



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 019 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 27 mai 2010**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**



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

Le jeudi 27 mai 2010

•(0835)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Je vous remercie. Bonjour à tous.

Je vous souhaite la bienvenue à la 19<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

À l'ordre du jour, conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, le comité entreprend l'étude du Budget principal des dépenses 2010-2011. Aujourd'hui, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 3 mars 2010, nous examinons les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 70, 75 et 80 sous la rubrique Transports.

Nous recevons aujourd'hui l'honorable John Baird, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Il est accompagné de fonctionnaires du ministère des Transports: Mme Yaprak Baltacioglu, sous-ministre, et M. André Morency, sous-ministre adjoint. Enfin, nous avons également M. John Forster, représentant Infrastructure Canada.

Comme le veut la procédure pour lancer le débat et entendre les observations du ministre, je vais mettre en délibération le crédit 1 pour que nous puissions commencer.

Monsieur le ministre, je sais que vous avez une déclaration préliminaire. Je vous souhaite la bienvenue et je vous invite à nous présenter votre exposé.

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

J'aimerais remercier les membres du comité du travail qu'ils ont effectué durant la dernière session. Dans un portefeuille aussi important et diversifié que le nôtre, il est essentiel de coopérer pour intervenir dans les dossiers qui sont primordiaux pour les Canadiens. Guidé par le Plan d'action économique, notre gouvernement a effectué d'incontournables investissements liés à ce portefeuille — dans les modes de transport ainsi que dans les infrastructures essentielles du pays.

En ce qui a trait aux transports, nous avons effectué d'importants investissements dans tous les domaines liés à la sécurité, à l'environnement, au commerce et à l'infrastructure.

[Français]

Tous ces investissements contribuent au soutien de la réputation du Canada en tant que pays doté de l'un des systèmes de transport les plus solides et les plus sécuritaires du monde.

[Traduction]

Notre système de transport permet au Canada non seulement de demeurer compétitif, mais aussi de demeurer un chef de file en matière de commerce international.

Aujourd'hui, j'aimerais surtout parler de l'engagement de notre gouvernement à l'égard de l'environnement, comme en font foi les

investissements sans précédent réalisés dans le cadre des programmes de financement écologiques d'Infrastructure Canada. Nos investissements dans les infrastructures vertes améliorent la qualité de l'environnement et l'économie. Grâce au financement fédéral dédié aux infrastructures, nous soutenons des projets qui aident à protéger et à améliorer l'environnement. Nous nous concentrons sur des enjeux qui sont importants pour les Canadiens, comme l'assainissement de l'air et de l'eau, l'énergie renouvelable et le détournement des déchets solides des sites d'enfouissement.

L'un des principaux programmes d'où proviennent ces investissements est le Fonds pour l'infrastructure verte, annoncé dans le budget de 2009.

[Français]

Le Fonds pour l'infrastructure verte a été conçu pour financer des projets d'infrastructures publiques qui amélioreront la qualité de l'environnement et la durabilité de l'économie à long terme.

[Traduction]

Tous les projets que nous avons financés au moyen du Fonds pour l'infrastructure verte ont été réalisés en partenariat avec les provinces, les territoires et, surtout, les municipalités. Jusqu'à maintenant, le gouvernement a engagé près de 627 millions de dollars pour 18 projets partout au Canada, et les partenaires fournissent un montant supplémentaire de 1,5 milliard. En tant que ministre responsable de ce portefeuille, je suis fier des retombées positives que ces projets auront sur l'environnement et l'économie du Canada.

En Ontario, nous fournissons 234 millions de dollars pour huit projets d'amélioration du traitement des eaux usées, dont les coûts sont tous partagés avec la province. Prenons par exemple l'amélioration de la station de traitement des eaux usées de l'avenue Woodward à Hamilton. En réduisant la pollution du havre de Hamilton, nous effectuons des améliorations sur le plan de l'environnement qui nous aideront à respecter les obligations de notre pays aux termes de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs conclu entre le Canada et les États-Unis. Le financement accordé à ce projet dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure verte totalise une centaine de millions de dollars.

Dans le Nord, nous aidons à protéger l'environnement en établissant des partenariats avec le gouvernement et les premières nations du Yukon dans le cadre du projet relatif à l'installation hydroélectrique Mayo B et au projet de transport d'énergie Carmacks-Stewart. En construisant une nouvelle centrale électrique à l'installation hydroélectrique Mayo et en reliant les deux réseaux électriques du Yukon, on augmentera considérablement la production et la distribution d'énergie propre ainsi que la fiabilité de l'hydroélectricité pour les collectivités du Nord. Comme le Yukon dépend actuellement du carburant diesel pour la grande majorité de sa production d'électricité, on s'attend à ce que le projet réduise la production d'énergie par diesel de quelque 40 p. 100 en 2012. Par la même occasion, les émissions de gaz à effet de serre provenant de la production d'énergie diminueront de moitié. Le Fonds pour l'infrastructure verte verse 71 millions de dollars pour cette initiative.

• (0840)

[Français]

Je désire aussi souligner le partenariat que nous avons établi avec le gouvernement du Québec pour des projets réalisés dans six municipalités qui permettront de réduire graduellement les besoins en matière de sites d'enfouissement et qui permettront de produire l'énergie verte à partir des déchets.

[Traduction]

Ces projets de biométhanisation comprennent la construction de digesteurs anaérobie qui traiteront des tonnes de déchets solides organiques municipaux par année au lieu de les envoyer dans les sites d'enfouissement. De plus, ils transforment les déchets en carburant. La capture du méthane permettra une importante réduction des émissions de gaz à effet de serre et on pourra l'utiliser comme source d'énergie.

[Français]

Laissez-moi vous donner un exemple concret. À Longueuil, le méthane sera utilisé pour améliorer une flotte de 78 autobus. Le Fonds pour l'infrastructure verte verse plus de 170 millions de dollars pour ce projet.

