombre de plaintes reçues depuis 2006 qui ont trait aux tapis de sol et le nombre qui concerne le coincement de l'accélérateur; le rapport trimestriel de Toyota Canada qui porte sur l'état et la résolution des plaintes des consommateurs; la conclusion de l'enquête menée par Transports Canada sur l'accélération subite des véhicules fabriqués par Toyota; la comparaison des rapports du nombre d'enquêteurs au nombre de plaintes entre le Canada et les États-Unis; le pourcentage des collisions dues en partie à des imperfections du véhicule; et, finalement, le nom des employés de Toyota Canada avec lesquels les agents du ministère ont fait affaire.

L'hon. Joseph Volpe: Encore une fois, c'est très bien. Je remarque que vous avez changé votre point de vue sur les rappels. En fait, j'espère qu'on n'a pas déformé vos propos l'autre jour, mais je pense que vous avez dit que vous étiez prêt à ce que le gouvernement du Canada porte des accusations si vous constatez que Toyota est criminellement responsable ou que la compagnie ne respecte pas la loi. Êtes-vous encore de cet avis?

• (0920)

L'hon. John Baird: Je devrais préciser qu'en tant que ministre, je ne peux pas ordonner qu'une enquête criminelle soit menée ou que des accusations soient portées.

L'hon. Joseph Volpe: Or, vous devez avoir lu une partie des documents, et ce que vous avez appris vous a assez inquiété pour que vous vouliez que quelqu'un se penche sur la question.

L'hon. John Baird: Tout à fait. Peu après l'audience du comité qui a eu lieu l'autre jour, j'ai demandé à ma sous-ministre de revoir les transcriptions et de s'assurer que le ministère fasse un suivi sur chacun des renseignements obtenus.

L'hon. Joseph Volpe: Vous l'auriez fait aussi au sein du Conseil des ministres. J'ai remarqué qu'un de vos collègues avait applaudi et vanté Toyota presque en même temps, non seulement en raison de ses résultats, mais aussi parce que la compagnie a avoué sa faute d'elle-même.

L'hon. John Baird: Selon moi, nous maintenons une très bonne relation avec l'industrie. L'approche de tous les fabricants canadiens et, de façon générale, de tous les importateurs est axée sur les résultats. C'est l'objectif que le ministère s'est toujours donné.

Je pense que le nombre de décès sur nos routes a beaucoup diminué au cours des 25 dernières années. Les policiers, les organismes d'application de la loi et Les mères contre l'alcool au volant peuvent s'attribuer une grande partie du mérite, mais il en revient aussi, à mon avis, aux fabricants et au gouvernement.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le ministre, ce n'est pas là le problème. Le problème, c'est qu'un ministre applaudit une compagnie qui est actuellement impliquée dans des enquêtes internationales portant sur la façon dont elle met ses produits sur le marché. J'ai demandé dans le cadre d'une séance du comité si le gouvernement du Canada a une définition des défauts portant atteinte à la sécurité. J'ai même demandé à Toyota. Votre ministère a sûrement une définition de ce terme, définition qu'on pourrait appliquer à toutes les données que vous allez nous fournir. Si vous avez cette définition...

Le président: M. Watson invoque le Règlement.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je comprends que le ministre a parlé de documents relatifs à Toyota. Or, à mon avis, nous tenons maintenant une audience au sujet de questions additionnelles qui vont au-delà des documents, et, à ce point-ci, j'aimerais que le président fasse en sorte que nous nous limitions à des questions qui se rapportent au sujet à l'étude.

Nous sommes aussi réunis pour parler du Budget des dépenses. S'il veut poursuivre les audiences au sujet de Toyota, que le comité considère la question comme une affaire distincte. Ou, s'il veut poser des questions au sujet des documents qu'on se prépare à déposer, puisque c'est ce que le ministre a mentionné au cours de sa déclaration, je crois que le sujet est pertinent. Toutefois, si nous tenons une audience supplémentaire, que nous le fassions plus tard.

Je vous demande de faire en sorte que nous traitions uniquement de questions pertinentes, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Volpe, au sujet du même rappel au Règlement.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, je pense que le ministre a soulevé la question lui-même. Il veut que nous parlions de Toyota. Il veut que nous...

L'hon. John Baird: Je suis très heureux de répondre.

L'hon. Joseph Volpe: ... traitions des documents qu'il présentera.

Je pose simplement une question qui a trait aux documents et qui concerne le problème de la définition. La définition des défauts portant atteinte à la sécurité a rapport avec la question que je lui ai posée pour savoir si son gouvernement et lui sont prêts à porter des accusations et pour déterminer si c'est là sa position à lui ou si c'est celle du gouvernement.

Selon moi, la question est pertinente.

L'hon. John Baird: Monsieur Volpe, je peux vous dire qu'en général, un grand nombre de sujets sont abordés dans le cadre des audiences portant sur les budgets des dépenses. Je suis d'accord avec vous là-dessus.

Ma sous-ministre peut répondre à la question portant sur la définition que vous avez demandée.

Mme Yaprak Baltacioglu (sous-ministre, ministère des Transports): Vous avez raison que le terme « défaut » n'est pas défini dans la Loi sur la sécurité automobile. Toutefois, les lignes directrices de la politique de conformité et d'application des règlements, qui se trouvent sur le Web, contiennent des critères qui établissent ce qui constitue un défaut.

En outre, monsieur Volpe, en 1979, un juge a élaboré une définition très cohérente du terme « défaut » dans le cadre de l'affaire de la *Reine contre Ford*. Ce fait est bien connu du gouvernement et de toutes les compagnies automobiles.

Je ne veux pas vous la lire, mais si le comité le désire, nous serons heureux de lui fournir la définition du terme « défaut portant atteinte à la sécurité » contenue dans nos lignes directrices et dans les décisions de la cour.

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

Le président: Le temps est écoulé.

L'hon. John Baird: Nous fournirons les renseignements au comité afin que tous les membres en aient une copie.

Le président: Absolument — par l'entremise du bureau de la greffière, s'il vous plaît.

Monsieur Gaudet.

[Français]

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

Bonjour, messieurs les ministres.

Monsieur Baird, la question que je vais vous poser va être redondante.

Au sujet de l'échéance du 30 décembre 2010 et du 31 mars 2011, ne pourrait-on pas accorder un court délai aux municipalités du Québec?

Comme vous le savez, il y a un problème quand les municipalités sont en période électorale. En 2009, c'était une élection générale, dans toutes les municipalités. Plusieurs administrations ont changé. C'est comme pour les changements de pouvoir. Comme vous l'avez constaté quand vous avez remplacé les libéraux, il a fallu un certain temps pour s'habituer aux nouvelles règles et à votre nouvelle vision.

C'est pourquoi je vous demande s'il serait possible d'accorder aux municipalités du Québec, autant rurales qu'urbaines, plus de temps pour réaliser leurs travaux et leurs projets.

• (0925)

L'hon. John Baird: En fait, je suis conscient que les besoins des municipalités varient d'une région ou d'une province à l'autre, et même à l'intérieur d'une même province. Concernant notre Plan d'action économique, qui a été mis en oeuvre il y a 13 ou 14 mois, il était très clair, pour deux raisons principales, que la date limite était à la fin de mars. C'était assez bien connu avant les élections au Québec, peut-être 10 mois avant.

Je vais vous expliquer les deux raisons. D'abord, on veut stimuler l'économie le plus rapidement possible. C'est une priorité. Par le passé, dans le cas de notre gouvernement et de Chantiers Canada ou dans celui du gouvernement précédent et de tous ses programmes, il a fallu quelquefois trois ans avant que la première subvention soit disponible ou trois ans pour négocier un accord avec un gouvernement provincial. Beaucoup de ces investissements sont liés à des compétences provinciales. On doit travailler avec les provinces, pas seulement au Québec mais partout, et on respecte ça. Avec le lancement du Plan d'action économique, on s'est dit qu'il fallait travailler beaucoup plus rapidement et qu'on allait stimuler l'économie aussitôt que possible. On ne veut pas que des gens sans emploi attendent un, deux ou trois ans, comme dans le passé.

La deuxième raison est qu'on veut le plus tôt possible retourner à un budget équilibré. On a annoncé un projet à Niagara Falls. Or il y avait des fonds dans un budget qui datait d'il y a 9 ans. Il y a des milliards de dollars en programmes d'infrastructure qui datent du gouvernement précédent et qui remontent à 2003.

Il y a eu des changements en Nouvelle-Écosse en ce qui concerne les municipalités mais aussi l'ensemble du gouvernement. Ils sont prêts à dépenser tout leur argent. Toutes les municipalités qui ont fait une demande dans le cadre de ce programme de stimulation ont dit, quand elles ont fait leur demande, que les projets étaient *shovel-ready* et qu'elles pouvaient terminer leurs travaux d'ici la fin de mars. Je sais que tout le monde voudrait disposer de plus de temps, mais on doit maintenir une discipline dans le système. C'est une réponse précise à votre question.

M. Roger Gaudet: Je suis d'accord avec vous quand vous parlez de la Nouvelle-Écosse, mais cette province a un climat plus doux que le Québec. Même si l'hiver a été plus clément cette année, il reste qu'habituellement, les températures se situent sous zéro. Il est plus difficile de travailler au Québec qu'en Nouvelle-Écosse. Toutefois, je comprends votre point de vue.

L'hon. John Baird: La situation est la même au Manitoba, en Colombie-Britannique ou dans le Nord de l'Ontario.

M. Roger Gaudet: Je ne veux pas que vous accordiez un délai de trois ans. Par contre, il pourrait être de cinq ou six mois. Le 31 mars et le 31 décembre, ce sont des mois d'hiver, chez nous...

L'hon. John Baird: Nous avons demandé que les projets soient prêts à être lancés très rapidement. Par exemple, dans le cas de Danny Williams, à Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons conclu un premier accord et tout l'argent a été dépensé. Le processus a été long au Québec et dans quelques autres régions, mais toutes les municipalités qui ont fait une demande ont dit, au moment de faire leur demande, qu'elles étaient prêtes à agir. J'ai accepté leur promesse. Ça a permis d'éviter la paperasserie entre mon ministère et les municipalités. Elles nous ont dit être prêtes à agir et à terminer leurs projets dans les délais prévus, et je les ai crues.

• (0930)

M. Roger Gaudet: Merci.

Monsieur Merrifield, on a dit plus tôt qu'à la fin de l'année 2005, le gouvernement avait investi neuf millions de dollars dans les aéroports pour contrer le terrorisme. Pour quelle raison avez-vous engagé des sous-traitants plutôt que des employés de Transports Canada? Vous payez des sous-traitants, mais j'ai l'impression qu'ils n'ont pas d'employés. À l'aéroport Montréal-Trudeau, il y a eu de longues périodes d'attente durant la période des Fêtes. Pour quelle raison n'avez-vous pas engagé du personnel de Transports Canada plutôt que de faire appel à des agences?

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield: Les employés de l'ACSTA sont des sous-traitants, et cette méthode est en fait beaucoup plus efficace. On juge que l'efficacité est améliorée de 20 à 25 p. 100.

Lorsque j'ai parlé à Tom Ridge, aux États-Unis, il a laissé entendre que notre modèle est bien meilleur que le leur. En réalité, l'ACSTA est un résultat des attaques du 11 septembre. Nous avons dû réagir très rapidement. S'il y a une chose que nos homologues américains affirment, c'est qu'ils auraient dû suivre le modèle canadien.