[Traduction]

À Saint John, au Nouveau-Brunswick, près de 10 millions de dollars provenant du Fonds pour l'infrastructure verte soutiennent un système énergétique de quartier qui capturera la chaleur résiduelle des activités industrielles existantes. Cette chaleur est actuellement rejetée dans l'environnement sous la forme d'eau chaude ou de vapeur, mais elle sera distribuée pour chauffer 14 immeubles du centre-ville. Ainsi, on pourra éliminer l'utilisation de l'huile, de l'électricité ou du gaz naturel pour le chauffage des locaux et de l'eau, ce qui permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 16 000 tonnes par année.

Comme vous pouvez le constater, nous sommes très fiers des projets de qualité soutenus par le Fonds pour l'infrastructure verte ainsi que des retombées positives qu'ils ont sur les collectivités et notre environnement. Toutefois, le Fonds pour l'infrastructure verte n'est pas le seul moyen d'appuyer l'amélioration de l'environnement. Nous effectuons des investissements dans le cadre de tous nos programmes d'infrastructure.

[Français]

Les projets d'infrastructure liés à l'énergie verte, à la transmission d'énergie et à la gestion des déchets sont au cœur de tous nos programmes de financement.

[Traduction]

Chaque année, le gouvernement du Canada verse deux milliards de dollars aux municipalités par l'entremise du fonds de la taxe sur l'essence. Les municipalités utilisent ces fonds pour soutenir les infrastructures durables sur le plan de l'environnement, y compris l'infrastructure liée aux eaux usées. De plus, jusqu'à maintenant, nous avons engagé presque 35 p. 100 du Fonds Chantiers Canada, d'une valeur totale de 8,8 milliards de dollars, ainsi que le quart des quatre milliards du Fonds de stimulation de l'infrastructure pour des projets qui soutiennent des priorités écologiques, liées notamment à l'énergie verte, à la gestion des déchets solides, à l'eau et aux eaux usées. Par exemple, nous avons soutenu le projet de parc éolien de Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard, au moyen d'un versement de 4,5 millions de dollars provenant du Fonds Chantiers Canada. Il permettra à la province de réduire ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que sa dépendance vis-à-vis de l'électricité provenant d'autres provinces. Les fonds de la municipalité pourront donc être redirigés vers d'autres améliorations communautaires.

Nous reconnaissons l'importance des systèmes de traitement des eaux usées ainsi que les avantages qu'ils ont pour la santé des familles canadiennes et l'environnement. Partout au pays, nous aidons les municipalités à améliorer leurs infrastructures liées aux eaux usées pour assurer la mise en place prochaine d'un cadre de réglementation. Par exemple, dans le cadre d'un certain nombre de nos programmes, nous contribuons à améliorer la qualité de l'eau du bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Par la même occasion, nous répondons à nos obligations aux termes de l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'eau dans les Grands Lacs. Aux termes du Fonds Chantiers Canada, du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et du Fonds pour l'infrastructure verte, le gouvernement du Canada a investi quelque 600 millions de dollars dans des projets liés aux eaux usées dans ce bassin.

[Français]

L'écologisation du Canada est une priorité pour notre gouvernement et nous y travaillons en collaboration avec nos partenaires des provinces, des territoires et des municipalités.

[Traduction]

Notre Budget principal des dépenses est directement lié au financement de projets d'infrastructure publique écologiques, rentables et de qualité supérieure. J'aurai sans doute l'occasion de discuter plus longuement avec vous aujourd'hui de ces questions.

Je vais faire une dernière observation. Nous avons d'excellentes nouvelles de Lansing. Hier matin, Jeff Watson et moi-même étions dans la capitale du Michigan. Nous avons franchi une autre étape; la Chambre des représentants du Michigan a voté pour le projet du Passage international de la rivière Detroit, à 56 voix contre 61. C'est maintenant le Sénat du Michigan qui devra se prononcer. C'est donc une étape de moins, mais ce sera plus difficile au Sénat qu'à la Chambre des représentants. Nous avons eu un bon appui des démocrates — et des néo-démocrates, au Canada.

**Des voix:** Oh, oh!

**L'hon. John Baird:** Joe Comartin et moi discutons régulièrement de ces enjeux.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le ministre. Je sais que nous sommes tous ravis d'apprendre cette bonne nouvelle.

Monsieur Volpe.

● (0845)

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

Monsieur le ministre, madame la sous-ministre, je vous souhaite la bienvenue, à vous ainsi qu'à vos collaborateurs.

Je me demande si je peux faire comme le ministre, c'est-à-dire poser quelques autres questions qui sont quelque peu reliées à son portefeuille, au lieu de parler directement du Budget des dépenses.

Vous n'êtes pas sans savoir que nous sommes en train d'examiner le projet de loi C-442, Loi sur le Monument national de l'Holocauste.

**L'hon. John Baird:** Pouvez-vous répéter?

**L'hon. Joseph Volpe:** La Loi sur le Monument national de l'Holocauste.

Je me demande si vous êtes prêt à demander une recommandation royale pour ériger ce monument de l'Holocauste, en particulier étant donné la somme d'argent considérable figurant dans le budget des dépenses sous la rubrique gestion des biens immobiliers.

**L'hon. John Baird:** Il ne fait aucun doute que le gouvernement et moi-même sommes très favorables à l'érection d'un monument commémoratif de l'Holocauste. Je suis entièrement disposé à envisager d'y affecter des fonds publics. J'ai eu de bonnes discussions avec Tim Uppal à cet égard.

**L'hon. Joseph Volpe:** Vous êtes très favorable à le construire, mais je vous ai demandé si vous allez utiliser des fonds du gouvernement...

**L'hon. John Baird:** Je suis très disposé à en envisager le financement et à y affecter des fonds.

**L'hon. Joseph Volpe:** Vous êtes donc disposé à ce qu'il y ait une sanction royale pour...

**L'hon. John Baird:** Pour ce qui est d'une recommandation royale du projet de loi, si c'était un moyen de procéder, vous pouvez en être sûr.

**L'hon. Joseph Volpe:** Ainsi, nous pouvons nous attendre à ce que vos collègues conservateurs nous appuient au cours des prochains jours pour terminer l'examen du projet de loi.

**L'hon. John Baird:** Je suis prêt à travailler avec le comité à cet égard. Cela ne fait aucun doute.

**L'hon. Joseph Volpe:** En ce qui concerne Toyota, je me demande si vous pouvez répondre à quelques questions, très brièvement.

Lors de votre dernière comparution devant notre comité, vous nous aviez donné un aperçu de ce qui allait venir. Tout d'abord, vous alliez nous fournir des renseignements. C'est chose faite. Ensuite, vous disiez être prêt à faire preuve de la plus grande rigueur possible dans l'application de la Loi sur la sécurité automobile indépendamment de ses limitations, jusqu'à faire intervenir la GRC. Êtes-vous allé jusque-là?

**L'hon. John Baird:** Ce qui est différent au Canada par rapport aux États-Unis, c'est qu'un ministre n'est pas autorisé à exiger que l'on mène une enquête criminelle ou que l'on porte une accusation criminelle. Je pourrais demander à la sous-ministre de vous donner plus de détails.

**L'hon. Joseph Volpe:** Avant de ce faire, sans vouloir vous manquer de respect, je tiens à dire que ce n'est pas comme si votre gouvernement n'avait pas déjà demandé à la GRC de jeter un coup d'oeil à des infractions autres que celle-ci. Qu'est-ce qui vous empêche de téléphoner ou d'écrire une lettre pour dire tout

simplement que vous avez appris qu'il se peut qu'il y ait infraction à la Loi sur la sécurité automobile et pour demander d'étudier la question?

**L'hon. John Baird:** Actuellement, le ministère est en train d'enquêter à ce sujet. Je vais demander à ma sous-ministre de vous donner une réponse plus précise.

**L'hon. Joseph Volpe:** Est-ce possible de répondre brièvement? Ce serait utile.

**L'hon. John Baird:** Elle est brève, méthodique, intelligente, fûtée et astucieuse.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je me demande pourquoi elle travaille pour vous.

**L'hon. John Baird:** C'est toujours une bonne idée d'affecter une excellente sous-ministre à un ministre comme moi.

**Mme Yaprak Baltacioglu (sous-ministre, ministère des Transports):** Le ministère est en train d'examiner les documents techniques que nous a fournis Toyota à notre demande, car la société avait fait quelques observations lorsqu'elle a témoigné devant votre comité. Nous avons de multiples échanges avec l'entreprise, car nous avons besoin de renseignements complémentaires. Ce sont des questions techniques. Nous devons comprendre qui savait quoi, quand et à quel moment on nous en a fait part. Comme nous ne pouvons pas vraiment faire appel à la GRC en raison d'un soupçon ou d'une perception, nous voulons avoir les faits. Nous travaillons aussi rapidement que possible, puisqu'il s'agit d'une question cruciale pour les Canadiens.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je vous remercie.

Monsieur le ministre, avez-vous demandé au Cabinet de mettre davantage d'argent de côté pour votre ministère, de sorte que vous puissiez renforcer l'équipe qui s'occupe précisément des activités dont parle la sous-ministre — autrement dit, l'identification des irrégularités au sein du ministère ou des directions du ministère des Transports?

**L'hon. John Baird:** Si l'on a l'impression que le ministère a besoin de plus de ressources pour traiter de la sécurité, je suis tout à fait disposé à en parler à mes collègues du Cabinet, mais on ne m'a pas encore fait une telle demande.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'aimerais revenir à votre réussite à Lansing. Je me demande simplement si vous croyez que le montant de 550 millions de dollars que vous avez offert au Michigan a quelque chose à voir avec cette bonne nouvelle.

**L'hon. John Baird:** À mon avis, il ne fait aucun doute que la question financière est importante pour l'État du Michigan. C'est une question importante pour les législateurs. Cela s'est déjà fait auparavant, mais dans le sens inverse; les Américains avaient alors soutenu le pont Blue Water à Sarnia... Il ne fait aucun doute que cela a été utile.

**L'hon. Joseph Volpe:** Avez-vous demandé à la vérificatrice générale si ce montant satisfait à ses critères d'examen?

● (0850)

**L'hon. John Baird:** La vérificatrice générale ne donne pas d'autorisation préalable. Elle doit mener la vérification après les faits. Elle n'autorisera rien avant le gouvernement.

**L'hon. Joseph Volpe:** D'accord. Avez-vous demandé au ministère de la Justice si c'était une offre légitime?

**L'hon. John Baird:** Nous sommes à l'aise avec cette offre. Je dois souligner que c'est jusqu'à 550 millions. Il ne s'agit pas d'un prêt à l'État du Michigan. Ce sera dans le cadre du projet de PPP.

**L'hon. Joseph Volpe:** Mais, comme vous le disiez, les péages vont couvrir cette dépense.

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

**L'hon. Joseph Volpe:** Le projet de loi 4961, qui a été adopté hier, comporte des dispositions relativement à un modèle de PPP qui sera indépendant de toute surveillance exercée par le législateur ou par un gouvernement, qu'il s'agisse du Michigan ou du Canada.

**L'hon. John Baird:** Le projet sera supervisé par le Michigan Department of Transportation, le MDOT, à Lansing.

**L'hon. Joseph Volpe:** Non. Ce n'est pas ce qu'ont compris d'autres personnes. Lorsque vous avez demandé l'autorisation du ministère de la Justice pour faire cette offre... je me demande simplement si vous alliez donner accès à 550 millions de dollars sans surveillance appropriée de l'organisation chargée de la gestion de ces fonds.

**L'hon. John Baird:** Bien sûr, il doit y avoir de la surveillance. Il le faut. Tout à fait.

Nous avons fait une offre d'aide relativement à la gestion du financement. Nous avons 11 kilomètres en Ontario, et il y a un peu plus d'un kilomètre sur l'autoroute I-75, si je ne m'abuse. C'est un échangeur plutôt complexe. Nous avons dit que nous sommes prêts à travailler avec le MDOT sur le plan financier et que l'argent serait récupéré par les contribuables. C'était un moyen de sortir des sentiers battus. Nous voulons que le projet aille de l'avant. Il a fallu de nombreuses années, et je crois que la main-d'oeuvre, le secteur de l'automobile et les élus locaux, entre autres, l'accueillent très bien.