Nous avons mis de la réglementation en place. Nous avons créé l'ACSTA, que nos fonctionnaires surveillent. C'était là une des recommandations de la vérificatrice générale. Nous avons changé le processus pour qu'il soit le plus efficace possible.

Or, nous ne sommes toujours pas satisfaits, car la somme supplémentaire que nous avons annoncée, les 1,5 milliard de dollars qui seront investis dans l'ACSTA sur une période de 5 ans, servira à faire un examen complet de l'Administration dans le but de vérifier que nous procédons de la manière la plus efficace possible. Nous ne sommes pas encore convaincus que nous bénéficions non seulement des meilleures procédures, mais aussi du meilleur rapport qualité-prix. Peut-être que nous étudierons même la structure de l'organisme.

Nous commençons actuellement l'examen et nous le prenons très au sérieux, mais nous saisissons vos préoccupations. Nous comprenons que les Canadiens sont prêts à payer, mais qu'ils veulent un système efficace.

Le président: Merci, monsieur Gaudet.

Monsieur Bevington.

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

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

J'aimerais discuter de sécurité aérienne, bien entendu. Vous avez annoncé hier que vous repreniez la responsabilité qui avait été donnée à l'association qui représente l'industrie des jets d'affaires. Vous avez de plus retardé l'application du SGS pour les avions-taxis et les hélicoptères.

J'ai travaillé d'arrache-pied pour que des témoins viennent parler devant ce comité de la question importante qu'est la sécurité aérienne en ce qui concerne les grands transporteurs. Étant donné que nous avons vu qu'en bien des endroits le système ne fonctionne pas aussi bien que vous l'aviez prévu, le gouvernement, le ministère des Transports et vous-même, envisagez-vous de mener une étude sur la sécurité aérienne par rapport au SGS en ce qui concerne les grands transporteurs?

L'hon. John Baird: Je vous remercie beaucoup de votre question et je comprends vos préoccupations à cet égard. M. Masse et vous y avez travaillé durant des années.

Nous soutenons le SGS. Je crois qu'il est important que le ministère travaille plus étroitement avec ses inspecteurs, qui sont la base du système. Je crois que la sous-ministre et moi sommes sur la même longueur d'onde au sens que nous avons été beaucoup plus à l'écoute. Nous nous sommes efforcés de mieux expliquer ce que nous souhaitions faire avec le SGS.

L'effort d'autoréglementation n'est pas le fait de l'actuel gouvernement. Il date d'avant l'arrivée de notre gouvernement. Je ne critique pas la décision prise. J'étais préoccupé... Le groupe en question est un bon groupe. De bonnes personnes bien intentionnées en font partie. Mais quand j'ai vu que c'était un groupe de pression qui était responsable de la réglementation, j'ai jugé qu'il y avait là un genre de conflit. Dans le rapport du BST, au sujet de l'avion qui transportait...

M. Dennis Bevington: Mais ne trouvez-vous pas que les incidents impliquant des jets d'affaires méritent qu'on s'en préoccupe bien davantage que de simplement confier les questions de sécurité à un groupe de pression? Il y a eu de graves incidents impliquant des jets d'affaires.

L'hon. John Baird: Je ne suis pas au courant des graves incidents, mais cela a suscité de l'intérêt. Le rapport du BST sur l'incident impliquant Ron Joyce, le fondateur de Tim Hortons, a été particulièrement convaincant, et c'était une des raisons, en plus des huit autres points que vous avez soulevés.

• (0935)

M. Dennis Bevington: Il y a aussi eu l'incident impliquant A. D. Williams en Alberta.

L'hon. John Baird: Oui. Je ne vais pas dire le contraire. C'est pourquoi nous la reprenons. Je préfère...

M. Dennis Bevington: D'accord. Il n'est pas question que d'un groupe de pression. C'est pour la sécurité aérienne.

L'hon. John Baird: Oui, c'est la raison...

M. Dennis Bevington: C'est là tout ce qui nous préoccupe.

L'hon. John Baird: C'est 100 p. 100...

M. Dennis Bevington: D'accord. C'est bien.

L'hon. John Baird: Honnêtement, cela ne me dérange pas de dire qu'une partie du crédit vous revient.

M. Dennis Bevington: Je peux passer à autre chose maintenant.

Mais j'aimerais savoir si vous envisagez de faire une étude, parce que c'était le sujet de ma question. Donc, envisagez-vous de faire une étude sur les grands transporteurs pour déterminer l'efficacité du SGS pour les 99 p. 100 des Canadiens qui voyagent en avion?

Mme Yaprak Baltacioglu: Comme le ministre l'a dit, au cours des derniers mois, nous nous sommes déplacés dans le pays, et mon personnel et moi-même avons rencontré plus de 500 inspecteurs. Nous parlons avec nos syndicats. Nous parlons avec les gens de l'industrie. Nous sommes déjà en train de faire cette étude et nous avons pris des mesures, les mêmes que vous avez mentionnées, à la suite de ces travaux.

C'est un effort constant. Nous devons nous assurer que l'industrie se plie aux exigences et qu'elle en est capable. De plus, en tant que responsables de la réglementation, nous sommes bien équipés — de même que notre personnel — pour gérer la situation.

M. Dennis Bevington: Nous devrions peut-être alors vous inviter à venir témoigner pour nous expliquer la nature de cette étude que vous menez.

Pour ce qui est de la sécurité aérienne, je sais que la question doit avoir été soumise au cabinet, parce qu'il y a des membres du cabinet qui ne sont pas très heureux de la sécurité aérienne du pays et qui ne voient pas comment nous menons... Je suis d'accord avec vous jusqu'à un certain point. Je suis d'accord avec l'évaluation que l'honorable ministre d'État a faite en disant que le système a été intensifié après les attentats du 11 septembre et que beaucoup de décisions avaient été des réflexes. Nous devons retourner à la table de travail pour étudier la sécurité aérienne et en arriver à comprendre ce qui est efficace et ce qui fonctionne pour les gens.

La frustration que causent parfois aux voyageurs les mesures de sécurité est fondée, et nous devons comprendre, dans une certaine mesure, l'orientation à donner à ce système. Évidemment, si vous ou les membres de votre ministère aviez assisté au forum que les libéraux et moi avons organisé pendant la fermeture qui a suivi la prorogation, vous auriez constaté que, selon les experts, notre système n'est pas adéquat. Il ne marche pas. Si je voulais décrire le système de sécurité aérienne dans les aéroports, je dirais que c'est une ligne Maginot. Il est très facile de le contourner. Il se peut que, lorsque vous parlez d'identification comportementale, vous commenciez à comprendre qu'il faut reconnaître la menace, plutôt que de ne faire qu'un exercice de relations publiques lorsque quelqu'un arrive à l'aéroport. C'est extrêmement important, et j'espère que votre étude en tiendra compte.

L'hon. Rob Merrifield: Vous avez tout à fait raison pour ce qui est de l'approche improvisée. Nous nous efforçons de suivre les normes internationales, et nous ne pouvons être le point faible.

L'observation du comportement est plutôt une approche précise, par laquelle on cherche à repérer les individus susceptibles de représenter une menace à la sécurité. C'est une des raisons de notre étude. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons ajouté des mesures significatives depuis les attentats de décembre.

M. Dennis Bevington: J'ai une dernière question...

L'hon. John Baird: Nous accueillons vos commentaires et ceux du comité concernant l'étude de l'ACSTA et de ses activités. Je souhaite que nous étudiions chaque règle que nous avons.

M. Dennis Bevington: J'aurais une dernière question, s'il vous plaît, monsieur le ministre.

Concernant la documentation sur Toyota, vous n'avez pas mentionné la correspondance. Ce qui m'intéressait quant à la documentation relative à Toyota, c'était la correspondance entre Toyota et Transports Canada avant le communiqué de presse du 26 novembre. Transports Canada a publié un communiqué de presse mentionnant qu'il travaillait avec Toyota Canada à ces problèmes. J'aimerais voir, en plus de la correspondance sur le rappel, celle qui portait sur tous les travaux en cours avant ce problème précis.

L'hon. John Baird: Nous allons vous remettre tout ce que vous demandez, y compris les courriels. J'ai soulevé cette question au cours de ma conversation avec M. Volpe. Nous allons vous transmettre tout cela dans les plus brefs délais.

M. Dennis Bevington: Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Allez-y, madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Merrifield, vous avez du courrier.

Le service postal relève de vous, et je sais qu'il y a eu beaucoup de discussions à ce sujet. La Société canadienne des postes a été, au fil du temps, l'une des institutions ayant beaucoup contribué à relier les Canadiens les uns aux autres. Elle fait partie du solide tissu social du pays. À ce que je sache, la Société canadienne des postes offre un tarif postal parmi les plus bas de tous les pays développés, et nous en profitons beaucoup.

Toutefois, l'univers du courrier se transforme. La technologie évolue. Nous recevons tous du courrier de diverses manières aujourd'hui, mais je sais que les libéraux ont déposé une motion à la Chambre pour que la livraison du courrier continue de se faire dans les mêmes boîtes aux lettres des régions rurales du pays, comme le veut la tradition.

J'ai grandi dans une région rurale. Les gens avaient toujours hâte de recevoir leur courrier. À une certaine époque, la Société canadienne des postes le livrait même le samedi. Pourriez-vous nous indiquer quelles mesures le gouvernement a prises pour protéger le service postal dans les régions rurales?

● (0940)

L'hon. Rob Merrifield: Bien entendu, c'est une très bonne question, et elle porte sur une crainte partagée par tous ceux qui habitent dans les régions rurales du Canada.

Nous avons établi, en septembre, un protocole du service postal canadien, comme vous le savez, pour nous assurer de l'universalité du système et pour définir les obligations de Postes Canada. C'est la première fois de l'histoire du pays que nous concluons un accord avec Postes Canada, qui a accepté de respecter certains critères conformément au protocole. Le véritable enjeu étant la livraison du courrier dans les boîtes aux lettres individuelles devant chaque propriété, nous avons ordonné à la Société canadienne des postes de rétablir la livraison du courrier comme elle se faisait avant 2005 tout en respectant les lois. L'emplacement des boîtes aux lettres ne doit pas faire courir de risques aux facteurs et ne doit pas être considéré comme dangereux par le ministère du Travail du Canada.

Quatre-vingt-huit pour cent des boîtes aux lettres dont l'emplacement a été évalué demeureront où elles sont. Douze pour cent d'entre elles devront être déplacées parce que leur emplacement est contraire aux règles sur la sécurité au travail. Certains usagers de ces boîtes aux lettres déplacées manifesteront leur insatisfaction parce qu'ils seront obligés d'aller chercher leur courrier un peu plus loin, peut-être dans une boîte postale communautaire se trouvant à un demi-mille ou à quelques centaines de verges, selon l'endroit où ils se trouvent, dans une région rurale.

Notre objectif consiste à garder les boîtes aux lettres ne présentant aucun danger à l'endroit où elles sont, et la Société canadienne des postes est tenue d'agir en conséquence, ce qu'elle fait du reste. L'étude de l'emplacement des boîtes aux lettres et leur déplacement sont coûteux pour la Société canadienne des postes. La facture de cette opération oscillera entre 250 et 300 millions de dollars, alors la Société canadienne des postes préférerait s'en passer. Mais il lui faut garantir la sécurité des hommes et des femmes qui livrent le courrier dans les régions rurales et qui sont aussi nos voisins et nos amis.

Il s'est produit, depuis 2005, 120 accidents de la route, et trois décès en ont résulté, alors il ne faut pas prendre le problème à la légère. Dans les régions rurales, personne ne veut que son courrier lui soit livré au mépris... J'habite dans une région rurale et, à l'instar des autres Canadiens, je ne voudrais pas que mon facteur coure des risques inutiles. Nous ne ménageons aucun effort à cet égard. Seulement 6 p. 100 de la population canadienne est visée par la livraison du courrier dans les régions rurales. Or, dans 88 p. 100 des

cas, ces gens ne verront aucun changement. Donc, il s'agit d'un très petit nombre de personnes. Mais nous comprenons que les gens ont l'habitude de recevoir leur courrier d'une certaine façon et n'aiment pas qu'on les oblige à changer.

L'hon. John Baird: Pourrais-je ajouter mon grain de sel rapidement pour confirmer ce qui vient d'être dit? Auparavant, il m'apparaissait impossible qu'on ne puisse pas continuer de livrer le courrier à chaque maison, dans les régions rurales, comme on l'avait fait pendant des années. À mes yeux, c'était insensé. On se moquait de nous. Le ministre Merrifield a pris les dispositions pour que je puisse me rendre compte sur place, à une demi-heure à peine de la Colline du Parlement, en compagnie des gens de la Société canadienne des postes. À certains endroits au pays, ce qui était autrefois une petite route rurale quelque part sur la carte est désormais une importante voie publique où les automobiles circulent à vive allure. Voyant cela, je me suis dit qu'il fallait simplement mettre la boîte aux lettres à une centaine de pieds de la route pour que la livraison se poursuive comme avant. Or, lorsque nous avons voulu déplacer la boîte aux lettres, nous ne sommes même pas arrivés à monter la côte parce que le chemin n'avait pas été déneigé.

J'inviterais les membres du comité qui s'intéressent à ce dossier à accepter l'offre de la Société canadienne des postes de se rendre constater eux-mêmes sur place la situation. Je ne croyais rien de ce qu'on me disait jusqu'à ce que je vois le problème de mes propres yeux. Sans même penser aux éventuelles poursuites judiciaires et aux conséquences morales, je me serais senti terriblement coupable si un facteur s'était fait tuer un jour à cause d'une sorte d'édit à saveur politique que nous aurions prononcé pour que le service soit maintenu à tout prix. J'invite les membres à se rendre sur le terrain. Quand on peut voir le problème soi-même, on le comprend vraiment.

● (0945)

L'hon. Rob Merrifield: J'ai envoyé une lettre à tous les membres du comité, de même qu'à tous les sénateurs et tous les députés, je crois, pour les inviter à faire cette randonnée sur le terrain. Plus vous en saurez sur le problème, mieux vous le comprendrez et plus vous serez capables d'aider vos électeurs.

Mme Lois Brown: Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire si vous avez reçu des plaintes et nous indiquer comment vous y avez donné suite?

L'hon. Rob Merrifield: Nous transmettons les plaintes que nous recevons à la Société canadienne des postes. Nous ne nous immisons pas dans le fonctionnement normal de la Société canadienne des postes. C'est une société d'État. Elle s'est occupée très attentivement des plaignants. Elle a essayé de les satisfaire autant que possible. Comme je l'ai dit, la Société canadienne des postes ne tenait pas du tout à déplacer ces boîtes aux lettres. Elle est obligée de le faire pour se conformer au Code canadien du travail. C'est vraiment une question de sécurité. L'opération arrive à mi-parcours, et le travail accompli jusqu'à maintenant est exceptionnel. Sur les 800 000 boîtes aux lettres dont l'emplacement devait être évalué, entre 355 000 et 400 000, approximativement, ont déjà fait l'objet d'une évaluation. Donc, environ la moitié du travail est fait.

Le nombre de boîtes aux lettres dont l'emplacement doit être évalué et qui doivent être déplacées est plus élevé dans certaines régions du pays que dans d'autres. À certains endroits où il a fallu déplacer beaucoup de boîtes aux lettres, les gens de la Société canadienne des postes ont exceptionnellement bien réussi. Les problèmes ne seront pas tous résolus pour autant, mais le député d'une circonscription où un grand nombre de boîtes aux lettres ont dû être déplacées s'est donné la peine de féliciter la Société canadienne des postes pour son travail exceptionnel de communication dans le but de livrer le courrier à la satisfaction de tous.

Le président: Merci.

Je cède la parole à M. Dhaliwal.

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

Merci et bienvenue aux ministres et aux fonctionnaires.

Monsieur le ministre, une grande partie du Budget des dépenses me semble rattachée à votre plan d'action économique. Êtes-vous d'accord avec moi pour dire que les dépenses d'infrastructure pour la relance économique sont temporaires? Oui ou non?

L'hon. John Baird: Oui.

Je serai heureux de répondre aux questions sur les infrastructures, mais vous n'êtes pas Gerard Kennedy. Où est Gerard?

M. Sukh Dhaliwal: Il va revenir.

L'hon. John Baird: N'est-il pas le porte-parole du Parti libéral en matière d'infrastructures?

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur le ministre, comme il s'agit de...

L'hon. John Baird: Je vous aime bien, Sukh, mais je...

Le président: Je rappelle à tout le monde que la séance est télévisée.

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur le ministre, comme il s'agit de dépenses temporaires, êtes-vous certain de ce qui est indiqué dans votre budget, quant au nombre d'emplois qu'elles vont créer?

L'hon. John Baird: C'est le ministère des Finances qui produit ces chiffres. Je n'ai aucune raison de les mettre en doute. La Fédération canadienne des municipalités estime pour sa part que chaque milliard de dollars dépensé pour les infrastructures devrait créer ou maintenir environ 11 000 emplois. C'est une estimation fiable également.

M. Sukh Dhaliwal: Nous avons remarqué, monsieur le ministre, que vous avez commis une erreur grave dans vos calculs en employant le mauvais multiplicateur. Vous vous êtes servi du multiplicateur applicable aux dépenses permanentes, mais vous venez tout juste d'admettre qu'il s'agit de dépenses temporaires. De combien avez-vous ainsi surestimé la création d'emplois?

L'hon. John Baird: Entendons-nous bien, il s'agit de dépenses visant à stimuler l'économie. Ce ne sont pas des mesures permanentes, et nous l'avons toujours dit très clairement. Nous espérons que la relance, encore fragile, s'installera solidement, et que le secteur privé prendra la relève pour la création d'emplois.

Par ailleurs, nous avons accéléré la mise en oeuvre de Chantiers Canada, où d'importants investissements à long terme sont faits, ce qui prend un certain temps.

M. Sukh Dhaliwal: Lorsque vous dites que ce sont des mesures temporaires, vous admettez vous être servi du multiplicateur applicable aux dépenses temporaires, et non permanentes...

L'hon. John Baird: Les mesures de relance ne dépasseront pas 2011, c'est vrai. Et le gouvernement du Canada n'est pas le seul à en avoir décidé ainsi.

M. Sukh Dhaliwal: C'est tout. Je voulais savoir, tout simplement.

L'hon. John Baird: Les dix provinces font la même chose. Alors, nous sommes d'accord.

M. Sukh Dhaliwal: Sur l'autre question, en ce qui concerne votre budget et le plan d'action, vous dites que les dépenses doivent arriver à point nommé et qu'elles doivent être ciblées et temporaires, n'est-ce pas?

L'hon. John Baird: C'est exact.

M. Sukh Dhaliwal: Je constate que le caractère ciblé et temporaire des dépenses s'inscrit tout à fait dans la continuité du budget précédent. Toutefois, vous avez changé le sens que vous donnez à l'expression « à point nommé ». Dans le budget de 2009, vous disiez que l'argent devait être dépensé dans les 120 premiers jours.

L'hon. John Baird: Nous voulions que les projets soient mis en marche le plus rapidement possible.

M. Sukh Dhaliwal: On avait fixé un délai de 120 jours. En revanche, dans le budget de 2010, vous écrivez: « arriver à point nommé, pour soutenir l'économie alors que la demande privée est à son plus faible ». Pourquoi avez-vous changé la définition entre 2009 et 2010?

• (0950)

L'hon. John Baird: Je ne crois pas que nous l'ayons changée. Auparavant, les gouvernements prenaient trop de temps à débloquer l'argent, qu'il s'agisse de notre gouvernement, avec Chantiers Canada, ou du gouvernement précédent, avec toutes ses dépenses d'infrastructure. Notre ministère a agi probablement dix fois plus vite que nous le faisons normalement. Les provinces aussi. Nous aurions bien entendu souhaité que tous les projets soient mis en marche dans un délai de 120 jours. Il est évident que tout ne s'est pas déroulé à la perfection au cours de la dernière année. Mais nous sommes allés littéralement dix fois plus vite que jamais auparavant.

Permettez-moi de vous donner un exemple dans votre province. La Colombie-Britannique a pu agir très rapidement. Nous avons collaboré avec son gouvernement très rapidement. Puis, l'Assemblée législative a été dissoute, et la campagne électorale provinciale a empêché le gouvernement de poursuivre l'application des mesures. Alors, nous avons beaucoup fait en très peu de temps. Après les élections, il a fallu deux ou trois semaines pour former le Cabinet. La nouvelle ministre a mis deux ou trois mois pour se familiariser avec les dossiers, ce qui est normal. Il y a donc eu un hiatus en Colombie-Britannique, et la même chose s'est produite en Nouvelle-Écosse. Mais au bout du compte, nous y sommes arrivés. C'était un plan de deux ans.

Mme Bonnie Crombie (Mississauga—Streetsville, Lib.): Messieurs les ministres, c'est un plaisir de vous voir tous les deux.

Permettez-moi de vous contredire: ce fut tout sauf rapide. Lorsqu'on examine le Budget supplémentaire des dépenses (C) et la série de programmes d'infrastructure, on se rend compte que le gouvernement n'a pas agi rapidement du tout.

Il est resté 44 p. 100 de la somme prévue pour le Fonds de stimulation de l'infrastructure, ce qui veut dire que, sur 2 milliards, 850 millions de dollars n'ont pas été dépensés. Il est resté 48 p. 100 du volet pour les collectivités de Chantiers Canada, soit 135 millions de dollars sur un total de 250 millions. Il est resté 48 p. 100 de l'argent qui devait être attribué par les provinces et les territoires, ce qui représente 240 millions de dollars sur un total de 495 millions. Il est resté 93 p. 100 du Fonds pour l'infrastructure verte à la fin de l'année financière... c'est-à-dire 186 millions de dollars sur 200 millions. Ce ne fut pas rapide. Nous sommes à court de 1,4 milliard de dollars, ce qui signifie qu'on aurait pu créer environ 30 000 emplois de plus.

Dans le plan d'action économique, on promettait de créer 190 000 emplois. Nous les attendons toujours, et la récession a causé une perte nette de 300 000 emplois, ce qui ne vous empêche pas de vous lancer des fleurs. Pourriez-vous nous expliquer cela? Êtes-vous capable d'admettre que vous avez manqué à l'engagement que vous aviez pris dans le budget de 2009? Lorsqu'en particulier, vous indiquez que 300 000 Canadiens ont perdu leur emploi depuis le début de la récession, vous devriez simplement...

Le président: Je vais devoir vous arrêter là. Nous avons dépassé de beaucoup les cinq minutes.

Monsieur le ministre, pourriez-vous être très bref?

L'hon. John Baird: Ma réponse sera très courte.

Je pense que vous recourez à ce que je qualifierais de « calcul à la Kennedy », et vous valez mieux que cela.