**L'hon. Joseph Volpe:** Disons que ce n'est pas unanime, car des personnes considèrent que le projet devrait potentiellement relever de l'examen de la Loi sur la corruption d'agents publics étrangers. Je ne sais pas si vous voulez que j'en lise quelques articles dont il relève, mais en avez-vous pris connaissance?

**L'hon. John Baird:** Je ne suis pas du tout de votre avis.

**L'hon. Joseph Volpe:** Ce n'est pas le mien.

**Le président:** Je dois vous arrêter ici.

**L'hon. Joseph Volpe:** C'est ce que considère le public.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'ai deux ou trois questions. La première porte sur les programmes d'infrastructure. Il y en a plusieurs. C'est très complexe. Je maîtrise assez bien ce domaine, mais j'ai quand même des questions relativement à la perception qui existe au Québec présentement.

J'ai lu le document sur les budgets des dépenses d'Infrastructure Canada. Il est mentionné que les fonds, pour l'année 2010-2011, du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada sont tous engagés. Les fonds du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique sont complètement engagés, tout comme ceux du Fonds de stimulation de l'infrastructure. D'ailleurs, j'ai une note d'un député du parti au pouvoir au Québec. Je ne le nommerai pas, parce que je ne veux pas qu'il y ait de conflit entre Québec et Ottawa. Il mentionne à des élus municipaux que Québec attend la signature ou la ratification d'une entente avec le gouvernement fédéral pour annoncer de nouveaux investissements. Quand on visite le site du ministère des Affaires municipales du Québec, on peut lire que toutes les demandes doivent

être adressées au Fonds Chantiers Canada-Québec. C'est comme s'il y avait beaucoup d'argent.

Je sais que vous n'en aurez pas le temps, mais j'aimerais qu'on éclaire cette situation, monsieur le ministre.

**L'hon. John Baird:** On était prêt à vous envoyer une copie de notre accord avec le Québec pour le Fonds Chantiers Canada. Ça fonctionne assez bien. Je pense que pour les grandes municipalités, la majorité des grands projets sont déjà annoncés. Je crois que 83 p. 100 des projets, soit 18 projets, sont déjà annoncés, ce qui représente plus de 1,2 milliard de dollars. C'est signé, on peut vous donner une copie de l'accord avec le Québec.

D'ailleurs, en ce qui a trait au Fonds Chantiers Canada, c'est aussi signé pour les petites municipalités de moins de 100 000 habitants. On est prêt à vous en donner une copie également. Dans le budget, hier, en provenance du Plan d'action économique du Canada, il y avait un supplément d'environ 500 millions de dollars. Il n'y a pas d'allocation provinciale, mais je peux souligner que le Québec reçoit sa part, soit à peu près 23 p. 100 de ce fonds. On peut vous donner une copie de cet accord, si vous le voulez.

• (0855)

**M. Mario Laframboise:** Parfait, je pourrai rencontrer vos fonctionnaires pour...

**L'hon. John Baird:** Sans problème.

**M. Mario Laframboise:** C'est parfait, je vous remercie.

Ma deuxième question porte sur le budget des dépenses. On mentionne que 50 millions de dollars sont prévus pour le soutien au Sommet du G8. Ces sommes ont-elles été dépensées, ont-elles été engagées? On a vu que les dépenses de sécurité pour le Sommet du G8 sont importantes. Y a-t-il eu d'autres sommes que les 50 millions de dollars mentionnés dans le budget des dépenses?

[Traduction]

**L'hon. John Baird:** Monsieur Forster?

[Français]

**M. John Forster (sous-ministre délégué, Infrastructure Canada):** Je peux répondre. En ce qui a trait au projet, 46 millions de dollars ont été approuvés et environ 30 millions de dollars ont été dépensés. Le projet doit être complété avant la fin de juin, avant le sommet. Après quelques mois, on va recevoir toutes les factures.

**M. Mario Laframboise:** Ça ne devrait pas dépasser 50 millions de dollars, n'est-ce pas?

**M. John Forster:** Ça ne devrait pas être plus de 50 millions; ce sera probablement un peu moins.

**M. Mario Laframboise:** Évidemment, dans votre budget des dépenses, des sommes sont prévues pour les portes d'entrée et les corridors. Il y a la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, pour laquelle vous avez investi des sommes, mais il y a toujours le Corridor de commerce Ontario-Québec. Je sais que vous avez prévu des dépenses en 2010-2011, 2011-2012, 2012-2013, mais y a-t-il un plan? Qui travaille là-dessus? Comment s'organise-t-on pour être capable, entre autres, d'appuyer le Corridor de commerce Ontario-Québec?

[Traduction]

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Des travaux sont en cours entre l'Ontario, le Québec et le gouvernement fédéral concernant le corridor. Nous sommes en train d'obtenir les autorisations. Cependant, la composante essentielle de cette porte d'entrée est le passage actuel entre Windsor et Detroit, que ce soit le pont ou le tunnel ferroviaire sur lequel travaillent les promoteurs. Nous nous attaquons à toutes les parties du projet, et nous constatons une bonne coopération.

Dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure et du Plan d'action économique, nous avons pris de nombreuses mesures quant à la concrétisation de projets tels que l'investissement dans le port, qui a fait partie des discussions liées à la porte d'entrée. Ils étaient toutefois déjà financés dans le cadre du fonds de relance.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Des sommes sont-elles déjà engagées au Québec? D'autres sommes seront-elles engagées?

**L'hon. John Baird:** On n'a pas dépensé tout l'argent, il y en a encore un peu. Il y a aussi des sommes pour les projets qui ne sont pas annoncés, comme le raccordement routier entre le pont et l'esplanade douanière canadiens à Windsor et la route 401. Nous sommes en attente des partenariats entre le Michigan et les États-Unis. On a déjà annoncé une somme d'argent pour le projet, mais ce n'est pas assez. On a besoin de plus d'argent. Pour le ministère des Transports de l'Ontario, il est très clair que les 400 millions de dollars annoncés ne suffisent pas. Ce n'est vraiment pas assez. On continuera de travailler avec les gens du ministère. Je pense que 20 p. 100 des produits transportés par les camions qui passent sur ce pont sont le résultat d'échanges entre le Québec et les États-Unis. C'est un projet qui touche le secteur manufacturier du Québec.

**M. Mario Laframboise:** Signerez-vous une entente spécifique avec le gouvernement du Québec? Prévoyez-vous quelque chose de ce genre?

[Traduction]

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Il ne s'agit pas d'une entente comme telle. C'est une stratégie qui va au-delà de l'argent. Il est important d'examiner les règlements des deux paliers de gouvernement et de faire participer les entreprises, qui pourraient prendre certaines mesures. C'est plus une question de collaborer ensemble pour établir une stratégie nous permettant de faire du commerce avec les États-Unis, par l'entremise du couloir Québec-Ontario vers nos voisins du Sud.

[Français]

**L'hon. John Baird:** On est prêt à donner l'information sur la participation du Québec. On a fait beaucoup de travail sur une politique appelée la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec. Le Fonds Chantiers Canada est prêt à appuyer les projets, dans le cadre de notre accord avec le Québec ou l'Ontario.

• (0900)

**M. Mario Laframboise:** Je vous remercie.

[Traduction]

**Le président:** Madame Chow.

[Français]

**L'hon. John Baird:** C'est plus que la somme que reçoit le Québec dans le cadre du Fonds Chantiers Canada.

[Traduction]

**Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD):** L'an dernier, votre gouvernement a éliminé le financement pour la patrouille policière dans les aéroports. Au même moment, la sûreté aérienne a eu des compressions totalisant 50 millions de dollars. Nous remarquons que les frais associés à la sûreté aérienne sont passés de 14,96 \$ à 25,91 \$ pour les vols intérieurs et à près de 26 \$ pour les vols internationaux.

Cet argent sera-t-il directement investi dans la sécurité ou sera-t-il versé dans les recettes générales? Va-t-on l'utiliser pour équiper les aéroports de gros détecteurs capables de voir à travers les vêtements? Allez-vous embaucher plus d'inspecteurs? Depuis que l'autoréglementation a été introduite, en 2003, par l'ancien gouvernement libéral, la sécurité suscite beaucoup de préoccupations. À quoi servira donc cet argent? Est-il destiné particulièrement à la sécurité ou aux recettes générales?

**L'hon. John Baird:** Le montant de 1,5 milliard sur cinq ans servira à tout cela.

**Mme Olivia Chow:** Sera-t-il investi dans la sécurité?

**L'hon. John Baird:** Il sera investi dans la sécurité par l'entremise de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, entre autres.

Nous nous sommes engagés à rendre des comptes détaillés à votre comité — un comité de surveillance approprié — quant à la manière dont cet argent sera dépensé. Ainsi, on rassure les contribuables; l'augmentation des frais ira réellement à la sécurité.

La réduction de 10 millions de dollars du Programme de la police des aéroports, qui est un programme de subventions, représentait moins de 1 p. 100 des projets dans les aéroports. La politique présentée par le gouvernement précédent relativement aux aéroports était somme toute excellente en ce qui concerne ses opérations. J'ai peut-être quelques réserves à propos de la gouvernance, mais c'était une bonne politique, dans l'ensemble, car elle disait essentiellement que les voyageurs doivent payer leurs frais de transport. Beaucoup d'électeurs de ma circonscription n'ont pas l'argent ou le luxe de voyager par avion, et je suis certain qu'il en est de même dans la vôtre. Pourquoi l'argent de ces contribuables devrait-il financer les autres personnes qui le font?

**Mme Olivia Chow:** Certains de ces électeurs prennent le transport en commun. Ils nous demandent quand il y aura un fonds de la taxe sur l'essence permanent, et je ne parle pas des dix cents actuels, dont cinq cents vont à la municipalité. Nous avons toujours demandé un cent supplémentaire, mais c'était habituellement un cent ou deux par utilisation des transports en commun et non par habitant, ce qui génère des fonds beaucoup plus stables pour le transport en commun. C'est maintenant disparu, ce qui est regrettable.

**L'hon. John Baird:** Disparu?

**Mme Olivia Chow:** La répartition du financement est maintenant par habitant plutôt que par utilisation des transports en commun. De nombreuses municipalités, en particulier les centres urbains, nous demandent de leur affecter au moins un cent ou deux, ou un cent supplémentaire, de la taxe sur l'essence actuelle par utilisation des transports en commun. C'est l'une de leurs demandes; avoir un financement permanent.

**L'hon. John Baird:** Selon moi, il est tout simplement inexact de dire qu'il n'y a pas de financement permanent. L'année dernière, une année financière difficile, nous avons doublé le transfert des fonds de la taxe sur l'essence aux municipalités, en plus de l'avoir rendu permanent dans le budget de 2008.

Nous sommes convaincus que les municipalités peuvent faire les choix qui sont bons pour eux. Dans le cas de Toronto et de la région du Grand Toronto, le transport en commun est un enjeu important. Dans le cas de Hamilton, l'eau potable était une grande priorité. Je vais laisser aux élus locaux le soin de prendre ces décisions.

Pour ce qui est de l'affection des fonds, votre région a évidemment un degré élevé d'achalandage du transport en commun. Ainsi, vous aimeriez qu'ils soient alloués de cette façon. D'après moi, Mme Aglukkaq serait plutôt d'avis que nous devrions les affecter en fonction de la superficie du territoire, parce que sa circonscription n'a pas beaucoup de systèmes de transport en commun. Ma circonscription ne mesure que 88 kilomètres carrés; l'utilisation du transport public pourrait être une bonne chose pour moi. Le député de Wild Rose ou le député d'Athabasca pensent peut-être que ce doit être par kilomètre carré. À mon avis, chacun va plaider pour ce qui est mieux pour sa propre circonscription. C'est pourquoi j'estime que la répartition par habitant est assez juste.

**Mme Olivia Chow:** Quel pourcentage du Fonds pour l'infrastructure verte et du Fonds Chantiers Canada avez-vous réellement consacré au transport en commun, par rapport au financement total? Avez-vous un pourcentage approximatif?

**L'hon. John Baird:** Je crois que nous avons dit que c'était environ 400 millions de dollars.

**Mme Olivia Chow:** C'est pourquoi elle est assise à côté de vous. Elle vous donne les chiffres.

Quel pourcentage du Fonds pour l'infrastructure verte...?