Laissez-moi vous dire ceci. Est-ce que j'aurais aimé pouvoir dépenser le tout immédiatement? Et comment. Permettez-moi de reprendre deux exemples que vous avez cités. Premièrement, nous avons offert à la totalité des provinces et territoires... Chaque province et territoire dispose de 175 millions de dollars en vertu de Chantiers Canada. Nous avons dit à leurs gouvernements que nous leur verserions cet argent immédiatement s'ils le souhaitaient, et si la majorité des provinces ont répondu qu'elles l'acceptaient, d'autres ont dit non, nous n'en voulons pas.

Notre gouvernement provincial ontarien a répondu non, au motif qu'il était trop pris par ses autres projets, et a refusé de recevoir cet argent. Et je ne le critique pas là-dessus. D'autres provinces en ont profité.

En ce qui concerne ce lancement de programmes, je vous dirais qu'il est dix fois mieux que tout autre programme d'infrastructure présenté par le gouvernement fédéral au cours des 25 dernières années. Je vous donne un exemple. Le FIMR, un programme mis sur pied par l'ancien gouvernement libéral, avait donné de très bons résultats. Il figurait dans le budget de 2003. Or, en 2003-2004, le gouvernement n'a rien dépensé. En 2004-2005 non plus. Puis, en 2005-2006, le gouvernement a dépensé 0,04 p. 100 du budget. Donc, ce n'était pas parfait.

Chantiers Canada n'était pas beaucoup mieux, en toute franchise. Donc, nous avons agi drôlement plus vite qu'on ne l'avait jamais fait auparavant, d'autant plus que travailler en collaboration nécessite du temps. À titre d'exemple, votre ville de Toronto souhaitait un programme...

• (0955)

Mme Bonnie Crombie: Mississauga.

L'hon. John Baird: Pardon, Mississauga — votre région.

Mississauga s'en tire beaucoup mieux, vous avez raison. Je vous le concède. Hazel a déjà terminé les projets: elle ne fait pas que les commencer.

Prenez par exemple la demande de la ville de Toronto, située dans votre région. Il s'agit de la seule demande de toute la province de l'Ontario à avoir été soumise de manière inappropriée, car ses auteurs voulaient dépenser ce qui, en théorie, devait être leur part sur une période de dix ans. Ils savaient que leur demande n'était pas admissible, et ils l'ont tout de même présentée. J'ai dit au maire Miller que s'il me soumettait des projets admissibles, je garderais de l'argent disponible pour lui. C'est ce qu'il a fait, et nous avons été en mesure d'annoncer le financement en juillet. J'aurais souhaité que nous l'annoncions en mars, mais nous avons seulement pu le faire en juillet. Et, comme c'est inévitable quand on gère 500 projets, il allait être incapable d'en dépenser la majeure partie.

Je vais examiner les choses sous l'angle de la fonction publique, des dirigeants politiques — aux paliers fédéral, provincial et municipal — et établir une comparaison avec n'importe quel programme d'infrastructure public ayant pu être lancé en 25 ans. J'irais même au-delà de cette période pour remonter jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, disons, en affirmant que nous avons agi dix fois plus vite que pour tout autre programme depuis. Et c'est un très bel accomplissement.

Le président: Merci.

Monsieur Desnoyers.

[Français]

M. Luc Desnoyers (Rivière-des-Mille-Îles, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, ma question portera sur le budget accordé à la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, qui passe de 46 millions de dollars à 60 millions de dollars. Cela représente environ 13 ou 14 millions de dollars d'augmentation.

Pensez-vous que c'est assez pour faire les réparations à court terme pour ce qui est du pont Champlain? Comme vous savez, c'est l'un des ponts les plus achalandés au Canada. C'est l'un des ponts où il y a actuellement le plus grand besoin en ce qui a trait aux réparations d'infrastructure. De là ma question.

Compte tenu de ces 13 à 14 millions de dollars d'augmentation au budget, pensez-vous avoir assez injecté pour assurer que ce pont devienne finalement sécuritaire?

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield: Bien sûr. Vous avez absolument raison. Le pont Champlain a besoin de réparations, cela ne fait aucun doute. C'est pourquoi, non pas dans ce budget mais lors du précédent, 212 millions de dollars ont été alloués à des travaux de réparation sur le pont Champlain pour une période de 10 ans. Dans ce budget, nous avons ajouté à ce montant 51 millions de dollars, je crois — 38 millions et 19 millions pour les ponts Mercier et Champlain respectivement.

Donc, vous avez absolument raison, il est important que ces ponts demeurent sécuritaires. Les fonds alloués sont versés pour que les travaux se fassent. Les gens de la région peuvent être certains d'être en sécurité. Nous surveillerons ces ponts très attentivement. C'est une société de la Couronne, la Société des ponts fédéraux Limitée, qui gère ces ponts, et les gens peuvent être sûrs qu'ils sont sécuritaires.

[Français]

L'hon. John Baird: Je pourrais aussi répondre.

Je dois dire que la sécurité dans ce domaine est non seulement importante, mais obligatoire. C'est obligatoire n'importe où, mais je dois dire que le Québec a été bien sensibilisé à cet égard, entre autres lors de la construction du pont de Québec il y a 100 ans. De plus, le rapport de Pierre-Marc Johnson était très clair.

Je ne suis pas ingénieur et mon collègue non plus, mais quand on reçoit une demande pour la sécurité des ponts, c'est bien sûr obligatoire et c'est notre priorité. Quand on reçoit un avis indiquant qu'on a besoin d'argent supplémentaire, on respecte cet avis. C'est très important. Je sais que c'est très important au Québec et c'est très important pour notre gouvernement.

M. Luc Desnoyers: Merci.

Je veux revenir sur l'ACSTA. Vous avez accordé 9 millions de dollars additionnels au chapitre de la sécurité. Mon collègue a soulevé le retour — qui serait peut-être intéressant — à l'ancienne formule où l'on avait nos propres gardiens de sécurité.

Un collègue a aussi soulevé le fait que, en décembre dernier, il y a eu beaucoup de frustrations et il y a en a toujours beaucoup aux portes, en ce qui concerne la sécurité. On sait que l'ACSTA donne cela en sous-traitance. Effectivement, lors de cette période, on a pu réaliser que les sous-traitants n'avaient pas assez de personnel pour répondre aux besoins. Encore aujourd'hui, on se retrouve dans la même situation. Cela signifie-t-il qu'il y aura 9 millions de dollars supplémentaires l'année prochaine?

Vous disiez, monsieur Merrifield, que les 20 à 25 p. 100 de gains que vous semblez faire en donnant cela à sous-contrat ne seront éventuellement pas au rendez-vous. Je ne suis pas certain que la sous-traitance rapporte effectivement ce qu'elle devrait rapporter, quand on pense à l'importance de la sécurité et au fait qu'on donne cela à d'autres personnes.

Une autre de mes questions est de savoir combien il y a de sous-traitants au Canada qui s'occupent des questions de sécurité. À combien de sous-traitants a-t-on donné ces contrats, et lesquels?

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield: En ce qui a trait aux entrepreneurs, ils font faire le travail en sous-traitance. Les employés de l'ACSTA travaillent en sous-traitance pour divers entrepreneurs. Ceux-ci sont deux ou trois au pays, ou peut-être plus. Mais ce n'est pas de cela dont vous voulez parler.

Vous me demandez comment nous avons géré la situation stressante à laquelle nous avons fait face juste après Noël, c'est-à-dire pendant les jours ayant suivi l'attentat à la bombe, alors que de nouvelles règles nous avaient été imposées par les États-Unis. Mes collègues, MM. Baird et Van Loan — le ministre de la Sécurité publique en poste à ce moment-là — ont adopté des mesures exceptionnelles, car nous vivions une situation tout aussi exceptionnelle. Nous avons dû annuler plus de 200 vols...

[Français]

M. Luc Desnoyers: La question que je vous ai posée est la suivante. Combien y a-t-il de sous-traitants ? Vous semblez me dire qu'il y a deux ou trois entreprises. Est-ce possible qu'il y en ait beaucoup plus?

• (1000)

[Traduction]

L'hon. Rob Merrifield: Nous allons vous procurer les chiffres exacts — plus de 6 000.

[Français]

M. Luc Desnoyers: D'accord.

Mon autre question par rapport aux sous-traitants est la suivante. S'assure-t-on que les normes de sécurité sont transmises de façon équitable à tous ces sous-traitants?

Pour avoir voyagé dans plusieurs aéroports, je ne suis pas certain qu'on ait les mêmes normes ou qu'elles soient appliquées de la même façon. Donc, comment faites-vous pour vous assurer que la sécurité des voyageurs est prise en compte quand on va au plus *cheap*? On essaie d'obtenir le moins cher dans le domaine de la sécurité, alors qu'on sait qu'aujourd'hui, c'est de plus en plus important.

[Traduction]

Le président: Je vais demander au ministre d'être très bref, s'il vous plaît.

L'hon. Rob Merrifield: Certainement.

Ce que mon collègue demande, en fait, c'est si ces sous-traitants reçoivent une formation adéquate. Là est la question, je crois. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous procédons à un examen complet de la sécurité aéroportuaire. Nous partageons vos préoccupations. Nous ferons un travail très rigoureux à cet égard dans les plus brefs délais, compte tenu du peu de temps que nous avons devant nous.

Pour en revenir au 25 décembre, mes collègues ont appelé en renfort la GRC, le service de police de Montréal et les fonctionnaires de Transports Canada pour maîtriser la situation d'urgence. Nous voulons simplifier les choses pour qu'on puisse agir avec efficacité dans l'avenir si cette situation devait se reproduire.

Le président: Merci.

L'hon. John Baird: Puis-je intervenir une seconde?

Le jour de Noël, il y a eu ces événements dans l'avion qui survolait le Sud-Ouest de l'Ontario à destination de Détroit. Nous avons littéralement signé de nouvelles règles de sécurité en plein milieu de la nuit. Je crois que les Canadiens ont compris, les 26 et 27 décembre, que des problèmes et des difficultés allaient se poser lorsque nous avons dû renforcer de manière importante les mesures en place.

Les Canadiens feront leur part, mais soyez certains qu'ils s'attendent à ce que le gouvernement fasse lui aussi ce qu'il a à faire en veillant à prévoir les effectifs nécessaires. C'est pourquoi nous avons fait appel aux fonctionnaires de Transports Canada. La police de Montréal a accompli un boulot phénoménal en venant nous aider à Dorval. La GRC a également fait de l'excellent travail à l'aéroport Pearson. Dès le 28 décembre, la situation avait commencé à se rétablir. Mais nous procédons à cette évaluation de l'ACSTA pour examiner certaines de ces mesures et les moyens d'améliorer notre travail. Les Canadiens feront leur part, mais ils veulent que le système fonctionne mieux, dans leur intérêt.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Quand le ministre empiète sur mon temps ainsi, je ressens moins d'amour que M. Volpe.

Je rigole.

J'aimerais poser une première question au ministre Merrifield au sujet de Postes Canada, puis une autre concernant VIA Rail.

En ce qui concerne la livraison du courrier en milieu rural, c'est en revenant du travail en automobile dans ma circonscription, qui est une circonscription rurale, que j'ai pu observer deux situations. D'abord, je continue de voir les conducteurs de véhicules avec conduite à gauche roulant dans le sens contraire de la circulation pour pouvoir atteindre facilement une boîte postale. Je doute que ce soit une situation appropriée. Ou encore, j'ai vu ce qui est sans doute à tout le moins une solution à court terme, qui consiste à avoir, dans le siège de droite, une seconde personne qui pourra atteindre facilement les boîtes postales en bordure de route lorsqu'on roule dans le sens de la circulation. Je ne suis pas certain que l'ajout d'une seconde personne à l'avant puisse servir de solution à long terme pour ce qui était, au départ, un problème d'ordre ergonomique concernant un seul conducteur forcé de s'étirer pour atteindre une boîte aux lettres.

J'aimerais vous demander si vous êtes au courant d'une analyse effectuée par Postes Canada relativement à l'implantation de véhicules avec conduite à droite pour assurer la livraison du courrier en milieu rural? Et si c'est le cas, quand prévoit-on avoir terminé cette analyse? Y a-t-il une entente avec un fabricant automobile ou autre soumissionnaire, ou une quelconque entente de fourniture de véhicules avec conduite à droite, si l'on juge nécessaire d'en avoir?

Que pouvez-vous nous dire là-dessus?

L'hon. Rob Merrifield: Je peux vous dire que Postes Canada envisage de mettre des véhicules avec conduite à droite en circulation sur les routes pour remédier à ce type de préoccupations. À mes yeux, il est de toute évidence inapproprié que les intéressés aient à se garer du mauvais côté de la rue, dans le sens contraire à la circulation.

Donc, on analyse ces préoccupations relatives à la sécurité et on y donne suite.

M. Jeff Watson: D'accord.

Pour ce qui est de VIA Rail, je me souviens que dans le Budget de 2007, des dépenses en capital importantes avaient été effectuées par le gouvernement et avaient bien sûr été suivies d'importantes ressources additionnelles dans le cadre de notre Plan d'action économique de l'an dernier. Je peux parler d'après une expérience locale: je sais que vous étiez présent pour annoncer la construction d'une nouvelle gare à Windsor.

Pourriez-vous nous dire comment ces investissements sont déployés? Pour parler de manière générale, j'ai déjà précisé que nous aurions une nouvelle gare à Windsor, mais de quelle manière ces investissements sont-ils déployés dans le corridor Windsor-Québec, et plus généralement, partout au Canada? Pourriez-vous nous fournir une mise à jour au sujet du crédit 75, je crois, d'après ce que je vois dans le Budget? Pourriez-vous nous aider à mieux comprendre comment cet argent est déployé pour VIA Rail?

•(1005)

L'hon. Rob Merrifield: Oui, je le peux. Félicitations pour cette nouvelle gare dans votre circonscription. Il s'agit véritablement d'une rénovation de la totalité des lignes de Windsor jusqu'à Québec.

En fait, je peux vous annoncer que nous sommes en avance sur l'échéancier pour cette remise à neuf. On a déjà alloué un total de 900 millions de dollars, dont 407 millions de dollars dans le cadre du Plan d'action économique de l'an dernier, et 85 p. 100 de cet argent a déjà été dépensé. Toute cette série de changements à cette ligne s'effectue à un rythme accéléré.

Par ailleurs, j'étais présent à Vancouver lorsque VIA a présenté l'un de ses wagons nouvellement remis en état et destinés à la ligne

transcanadienne, de même que des wagons rénovés qui circuleront sur le corridor Windsor-Québec. On a considérablement amélioré ces wagons...

M. Jeff Watson: Oui. Ils sont radicalement différents.

L'hon. Rob Merrifield: Ils permettront à VIA Rail d'augmenter le nombre de passagers. Pour demeurer viable, il est certain que la société doit augmenter le nombre de passagers partout au pays, car il n'est pas question que les contribuables la subventionnent. Nous avons le plaisir de pouvoir, en tant que gouvernement, nous assurer qu'ils disposent des outils nécessaires pour réussir.

M. Jeff Watson: J'aimerais revenir encore une fois sur Postes Canada, avec une courte question sur les véhicules avec conduite à droite. A-t-on proposé une entente? Quelles hypothèses pouvez-vous formuler, ou que savez-vous sur la fourniture des véhicules avec conduite à droite?

Autant le dire clairement: songe-t-on à la fabrication d'une version du modèle Grand Caravan avec conduite à droite à Windsor, chez Chrysler? Qu'êtes-vous en mesure de m'apprendre?

L'hon. Rob Merrifield: Oui. Je n'en connais pas les détails, mais je peux vous les procurer, de même que les chiffres exacts. Le Grand Caravan est l'un des véhicules qu'on utilise. Je sais que certains contrats ont été accordés. Des véhicules seront importés d'outre-mer également. Tout cela est fait conformément aux règles et règlements régissant Postes Canada. Nous nous assurons que l'organisme se conforme à toutes les lois du pays quand il procède à des appels d'offres.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Le président: M. Jean souhaite faire un rappel au Règlement.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Le ministre a promis de nous consacrer une heure aujourd'hui pour l'étude du Budget. Nous avons dépassé ce temps de dix minutes. J'aimerais savoir si nous pouvons libérer le ministre maintenant, puis entendre ses fonctionnaires.

Le président: Je suis navré; je ne prêtai pas attention au temps.

L'hon. John Baird: Je vais accepter une question de M. Volpe, par respect pour le grand et sage timonier du comité.

Le président: Nous allons accorder une question à M. Volpe, par respect envers lui.

L'hon. Joseph Volpe: Très aimable; merci beaucoup, monsieur Baird. J'espère que vous serez dans les mêmes dispositions après que je vous aurai posé ma question.

J'aimerais profiter du fait que vous semblez disposé à dire très ouvertement ce que vous pensez que le gouvernement du Canada devrait faire relativement aux rappels de Toyota. Vous nous avez indiqué que vous disposiez d'un ensemble de documents d'information, mais aussi des outils nécessaires. Je pense que vous avez les outils requis en vertu de la réglementation, de la loi et de cette définition que, comme l'a dit le sous-ministre, vous comprenez et avez évidemment examinée ces derniers temps.

Votre opinion sur Toyota et la sécurité des véhicules que ce fabricant faisait circuler sur les routes du Canada a nettement changé au cours des deux dernières semaines. Il y a deux jours, vous vous disiez prêt à envisager de déposer des accusations criminelles. Je me demande si, aujourd'hui, vous êtes prêt à imposer des définitions pour les défauts liés à la sécurité, définitions qui guideront la manière dont votre ministère considère les choses. Allez-vous ordonner une restructuration du processus, de la manière dont les plaintes sont reçues? Troisièmement, prendrez-vous la responsabilité d'annoncer des rappels pour les véhicules non sécuritaires sur la route?

Êtes-vous prêt à faire cela aujourd'hui? Vous avez indiqué avoir les outils à cette fin. Le ferez-vous aujourd'hui?

L'hon. John Baird: En ce qui a trait à l'aspect des poursuites au criminel, je veux être bien clair. Les ministres canadiens, contrairement à leurs homologues américains, ne peuvent ordonner d'enquête criminelle. Ils ne peuvent pas ordonner qu'on porte des accusations au criminel. C'est le système américain qui le permet, pas le système canadien.

Je puis vous dire que j'ai un degré élevé de confiance envers des personnes du calibre de mes fonctionnaires chargés de prendre ce genre de décisions. Les avis des membres du comité sont les bienvenus. S'ils estiment qu'il est nécessaire d'apporter des changements particuliers au règlement ou à la législation en fonction des faits — non pas en fonction d'une perception, mais de la réalité — nous sommes très heureux d'écouter l'avis du comité et de hausser la barre, si cela peut nous permettre d'avoir des routes plus sécuritaires dans ce pays. C'est ma profonde conviction.

•(1010)

Le président: Je vais devoir vous interrompre, maintenant.

Je tiens à remercier les ministres d'avoir été parmi nous aujourd'hui.

Je suis conscient que vous avez d'autres engagements, mais je sais que le personnel restera ici et continuera d'entendre les questions. Encore une fois, et comme toujours, vous vous êtes rendus disponibles, et nous vous en sommes reconnaissants. Merci beaucoup.

Nous allons prendre une pause de deux minutes, puis nous reviendrons pour entendre les fonctionnaires du ministère.

•(1010)

_____ (Pause) _____

•(1015)

Le président: Je vous souhaite à nouveau la bienvenue.

Nous avons de nouveaux invités à la table. Afin d'accélérer la conversation, vous pourrez vous présenter à mesure que les questions seront posées... Je suis certain que M. Volpe et les membres de notre comité savent qui vous êtes.

Je cède la parole à M. Volpe, qui terminera la série de questions.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président.

Je vous souhaite la bienvenue, ainsi qu'à vos collègues, madame la sous-ministre.

Madame la sous-ministre, pour en revenir à la question que j'ai posée au ministre au sujet de tout le processus de rappel, ce dernier a bien sûr cité l'arrêt de la cour de 1979 concernant la définition qui ne figurait pas dans la Loi sur la sécurité automobile. J'ai des questions particulières auxquelles répondra peut-être M. McDonald, mais vous pouvez aussi me répondre; c'est comme vous voulez.

La semaine dernière, le chef des enquêtes sur les défauts a été surpris et consterné — je crois que ce sont les mots qu'il a employés, et M. McDonald était là quand il les a utilisés — du fait que Toyota ignorait les problèmes de pédales qui collent. Plutôt que d'entrer dans les moindres détails pour déterminer en quoi consiste le problème, la question plus globale est qu'il y a sur la route des produits que le manufacturier a déjà identifiés comme problématiques. Puisque M. McDonald nous a fourni des renseignements lorsqu'il a comparu devant notre comité, nous avons su que le ministère était au courant des problèmes. Ce que nous aimerions savoir, je pense, c'est si, dans les faits, la sécurité des consommateurs sera entre les mains du fabricant, ou si Transports Canada assumera une part de responsabilité quant à l'application effective de la loi. J'ai entendu le ministre nous dire qu'il estimait que Transports Canada avait un rôle à jouer. J'aimerais savoir si vous recommanderez au ministre d'agir promptement pour garantir qu'il assume la responsabilité du rappel...

•(1020)

Le président: M. Jean invoque le Règlement.

M. Brian Jean: Excusez-moi, monsieur le président, mais je ne savais pas que les représentants du ministère venaient parler de Toyota aujourd'hui, parce que je me serais bien sûr préparé très différemment. Je sais que le ministre a ouvert la porte aux questions sur une position générale à ce sujet, mais je ne suis pas sûr que ses représentants peuvent y répondre.

Par contre, je sais que ces gens sont ici pour le Budget des dépenses. Je me demande simplement si les témoins pourraient dire s'ils sont prêts à répondre aux questions sur Toyota aujourd'hui. S'ils le sont, nous pouvons certainement continuer sur cette lancée, mais ce n'est pas ce pour quoi nous les avons invités ici.

Mme Yaprak Baltacioglu: Monsieur le président, c'est une question particulièrement importante qui concerne la sécurité des Canadiens. Nous sommes conscients d'être ici pour le Budget supplémentaire des dépenses, mais nous pouvons répondre aux questions du comité. Il est possible que nous n'ayons pas avec nous certains détails que vous avez demandés, mais nous serons heureux de les fournir plus tard.

L'hon. Joseph Volpe: Je vous remercie.

Je vais juste terminer ma question. Je ne veux pas prendre les représentants du ministère au dépourvu sur une question de politique — qui ne relève pas d'eux. Je veux simplement demander, compte tenu de ce que nous a dit le ministre aujourd'hui et du fait qu'il veut nous fournir des documents, si vous êtes prêts à lui recommander d'intervenir directement et d'agir rapidement au moyen, par exemple, d'un règlement.