**L'hon. John Baird:** Je vais vous donner les chiffres ici.

Pour ce qui est du fonds de stimulation de 4 milliards de dollars, dans l'ensemble du Canada, environ...

• (0905)

**Mme Olivia Chow:** Auriez-vous l'obligeance de nous envoyer cette information plus tard?

**L'hon. John Baird:** Bien sûr, j'en serais ravi.

**Mme Olivia Chow:** D'accord.

**L'hon. John Baird:** Nous avons consacré un montant important au transport en commun dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure de 4 milliards de dollars. Toutefois, ce fonds ne convenait absolument pas aux projets d'immobilisations à grande échelle...

**Mme Olivia Chow:** Qu'en est-il du Fonds pour l'infrastructure verte?

**L'hon. John Baird:** Le transport en commun n'était pas couvert.

**Mme Olivia Chow:** Et qu'en est-il du Fonds Chantiers Canada?

**L'hon. John Baird:** Le montant était important, soit plus de 2 milliards de dollars. Nous vous fournirons les détails sur la répartition des fonds, si vous voulez. Le Fonds Chantiers Canada convient bien aux projets de grande envergure.

Par exemple, dans la ville de Toronto, environ 600 millions de dollars ont été versés pour la ligne de métro Sheppard... le prolongement de la ligne de métro Spadina. Une partie du financement venait du FCIS, le programme du gouvernement précédent, qui comportait beaucoup de fonds non utilisés. L'autre partie venait du Fonds Chantiers Canada. Nous avons accordé 333 millions de dollars pour la construction du TLR à Scarborough ainsi que pour...

**Mme Olivia Chow:** Les tramways?

**L'hon. John Baird:** Toronto n'a pas fait de demande pour les tramways dans le cadre du Fonds Chantiers Canada. Je dirai que, dans le cas de Toronto, nous avons tenu compte de leurs priorités.

**Mme Olivia Chow:** Je pensais que leur priorité numéro un, c'était...

**L'hon. John Baird:** C'était Spadina.

**Mme Olivia Chow:** Ce n'était pas les tramways?

**L'hon. John Baird:** Non, ça ne l'était pas; c'était Spadina. C'était leur priorité numéro un. La deuxième priorité, c'était le TLR de Scarborough. La troisième, c'était la gare Union.

Nous avons adopté l'ensemble des priorités de Metrolinx. Mais chaque fois que nous faisons une annonce, une nouvelle priorité surgissait tout d'un coup, et on nous reprochait de ne pas la financer. Eh bien...

**Mme Olivia Chow:** Eh bien, c'est en partie parce que la liste est si longue. Dans son rapport, le Groupe de travail sur les transports urbains a proposé un plan directeur pour que le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales travaillent ensemble. Prévoyez-vous agir par rapport à l'une de ces recommandations?

**L'hon. John Baird:** Nous ne prévoyons pas agir; je crois que nous agissons déjà. Je regarde autour de moi dans cette salle et je vois beaucoup de photos de politiciens. Si vous deviez accrocher les photos des politiciens qui ont appuyé le transport en commun d'une année à l'autre dans la ville de Toronto, au palier fédéral, la personne qui a accordé le plus de financement serait Stephen Harper.

Je crois que nous avons fait beaucoup pour le transport en commun à Toronto — et c'est sans compter le crédit d'impôt pour les usagers.

**Mme Olivia Chow:** Puis-je poser juste une dernière question? J'aimerais revenir à la sécurité aérienne.

En mars dernier, le Bureau de la sécurité des transports a diffusé une liste de surveillance qui énumérait un grand nombre de problèmes en matière de sécurité. C'est inquiétant parce que d'après un rapport de 2006, on n'aurait pas donné suite à beaucoup de problèmes, comme l'absence de signature d'approbation, etc. Je crois que la sous-ministre hoche la tête. Alors, que prévoyez-vous faire pour assurer un suivi de tous les problèmes mentionnés dans la liste de surveillance? L'embauche d'inspecteurs est-elle l'une des principales difficultés, ou s'agit-il vraiment d'un oubli? Qui s'en occupe: le bureau ou l'Association canadienne de l'aviation d'affaires?

**L'hon. John Baird:** Quand le BST a présenté la liste de surveillance, nous l'avons accueillie d'un oeil favorable. Une de mes préoccupations, c'est le fait que l'Association canadienne de l'aviation d'affaires est essentiellement à la fois un organisme d'autorégulation et un groupe de pression — je peux demander à la sous-ministre de parler plus longuement de ce point, et je crois que votre parti en a certes parlé haut et fort.

**Mme Olivia Chow:** C'est bel et bien un problème.

**L'hon. John Baird:** Je suis d'accord, et notre ministère va reprendre cette responsabilité; le travail sera donc assuré par des inspecteurs publics.

**Le président:** Je vous prie de répondre très brièvement.

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Comme le ministre l'a dit, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires ne régira plus les avions d'affaires. Cette responsabilité a été transférée au ministère, et nous travaillerons à plein régime d'ici un an.



En ce qui concerne les postes d'inspecteurs à pourvoir, il y a actuellement 98 postes disponibles. Soixante inspecteurs sont embauchés, et nous espérons terminer la dotation de tous ces postes d'ici la fin de l'année en cours.

Pour ce qui est de la liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports, nous pouvons vous fournir la documentation que nous avons rendue publique dès que le BST a présenté sa liste de surveillance. Nous travaillons avec le BST. Bon nombre de ses recommandations portent sur les mesures réglementaires prises par le gouvernement, et nous espérons faire publier dans la Gazette la plupart des règlements qui sont proposés dans la liste du BST. Dans certains domaines, nous travaillons avec le BST pour voir s'il y a des solutions pratiques à certaines de ses recommandations. C'est une question de toute première importance pour le ministre, et il nous a demandé d'y consacrer pas mal de temps pour nous assurer de fournir une bonne réponse à la liste de surveillance. Après tout, le BST vise le même objectif que nous, à savoir la sécurité des Canadiens.

• (0910)

**Le président:** Merci.

Monsieur Watson.