Évidemment, la question des ressources se pose — je parle d'argent. Ce n'est pas de votre ressort; c'est le gouvernement qui décide s'il veut attribuer des ressources à cet égard. Malgré tout, êtes-vous prêts à informer le ministre, au moins en ce qui concerne la mécanique, pardonnez-moi le jeu de mots, de la réglementation et de la législation, qu'il pourrait prendre des mesures dès aujourd'hui, d'autant plus qu'il admet publiquement qu'il veut assumer la responsabilité dans ce dossier?

Mme Yaprak Baltacioglu: Au lieu de répondre à certaines des questions détaillées que vous avez posées, je vais d'abord vous expliquer que la loi et le règlement actuels obligent le gouvernement à réglementer le domaine. Nous avons des pouvoirs en matière de droit criminel qui obligent les sociétés automobiles à nous présenter un rapport si leurs employés constatent qu'un défaut compromet la sécurité des utilisateurs. C'est la règle.

L'objet ou l'esprit de la loi, selon notre interprétation, est que les grandes sociétés automobiles ont intérêt à assurer la sécurité de leurs véhicules; c'est une question de confiance des consommateurs. Si une société ne produit pas des véhicules sécuritaires, je ne pense pas que ses ventes seront très bonnes.

C'est la logique fondamentale. Par son règlement, le gouvernement veut s'assurer que les sociétés automobiles prennent bien les mesures qui s'imposent.

Concernant les pouvoirs de Transports Canada, nous estimons qu'au fil des ans, nous avons présenté un très bon bilan pour ce qui est de consulter les sociétés automobiles dès qu'on nous informe d'un problème. Et, à cet égard, ces sociétés agissent rapidement.

Si nous pensons que des changements doivent être apportés au règlement, nous allons examiner la question, soyez-en assurés. Toutefois, je crois que le ministre a dit que nous encourageons le comité à nous fournir ses suggestions. Si vous croyez que nous devrions faire certaines choses différemment, ou que la loi devrait être modifiée, nous serons heureux d'étudier chaque suggestion — tout comme nous réfléchissons à la situation de Toyota pour voir s'il faut apporter des changements. Nous devons examiner de près s'il est préférable de donner directement au gouvernement le pouvoir de procéder à des rappels pour mieux protéger les consommateurs canadiens et nous devons aussi nous assurer que la méthode retenue sera adéquate.

Concernant les ressources, parce que je crois que le comité va nous interroger là-dessus — ou qu'il l'a déjà fait —, les sommes d'argent sont limitées. Nous avons le budget que nous avons; celui dont le Parlement nous a dotés. Nous attribuons les fonds au meilleur de nos compétences et selon les risques que nous devons gérer. Nous sommes un ministère de réglementation. Nous avons des règlements sur tous les modes de transport. Nous faisons de notre mieux pour affecter les ressources en fonction des risques.

On compare d'habitude des pommes avec des pommes, mais en regardant les rappels aux États-Unis dont s'occupent la NHTSA et son unité d'enquête, on s'aperçoit que 56 ou 57 employés traitent 35 000 plaintes. Je vous donnerai le nombre exact. En comparaison, notre équipe est composée de 16 personnes qui examinent 1 100 plaintes. Nous avons un système différent de celui des États-Unis parce que nous n'avons pas à nous occuper de millions de voitures et de milliers de plaintes.

Nous devons connaître le fond du problème. Nos enquêteurs prennent tout le temps nécessaire. Ce sont des professionnels: des ingénieurs et des spécialistes de l'automobile. Ils étudient tous les cas et toutes les plaintes. C'est ainsi que nous procédons. Nous croyons vraiment que nos experts... Ils sont très fiers du travail qu'il font.

Monsieur le président, l'honorable député a dit que Transports Canada était au courant du défaut de la pédale. Je ne veux pas que quiconque croie, d'une manière ou d'une autre, que nous étions au courant du problème. Rien ne permet de croire, selon mon personnel technique, qui connaît bien ces choses et traite les plaintes,... que nous avions la moindre idée de l'existence du problème de la « pédale qui reste enfoncée ». C'est Toyota qui, le 21 janvier, a informé nos gens à cet effet. Donc, je veux juste rectifier les faits, car il est très important... parce qu'on laisse entendre que nous étions au courant du problème et que nous n'avons rien fait, ce qui est absolument faux.

•(1025)

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci, monsieur le président.

J'ai une question au sujet de Postes Canada. Pourquoi le gouvernement a-t-il coupé 50 millions de dollars dans les transferts à Postes Canada? Ne craignez-vous pas que les services à la population soient moindres?

M. André Morency (sous-ministre adjoint, Gestion ministérielle et gouvernance des sociétés d'État, Groupe des services généraux, ministère des Transports): Je m'excuse, monsieur le président, mais je ne comprends pas la question. On n'a pas réduit le budget de Postes Canada puisque c'est une société d'État autofinancée. Toutefois, elle a reçu, dans ses crédits supplémentaires, un montant d'argent pour l'aider pendant la période des Jeux olympiques, à cause du courrier supplémentaire dans la région où se tenaient les Olympiques. Le budget de Postes Canada n'a pas été réduit, parce que cette société n'en reçoit pas pour ses opérations.

M. Roger Gaudet: Je l'ignorais.

Je demeure dans un comté rural. Il a été question de la sécurité des postiers, mais il y a aussi la sécurité des clients. Chez nous, les gens habitent dans leur demeure pendant assez longtemps. Pour des personnes de 65 ans et plus, aller chercher à pied leur courrier à 500 mètres, comme vous le disiez, c'est loin. Il n'y a pas de trottoirs sur les chemins ruraux. En fait, c'est aussi dangereux pour les clients de Postes Canada que pour les employés. Il devrait peut-être y avoir quelque chose pour que ce soit sécurisé pour les deux, autant pour les clients que pour les employés de Postes Canada.

M. André Morency: Vous avez raison.

M. Roger Gaudet: Avez-vous l'intention de remédier à cette situation? Allez-vous faire une étude pour donner raison autant aux employés qu'aux clients? C'est bien beau de dire oui ou non, mais qu'avez-vous l'intention de faire?

M. André Morency: Je pourrais parler de la revue de sécurité qui a été faite par Postes Canada pour chaque boîte, chaque fin de chemin d'une maison. Une discussion aura lieu avec les résidents pour voir quels seront les meilleurs endroits sur le plan de la sécurité autant pour les employés de Postes Canada que pour les citoyens du pays, bien sûr.

Cependant, on sait que ces boîtes sont là où elles sont depuis longtemps. Si une recommandation devait provenir de Postes Canada et des résidents, je suis certain que cela aurait déjà été discuté. Dans certains cas, des boîtes ont été démenagées pour ces raisons.

M. Roger Gaudet: Merci.

Madame la sous-ministre, à combien se chiffrait le budget de Transports Canada en 2009-2010, et quel sera-t-il en 2010-2011?

[Traduction]

Mme Yaprak Baltacioglu: Le budget est de 1,4 milliard de dollars.

•(1030)

[Français]

M. Roger Gaudet: Est-ce pour 2009-2010 ou pour 2010-2011?

M. André Morency: En 2010-2011, le budget sera de 1,8 milliard de dollars.

M. Roger Gaudet: Est-ce à cause de la sécurité dans les aéroports ou de la sécurité des automobiles, comme celles de Toyota, par exemple?

M. André Morency: Il y a plusieurs raisons pour les modifications. Tout d'abord, il y aura une augmentation de notre budget d'immobilisations parce qu'on veut acheter des terrains dans la région de Windsor. De plus, la façon dont le ministère est financé pour les coûts opérationnels a changé, c'est-à-dire que les loyers qui étaient payés par les aéroports directement au ministère sont maintenant payés au gouvernement fédéral.

Il y a eu certaines augmentations pour ajuster notre comptabilité.

M. Roger Gaudet: Un peu plus tôt, madame la sous-ministre a dit que le budget de Transports Canada n'était pas infini. Cependant, croyez-vous qu'il pourrait y avoir moyen d'engager quelques personnes de plus pour améliorer la sécurité des personnes?

[Traduction]

Mme Yaprak Baltacioglu: J'ai dit que nos ressources n'étaient pas infinies. Ce n'est le cas pour personne. Nous avons un bon budget, et je pense qu'avec celui qui vient d'être annoncé... Nous avons prévu différentes mesures de sécurité, par exemple pour le fret aérien, un élément important. Nous avons également prévu des ressources pour nos fonctions de réglementation en ce qui a trait à la sûreté aérienne. Alors oui, nous avons prévu des ressources pour la sécurité.

[Français]

M. Roger Gaudet: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Madame la sous-ministre, j'ai une question pour vous. Est-ce que vous approuvez tous les communiqués de presse émis par votre ministère?

Mme Yaprak Baltacioglu: Non, pas tous.

M. Dennis Bevington: Donc, le communiqué de presse qui a été émis le 26 novembre indiquant que Transports Canada travaillait avec Toyota pour remédier aux problèmes entourant la pédale d'accélérateur ne provenait pas de votre ministère.

Qui aurait pu émettre ce communiqué de presse indiquant que Transports Canada était satisfait du travail effectué avec Toyota à date pour régler ces problèmes? On ne parle pas de celui de janvier, mais de celui du 26 novembre.

Mme Yaprak Baltacioglu: Permettez-moi de préciser de quoi parlait le communiqué de presse en question. Je crois qu'il s'agissait du problème lié aux tapis protecteurs.

M. Dennis Bevington: On parle clairement de la pédale d'accélérateur ici. C'est sur ce problème qu'ils travaillaient à ce moment-là.

Mme Yaprak Baltacioglu: J'aimerais jeter un coup d'oeil à la formulation exacte, mais le but du communiqué de presse était de faire la lumière sur le problème des tapis protecteurs. Notre ministère émet les communiqués de presse, c'est notre responsabilité. Seulement, je n'approuve pas personnellement toutes les communications, car elles partent très rapidement et nous voulons nous assurer d'être aussi efficaces que possible.

M. Dennis Bevington: Si tel est le cas, votre ministère n'a pas assuré de suivi. Si vous travaillez avec Toyota pour régler le problème, alors votre ministère n'a fait aucun suivi auprès de Toyota en décembre et en janvier. Avant la fin janvier, il n'y avait eu aucune communication pour expliquer où on en était avec le problème des tapis protecteurs.

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous avons communiqué avec Toyota à plusieurs occasions pour ce qui est du problème des tapis protecteurs, et nous avons aussi tenu des réunions à ce sujet. Je demanderais donc à M. McDonald de vous donner plus de détails là-dessus.

M. Gerard McDonald (sous-ministre adjoint associé, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): Nous sommes demeurés en contact avec Toyota depuis septembre pour faire le point sur différentes questions. Lorsque Toyota nous a signalé le problème des tapis protecteurs en novembre, la compagnie a décidé d'émettre un nouveau rappel pour ce qui est des voitures Venza, et c'est essentiellement là-dessus que portait le communiqué de presse.

M. Dennis Bevington: Permettez-moi de passer à un autre sujet complètement: les scanners corporels. D'après ce qu'on nous a signalé, les essais effectués à Kelowna ont donné lieu à de nombreux résultats faussement positifs. Est-ce à cela que l'on doit s'attendre avec les scanners corporels? Est-ce qu'on peut douter de leur efficacité compte tenu de la quantité de résultats faux positifs obtenus lors des tests?

Mme Yaprak Baltacioglu: Nos collègues de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) ont pu corriger certaines choses d'après les résultats des tests pilotes effectués à Kelowna, et ils sont d'avis que ces appareils s'avèrent une bonne façon de détecter des choses dissimulées sous les vêtements. Nous pouvons vous procurer les rapports concernant ces résultats faux positifs. Je ne les ai pas avec moi, mais je peux vous les obtenir si vous le souhaitez.

• (1035)

M. Dennis Bevington: J'aimerais bien voir ces rapports, en effet. Vous venez d'investir des montants considérables puisés à même les fonds des contribuables canadiens dans ces scanners corporels. Même le pape s'y oppose. Et voilà que nous installons des appareils qui ne sont peut-être pas aussi efficaces qu'on le pensait. Si 70 p. 100 des résultats obtenus lors des essais effectués à Kelowna sur les scanners corporels étaient des faux positifs, avez-vous jugé bon de faire d'autres tests par la suite?

Mme Yaprak Baltacioglu: Oui, l'ACSTA a examiné ces appareils et elle estime que cela peut être un moyen efficace...

M. Dennis Bevington: Avez-vous mené d'autres essais sur place après avoir reçu les résultats de Kelowna?

Mme Yaprak Baltacioglu: Des tests ont été effectués avant que les appareils ne soient mis en place. Le Canada n'est pas le seul à avoir acheté ces appareils, plusieurs autres pays l'ont fait aussi. Il est important de souligner que cette technique est reconnue comme une bonne solution de rechange aux fouilles par palpation. Aux États-Unis et dans bien d'autres pays, on considère qu'il s'agit d'une façon crédible de détecter des objets non désirés sous les vêtements des gens.

M. Dennis Bevington: Le ministre d'État a parlé de Tom Ridge au cours des discussions. Est-ce que cette personne possède des parts dans la compagnie qui produit les scanners corporels?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je ne le sais pas. Je ne pourrais pas répondre à votre question.

Le président: Permettez-moi de signaler que j'aimerais que toutes les informations demandées par les membres du comité soient aussi soumises à la présidence.

Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais me faire l'écho des remarques du ministre à propos de la façon dont le ministère a investi les fonds d'infrastructure. Nous avons eu droit à des projets très réussis dans ma circonscription d'Okanagan-Shuswap. En tant qu'ancien maire d'une municipalité, je sais que notre succès dépend toujours des gens avec lesquels on travaille. J'estime que vous avez très bien fait paraître le ministre et que vous avez fait du travail remarquable dans ce secteur.

J'aimerais vous poser quelques questions au sujet de la sûreté aérienne. Je sais que le ministère veut protéger les Canadiens en veillant à ce que les processus soient les plus sûrs et sécuritaires possible. Mais est-ce que ce ne sera pas difficile d'y arriver à un certain moment donné?

L'attention se porte en ce moment sur les nouvelles technologies de détection. A-t-on envisagé de mettre l'accent sur les personnes qui sont à la source du problème, plutôt que sur les choses qu'elles apportent à l'aéroport dans le but de mettre la vie des autres en danger? Y a-t-il des choses qui compliquent le profilage des passagers? Est-ce que le ministère a établi une politique ou des directives selon lesquelles l'attention serait plutôt portée sur les passagers, et non sur leurs bagages mêmes?

Mme Yaprak Baltacioglu: Comme vous l'avez indiqué, ce n'est pas facile d'assurer la sûreté aérienne. Il faut faire preuve de vigilance en tout temps et être à l'affût d'une foule de choses. Nous faisons actuellement l'examen de mesures additionnelles. Par exemple, nos collègues de l'ACSTA se penchent sur un programme d'observation des comportements. Ils ont octroyé un contrat, ou sont sur le point de le faire, pour concevoir un programme du genre, qui permettra d'étudier les différentes situations et de mettre l'accent sur les personnes qui pourraient en fait compromettre la sûreté aérienne.

Est-ce que cela signifie pour autant que nous allons arrêter de scanner les bagages ou les passagers? Je ne crois pas que ce serait très sage, vu l'époque dans laquelle nous vivons. Pourrions-nous toutefois le faire de façon plus efficace, efficace et sensée? Je pense que le comité est d'accord avec nous là-dessus. Nous sommes prêts à prendre les mesures qui s'imposent pour y arriver. L'examen que nous allons effectuer sur l'ACSTA vise en fait à atteindre cet objectif précis.

M. Colin Mayes: En tant que député de la Colombie-Britannique, j'ai trouvé intéressant de lire dans les notes que j'ai ici que Marine Atlantique offre et paie le service de traversier du Cap-Breton à Terre-Neuve. Je sais qu'elle en a l'obligation en vertu de la Constitution. Mais comme Britanno-Colombien, je me suis demandé pourquoi le gouvernement du Canada n'avait pas le même genre d'accord avec le service de traversier qui relie Vancouver à l'île de Vancouver, par exemple, sachant que l'autoroute transcanadienne prend fin à Victoria? Est-ce en raison d'une politique précise que les deux services ne sont pas assurés de la même façon?

•(1040)

Mme Yaprak Baltacioglu: Il existe en fait une entente de longue date avec la Colombie-Britannique. La province reçoit des fonds fédéraux.

Je vais demander à ma collègue, Kristine Burr, de répondre à votre question.

Mme Kristine Burr (sous-ministre adjointe des politiques, Groupe des politiques, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Nous offrons en fait une subvention annuelle à la province de la Colombie-Britannique pour le service de traversier qui relie la partie continentale à l'île de Vancouver. Cette mesure fait partie d'une entente de longue date et, comme vous l'avez souligné, vise à reconnaître l'importance de relier la partie continentale et l'île.

M. Colin Mayes: Pourriez-vous me fournir la formule qui sert à déterminer le montant accordé?

Mme Kristine Burr: Je serai heureuse de vous fournir plus de détails à ce sujet, mais je peux vous dire qu'elle est fondée sur une entente à long terme entre le gouvernement fédéral et la province de la Colombie-Britannique. Des dispositions de l'entente prévoient des rajustements annuels pour tenir compte de l'inflation.

M. Colin Mayes: Merci.

Environ 200 kilomètres de la route Transcanadienne traversent ma circonscription, et c'est une chose très importante pour moi. Je suis heureux de voir que la province de la Colombie-Britannique et le gouvernement du Canada ont beaucoup investi pour y faire des travaux de réfection. Quand on aura épuisé l'argent affecté au plan de relance économique et au plan Chantiers Canada, y aura-t-il un programme de financement pour le rajeunissement à l'échelle nationale de la Transcanadienne? Y a-t-il un montant fixe investi chaque année par le gouvernement du Canada?

M. John Forster (sous-ministre délégué, Infrastructure Canada): Les montants investis dans la réfection de la route Transcanadienne sont tirés des fonds et des programmes d'infrastructure. En ce moment, des travaux sont effectués dans le cadre du plan de relance et du plan Chantiers Canada. Il s'agit d'un fonds s'échelonnant sur sept ans et qui prendra fin en 2014-2015. Après cette date, pour le moment, aucun autre investissement n'est prévu à cette fin au-delà du plan Chantiers Canada.

M. Colin Mayes: Mais ce programme se termine en 2014.

M. John Forster: Oui, en 2014.

M. Colin Mayes: Très bien, merci beaucoup.

Le président: Monsieur Dhaliwal, nous vous écoutons.

M. Sukh Dhaliwal: Merci beaucoup, monsieur le président.

Madame la sous-ministre, je vous souhaite la bienvenue, à vous et à vos collaborateurs.

Mes questions vont porter uniquement sur la Colombie-Britannique. En Colombie-Britannique, le plus important investissement à venir dans les infrastructures ferroviaires est celui du pont tournant de New Westminster, où on éprouve de graves problèmes de circulation. Pourriez-vous faire le point sur ce projet précis, je vous prie?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je vais demander à Kristine Burr de répondre à votre question, mais je peux vous affirmer que nous avons beaucoup investi en Colombie-Britannique dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée. Les dollars fédéraux sont équilibrés par des fonds de contrepartie de l'industrie. Et on remarque déjà des progrès.

Mme Kristine Burr: Merci.

Je peux vous confirmer ce que le sous-ministre vient de vous dire. D'importantes sommes sont investies dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée. Comme vous le savez peut-être, la province et le gouvernement fédéral ont travaillé en étroite collaboration avec les municipalités locales et l'industrie pour déterminer quels seraient les projets prioritaires les plus susceptibles de réduire efficacement la congestion et d'accroître l'efficacité des transports, notamment dans les basses terres continentales et vers le port, de façon à veiller à ce que notre système de transport soutienne les exportations et les importations.

Lorsque nous avons entrepris ce travail de collaboration en 2005, si je ne m'abuse, le pont ferroviaire de New Westminster avait été identifié comme l'un des projets importants qui devaient se retrouver sur notre plan de travail.

Nous nous sommes d'abord concentrés sur les projets les plus pressants, ceux qui permettraient d'améliorer les transports et de régler les problèmes de congestion immédiatement.

À l'heure actuelle, nous travaillons avec Travaux publics, propriétaire du pont, le port Metro Vancouver, et le CN, qui utilise le pont pour une grande partie de son trafic ferroviaire; nous examinons aussi d'autres solutions pour le futur. Ce projet fait sans contredit partie de nos plans à court terme.

• (1045)

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez parlé de l'initiative de la porte d'entrée. Croyez-vous pouvoir terminer ce projet à temps?

Mme Kristine Burr: Nous en sommes encore aux stades préliminaires. Nous avons entrepris une étude sur les questions d'ordre technique, qui nous permettra aussi de déterminer si ces infrastructures devraient être la propriété du ministère des Travaux publics ou s'il serait préférable d'en confier la gestion au port Metro Vancouver, peut-être, parce qu'il s'agit réellement d'une infrastructure de transport et non pas du genre d'infrastructure que Travaux publics a l'habitude d'administrer.

Nous tentons aussi de voir si ce projet se prêterait à un partenariat public-privé et si nous pourrions faire appel à l'expertise du secteur privé pour travailler avec les différents intervenants pour remplacer le pont existant.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Le président: Allez-y, madame Crombie.

Mme Bonnie Crombie: J'avais trois questions à poser au ministre Merrifield. Comme il nous a quittés, je vais vous les poser à vous pour qu'elles soient consignées, mais vous ne serez peut-être pas en mesure d'y répondre. Les voici, donc.

Je sais qu'on a déjà parlé des sommes investies par Postes Canada pour le maintien de l'ordre et la sécurité aux Olympiques. On a dépensé 652 000 \$ pour la sécurité postale. Pouvez-vous nous dire plus précisément comment cet argent a été utilisé? Ces dépenses de Postes Canada semblent démesurées pour la sécurité entourant les Olympiques. Voilà ma première question.

Ensuite, je suis ravie de voir que le ministre suit nos traces en ce qui a trait au service postal rural. La sécurité est bien sûr au cœur de nos priorités, mais je m'inquiète de l'élimination de la livraison du courrier dans les régions rurales et éloignées. J'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet. Je m'inquiète aussi des emplois qui pourraient se perdre en conséquence de cette mesure.

Finalement, je ne crois pas que la Monnaie royale soit de votre ressort, bien qu'elle relève de M. Merrifield. Vous dites que c'est le cas? Bien. J'ai su que 1,4 million de dollars ont été dépensés pour la

vérification juricomptable qui a permis de découvrir que les 20 millions de dollars qui manquaient à l'appel n'étaient pas vraiment disparus. Pourriez-vous nous dire comment ces 1,4 million de dollars ont été dépensés, et comment cela constituait une bonne utilisation des fonds des contribuables?