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

Je tiens à féliciter les gens de Brandon qui ont animé, paraît-il, un excellent tournoi de la Coupe Memorial dans lequel les Wheat Kings ont joué avec fougue. Il va falloir qu'on vous invite chez nous à un moment donné.

Je savais qu'un ministre allait comparaître aujourd'hui, monsieur le président, parce que Gerard Kennedy est de retour au comité. Alors, rebienvenue, monsieur Kennedy.

Monsieur le ministre, vous avez parlé du vote d'hier à la législature du Michigan. Histoire de mettre les choses au clair, aux fins du compte rendu, le sujet dont était saisi l'État du Michigan, et que le Sénat va maintenant étudier, c'est une mesure législative pour permettre un partenariat public-privé; il ne s'agit pas d'un vote du Michigan en faveur d'un crédit budgétaire pour le projet de passage international de la rivière Detroit. Est-ce exact?

**L'hon. John Baird:** Oui.

**M. Jeff Watson:** D'accord.

Par ailleurs, je sais que les libéraux sont — de toute évidence — en faveur du monopole du pont Ambassador. C'est, à mon avis, une position que le parti préconise depuis longtemps. L'ancienne ministre du Cabinet libéral, Susan Whelan, s'en est bien tirée parce qu'elle s'est vu offrir un poste au sein de la compagnie chargée du pont Ambassador, après sa défaite contre moi en 2004. Mais voici ce que M. Stamper...

**L'hon. Joseph Volpe:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** M. Volpe invoque le Règlement.

**M. Jeff Watson:** J'espère que c'est un rappel au Règlement en bonne et due forme, monsieur le président.

**L'hon. Joseph Volpe:** Oui.

Je crois, monsieur le président, que les gens ont toujours une grande marge de manoeuvre relativement à ce qu'ils peuvent ou ne peuvent pas dire, et nous essayons de rester loin des déclarations qui attisent les passions partisans.

Mme Whelan n'est plus membre du Parlement depuis quelques années. Le ministre Van Loan, par contre, était un employé du pont Ambassador. La dernière fois que j'ai vérifié, M. Van Loan faisait toujours partie du cabinet. Je n'ai pas mentionné son nom. Je n'ai pas parlé de récusation. Je ne m'en suis pas pris à des gens qui font leur travail et je ne pense pas qu'il y ait autour de cette table une personne qui le fasse.

Je vous prie donc de demander à M. Watson de s'en tenir à des questions liées aux décisions du Michigan, sans chercher à savoir si un ancien titulaire de charge publique s'en est bien ou mal tiré après son départ de la fonction publique. Sinon, je suppose que nous allons devoir lui demander de nous expliquer comment il se fait qu'un ministre de la Couronne se récusé par rapport à une décision; la seule raison pour laquelle une personne agirait ainsi, ce serait pour sauver sa mise.

Alors, si M. Watson veut invoquer le Règlement pour que nous puissions discuter, une fois de plus, de l'idée de subornation et de corruption dans ce gouvernement, allons-y. Autrement, soyons sérieux et posons au ministre des questions qui se rapportent au budget des dépenses.

**Le président:** Monsieur Watson, sur le même recours au Règlement.

**M. Jeff Watson:** Non, je n'ai rien à ajouter, monsieur le président.

**Le président:** Merci. Ce n'était pas un rappel au Règlement, mais une précision.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Merci beaucoup, monsieur le président. Soit dit en passant, ce que j'ai dit était en guise de préambule à une question que j'allais poser.

Le *Windsor Star* de ce matin a rapporté les paroles de M. Dan Stamper, président de la Detroit International Bridge Company, au sujet du processus à Lansing hier, et je cite: « On s'est bien amusés ici », en parlant des gens du pont Ambassador. « Nous comprenons maintenant les règles du jeu à Lansing », a-t-il ajouté.

Je crois que les chômeurs à Windsor-Essex auraient du mal à considérer cette affaire comme un jeu parce que c'est leur avenir qui est en cause. Je ne sais pas ce que vous en pensez. Partagez-vous l'avis de M. Stamper, selon lequel un nouveau passage entre les deux pays et le maintien ou l'amélioration de notre important commerce avec les États-Unis ne constituent qu'un jeu?

**L'hon. John Baird:** En tant qu'un des ministres politiques pour l'Ontario, je pense que nous sommes très préoccupés par le chômage. Vous avez certainement joué un rôle actif pour veiller à ce que le gouvernement en soit au courant. L'économie à Windsor-Essex éprouve de véritables difficultés. À mon avis, nous avons été très généreux envers cette collectivité dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure. Le projet de passage frontalier de la rivière Detroit permettrait de verser des milliards de dollars dans cette région. Ce projet donnerait également un grand coup de main aux chômeurs, qu'il s'agisse de métallurgistes ou même, franchement, de livreurs de pizza. D'importantes sommes d'argent seraient injectées dans l'économie. Voilà pourquoi nous pensons que c'est très important.

Par contre, quand on tient compte des règles de financement des campagnes électorales aux États-Unis... Au Canada, nous pouvons être fiers des réformes appliquées par le premier ministre Chrétien et des réformes historiques instaurées par le premier ministre Harper pour mettre fin à l'influence des gros capitaux dans le processus politique. Selon moi, c'est quelque chose de très bien et de positif.

Je laisserai aux gens le soin de relier les points.

• (0915)

**M. Jeff Watson:** Je note dans vos observations qu'en fait, la région qui a reçu le plus grand financement par habitant au pays dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure est la région de Windsor—Essex.

Les responsables du pont Ambassador ont proposé d'élargir à quatre voies le pont ou de le remplacer. Je suppose que le terme varie d'un jour à l'autre, et ils parlent soit d'élargissement, soit de remplacement selon l'auditoire auquel ils s'adressent. Je dirais qu'ils ne joignent pas le geste à la parole. Ils ont affirmé être prêts à démarrer le projet.

Quels sont les permis nécessaires pour effectuer une telle dépense en vue d'un élargissement à quatre voies ou d'un remplacement? De quels permis disposent-ils?