Merci.

Le président: Puis-je vous demander d'être bref?

M. André Morency: Je vais tâcher de répondre aux questions dans l'ordre dans lequel elles ont été posées.

C'est à Postes Canada qu'il faudrait poser la question pour savoir exactement ce qui a été fait pour assurer la sécurité du courrier à destination du secteur olympique à Vancouver. Notre ministère ne dispose pas des données détaillées expliquant comment le travail a été effectué. C'est davantage une question d'ordre opérationnel. Les montants indiqués dans le Budget supplémentaire des dépenses correspondent à ce que Postes Canada avait prévu dépenser d'après le travail escompté pour la période donnée.

Pour ce qui est du service postal rural, Postes Canada n'a pas l'intention de l'éliminer. En fait, comme le ministre l'a signalé, il existe une charte de services qui prévoit le maintien du service postal rural. Les mesures envisagées, et le ministère en a parlé, visent plutôt à trouver un moyen sécuritaire de livrer le courrier dans les régions rurales du Canada.

À savoir si ces mesures entraîneraient la perte d'emplois, encore une fois, il faudrait poser la question à Postes Canada. On ne nous a certainement pas parlé de retrancher des emplois. Il s'agit d'assurer la sécurité de ceux qui livrent de courrier.

En effet, la Monnaie royale canadienne nous a informés qu'elle avait engagé 1,4 million de dollars pour payer tous les intervenants qu'on avait mandatés pour examiner la question. On parle d'entreprises comme Deloitte & Touche, et probablement d'autres experts en la matière, mais aussi de la GRC, qui devait établir si certains gestes avaient été posés dans une intention criminelle. On a donc été très clair au sujet des 1,4 million de dollars dépensés pour mener cet examen très approfondi, qui semblait nécessaire pour faire toute la lumière sur cette histoire.

Le président: Merci.

Monsieur Desnoyers.

[Français]

M. Luc Desnoyers: Oui.

[Traduction]

Le président: M. Jean invoque le Règlement.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je voulais proposer à Mme Crombie d'envoyer ses questions par écrit au ministre Merrifield si elle souhaitait obtenir des réponses. Je suis persuadé qu'elles ne tarderaient pas à venir.

Le président: Merci.

Monsieur Desnoyers.

[Français]

M. Luc Desnoyers: Je veux revenir sur l'ACSTA. Qui est responsable de l'ACSTA?

[Traduction]

Mme Yaprak Baltacioglu: En fait, nous sommes responsables de l'ACSTA, puisqu'elle relève de notre portefeuille. Je suis la sous-ministre du portefeuille, mais je ne porte pas le titre d'administratrice des comptes ni de gestionnaire de l'ACSTA. Notre ministère détient des pouvoirs de réglementation, desquels M. McDonald est responsable. Notre point de vue à l'égard de la sûreté et de la sécurité aériennes relève de nos fonctions réglementaires, mais nous parlons aussi en son nom parce que cela fait partie des responsabilités de notre portefeuille.

•(1050)

[Français]

M. Luc Desnoyers: Finalement, vous êtes responsable de tout l'aspect de la sécurité. Cette question m'inquiète toujours énormément.

J'ai abordé la question des différentes plaintes de citoyens et citoyennes par rapport à la sécurité, au manque de personnel et à la frustration que la gens ressentent. Tout à l'heure, j'ai posé des questions sur le nombre de sous-traitants. On m'a répondu qu'on me fournirait le nombre de sous-traitants. J'aimerais connaître le processus en vertu duquel on accorde ces contrats à ces sous-traitants. Est-ce que les règles sont uniformes, quand on parle de ces sous-traitants, d'un bout à l'autre du pays?

De plus, je m'intéresse à la gestion de ces sous-traitants, quand on parle de sécurité dans les différents endroits non seulement stratégiques, mais également sur les bases partout au Canada. J'aimerais donc m'assurer que j'aurai ces documents dans les plus brefs délais.

Enfin, je m'intéresse aux scanners corporels. Tout à l'heure, certains ont posé des questions à cet égard. On parle d'une compagnie américaine qui a obtenu le contrat. J'aimerais savoir quelle est cette compagnie et qui sont les responsables de celle-ci. Quand on a octroyé ces contrats, est-ce qu'on s'est assuré de retombées canadiennes liées à ces contrats? Sinon, est-ce que c'est encore la compagnie américaine qui va continuer à faire l'entretien de ces équipements? Quel est le coût de l'entretien de ceux-ci? Pourquoi ne peut-on pas le faire au Canada? Je suppose que des coûts importants sont liés à l'entretien de ces équipements si on ne les change pas tous les six mois. J'aimerais donc avoir toutes ces précisions par écrit.

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Bien sûr, monsieur le président. Nous allons fournir par écrit les renseignements demandés.

Je peux répondre à quelques-unes des questions, mais je crois qu'il faudrait demander directement à l'ACSTA de répondre aux autres.

Tout d'abord, pour ce qui est du nombre de sous-traitants, je peux vous dire que l'ACSTA a recours à 11 sous-traitants au pays, qui fournissent des services de contrôle dans 89 aéroports.

Ensuite, l'ACSTA suit les règles régissant l'octroi de contrats du gouvernement du Canada. Je suis certain qu'elle peut vous donner des précisions sur le processus exact en vertu duquel elle attribue ces contrats aux sous-traitants.

[Français]

M. Luc Desnoyers: Tout à l'heure, on a parlé d'une réduction de 20 à 25 p. 100 des coûts. J'aimerais voir la comparaison qu'on a faite et comment on l'a faite. Est-ce basé sur les employés qu'on avait auparavant au Canada et qui formaient les services de sécurité canadienne?

Comment fait-on pour arriver à la proportion de 20 à 25 p. 100 de réduction des coûts, comme M. Merrifield l'a dit tout à l'heure? J'aimerais aussi avoir ce document.

[Traduction]

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous demanderons à l'ACSTA de nous fournir ces renseignements pour vous.

Le président: Merci.

Je vais mettre fin à la première partie de la séance et remercier nos témoins pour leur présence. Je suis certain que nous aurons l'occasion de nous revoir. Merci beaucoup.

Je désire informer les membres du comité que le sous-comité tiendra une réunion mardi. On a demandé à tous les membres de présenter leurs priorités. Je vous demanderais de bien vouloir les remettre aujourd'hui avant 17 heures, puisqu'elles seront examinées lundi.

M. Volpe a déjà présenté une motion.

•(1055)

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, comme vous le savez, le comité a été saisi de ma motion il y a plusieurs jours. Elle est très explicite. Je ne crois pas que vous ayez besoin que je la lise de nouveau.

Mesdames et messieurs, en particulier les membres du parti ministériel, le ministre nous a informés qu'il nous transmettrait tous les renseignements pertinents. Il en a dressé une longue liste. Je crois l'avoir aussi entendu dire qu'il fournirait tous les documents dont il est question dans cette motion. Puisque le ministre a déjà fait connaître sa volonté de nous fournir ces renseignements, je crois que nous devrions pouvoir adopter la motion assez facilement. Je pense que nous pouvons obtenir l'unanimité à ce sujet.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Chaque fois que M. Volpe aborde des questions aussi importantes, le gouvernement est toujours d'accord avec lui. La présente situation ne fait pas exception. Nous sommes donc en faveur de sa motion.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Le ministre a dit que le timonier du comité ici présent a déposé une motion qui porte sur un certain nombre de dossiers précis. J'ai encore de la difficulté à saisir le concept de « timonier ». Si cela signifie qu'il tient la barre à l'arrière du bateau et qu'il regarde droit devant, j'espère que c'est une bonne chose. J'espère qu'on obtiendra l'information qu'il demande.

Le président: Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet: Aura-t-on la traduction dans les deux langues officielles? Est-ce que tout le monde va recevoir cela en même temps?

[Traduction]

Le président: Je sais que la motion stipule que la traduction en français sera présentée plus tard. Puisque le calendrier que le ministre a présenté aujourd'hui nous le permet, nous attendrons que les documents en français et en anglais soient prêts avant de les présenter au comité.

Est-ce acceptable?

[Français]

M. Roger Gaudet: Ainsi, les versions dans les deux langues officielles seront déposées en même temps au comité. Sinon, je ne serai pas d'accord. On a déjà eu un petit problème à cet égard.

[Traduction]

Le président: J'aimerais demander à M. Volpe s'il accepterait d'apporter une légère modification à sa motion pour que les documents soient déposés au même moment en français et en anglais.

L'hon. Joseph Volpe: Les membres du comité essaient toujours de faire en sorte que tous les documents soient présentés simultanément à tout le monde. La semaine dernière, les membres du Bloc ont accepté des documents du ministère qui n'avaient pas tous été traduits. Certains étaient en français, d'autres en anglais. Je pense qu'ils ont accepté l'information sous cette forme pour y avoir accès le plus rapidement possible. Bien que le gouvernement, on le sait, fasse tout en son pouvoir pour toujours offrir les documents dans les deux langues officielles, j'espère que nous évaluerons la situation de la même façon.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais proposer une légère modification à la motion pour indiquer que les documents doivent être déposés en français et en anglais. J'espère que M. Volpe acceptera ma proposition. Je ne crois vraiment pas que nous devrions traiter différemment nos amis du Bloc, ou tout simplement les francophones. Nous devrions attendre que les documents soient traduits comme il se doit, conformément aux règles régissant tous les comités parlementaires.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je veux simplement m'assurer que vous comprenez bien. Tout le monde a le droit de recevoir l'information dans les deux langues officielles, et nous voulons respecter ce droit. Nous ne voudrions toutefois pas que le libellé nous empêche de divulguer l'information tant que la traduction n'est pas complètement terminée. Il y a certains délais à respecter, mais nous voulons que les documents soient offerts dans les deux langues officielles.

Je crois que vous avez raison, monsieur Jean.

Le président: Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet: Monsieur Volpe, je suis d'accord avec ce que vous dites. Cependant, à un moment donné, on s'est fait reprocher à la Chambre des communes d'avoir accepté quelque chose qui était seulement en anglais. Aujourd'hui, on ne veut pas recommencer parce que cela va devenir redondant. On peut le faire une fois pour améliorer le système, mais là on ne peut pas parce qu'on nous l'a remis sous le nez. On est donc contre cela.

• (1100)

[Traduction]

Le président: Il a été proposé qu'une légère modification soit apportée à la motion pour préciser que les documents doivent être préparés dans les deux langues officielles avant d'être présentés au comité. D'accord?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

Le président: Merci.

L'hon. Joseph Volpe: J'ai un dernier commentaire. La semaine dernière, j'ai demandé de la documentation en format Excel. Au départ, nous l'avions reçue dans un autre format.

Le président: Je crois que nous l'avons maintenant.

L'hon. Joseph Volpe: J'aurais une dernière précision à apporter. Même si nous avons adopté la motion, nous devrions recevoir les documents aussitôt qu'ils sont prêts dans les deux langues. Nous n'attendrons pas que les 25 000 pages soient entièrement traduites. Dès que les 5 000 premières pages seront prêtes, nous pourrions les recevoir.

Le président: Oui.

L'hon. Joseph Volpe: D'accord. Merci.

Le président: La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les
Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Additional copies may be obtained from: Publishing and
Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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