**L'hon. John Baird:** Pour autant que je sache, aucune demande n'a été faite à n'importe quel organisme gouvernemental, que ce soit au palier fédéral, provincial ou municipal, en ce qui concerne l'élargissement à quatre voies du pont Ambassador. Certaines personnes aiment donner l'impression qu'elles sont prêtes à s'atteler à la tâche et que le gouvernement n'a qu'à estampiller leur formulaire pour que le pont soit élargi du jour au lendemain; mais, en réalité, un travail important a été réalisé par les gouvernements successifs de l'Ontario, par le gouvernement fédéral actuel et par son prédécesseur, ainsi que par la ville. Beaucoup d'efforts ont été déployés, et je pense que ce n'est pas une bonne idée d'élargir un pont après le 11 septembre pour de simples raisons de sécurité nationale ou de sécurité économique; c'est, à coup sûr, une mauvaise idée. Si quelque chose devait arriver à ce pont, l'économie du sud-ouest de l'Ontario et celle du Michigan pourraient s'écrouler en quelques jours, si ce n'est en quelques heures. Cette possibilité nous inquiète vivement.

Il existe un consensus sans précédent sur le besoin d'un deuxième pont sur la rivière Detroit. Le premier ministre de l'Ontario, le premier ministre du Canada, le ministre de l'Infrastructure, le ministre des Finances ici, et la gouverneure Granholm, ainsi que ses prédécesseurs, les gouverneurs Engler et Blanchard, appuient tous sans réserve l'idée d'un deuxième pont. Le secrétaire américain aux Transports, Ray LaHood, en a également parlé très favorablement cette semaine. Mentionnons aussi les maires de Windsor et de Detroit, ainsi que les deux ministres du Cabinet libéral de Windsor. C'est sans oublier votre leadership solide à cet égard. Toutes les planètes sont alignées pour donner cet élan aux secteurs manufacturiers de l'Ontario et du Québec. Nous devons le faire. Toutefois, la voie à suivre s'annonce très dure. Ce sera très difficile au Sénat, à Lansing. À ce stade-ci, je doute qu'on puisse faire adopter ce projet.

**M. Jeff Watson:** À titre de précision, si je comprends bien, il y a au moins deux permis fédéraux aux États-Unis et trois permis fédéraux ici dont les responsables ne disposent pas. J'irais même un peu plus loin. Si je comprends bien, c'est en fait un de nos organismes fédéraux qui s'occupe de certains des travaux que les responsables du pont devraient faire en ce qui concerne l'examen des besoins de l'esplanade douanière à Windsor, au pont Ambassador ou l'examen des besoins futurs là-bas. Est-ce exact? Sommes-nous en train de faire le travail qui relève de la compagnie chargée du pont?

**L'hon. John Baird:** Nous effectuons d'énormes investissements pour la construction d'une nouvelle esplanade douanière. Nous avons acquis environ 80 p. 100 des terres dans la ville de Windsor. Le soutien est incroyable, surtout pour la promenade Windsor—Essex. Il y a 17 feux de circulation dans l'ensemble de Windsor. À bien des égards, il ne s'agit pas d'un problème qui touche Windsor. C'est un

problème qui touche le Québec et l'Ontario. Qu'il s'agisse du fabricant de pièces automobiles dans le sud du Québec ou de l'usine de transformation agroalimentaire à Leamington, les goulots d'étranglement représentent un obstacle de taille à la compétitivité.

**M. Jeff Watson:** La circulation sur le pont Ambassador entre Fort Erie et Buffalo, où il y a davantage de ponts et de voies, est moins dense que celle du corridor Windsor—Detroit; pourtant, en se basant sur les projections, on soutient qu'il y aura suffisamment de circulation automobile dans l'avenir pour qu'un nouveau pont soit construit. Or, pour le corridor Windsor—Detroit, on dit exactement le contraire, soit que les prévisions en matière de circulation ne sont pas suffisantes pour justifier la construction d'un nouveau pont qui ferait concurrence à l'autre.

Quelles sont les projections relatives à la circulation pour le PIRD et les trouvez-vous fiables?

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Watson, votre temps de parole est écoulé depuis un moment déjà.

**L'hon. John Baird:** Permettez-moi d'essayer de répondre très brièvement.

Au cours des quatre premiers mois, la circulation avait augmenté de 20 p. 100 — de 22 p. 100 à Detroit. C'est énorme, mais au bout du compte, si Pepsi exerce un monopole et Coca-Cola veut s'installer en ville, Pepsi ne trouvera pas exactement l'idée enthousiasmante; il ne sera pas d'un grand soutien ni nécessairement franc sur ce plan.

On en a désespérément besoin, et nous sommes déterminés à faire tout notre possible. Ce sera très difficile. Je ne dis pas du tout que nous réussirons à obtenir l'appui du Sénat.

• (0920)

**Le président:** Merci.

M. Volpe invoque le Règlement.

**L'hon. Joseph Volpe:** Le ministre a ajouté clairement qu'il aimerait partager avec le comité les études qui montrent le besoin énorme dont il a parlé, et je l'invite à le faire.

**L'hon. John Baird:** Nous pouvons certainement vous fournir tout ce qui a été rendu public.

**L'hon. Joseph Volpe:** Non, je parle des renseignements que vous avez, et vous les avez probablement en français et en anglais. Je me demande donc si vous allez fournir...

**L'hon. John Baird:** Nous fournirons tout ce qui peut l'être.

**Le président:** Merci.

Comme il ne nous reste que peu de temps, nous allons passer à une dernière série de questions, de trois minutes chacun.

Monsieur Kennedy.

**M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.):** Monsieur le président, je me lance sans détours dans des questions sur le manque de reddition de comptes relativement au programme et sur l'échec au chapitre des emplois liés à l'infrastructure. L'an dernier, seulement 12 p. 100 de vos fonds ont été versés — 12,8 p. 100, selon le directeur parlementaire du budget. Vous avez demandé des milliards de dollars. Pouvez-vous nous dire carrément, avec preuves à l'appui et projet par projet, combien d'emplois ont été créés grâce aux milliards de dollars que vous avez pris?

Pouvez-vous nous dire combien d'argent a été dépensé dans le cadre de chacun des programmes, en particulier ceux liés à la stimulation de l'infrastructure, au cours de l'année qui s'est terminée il y a deux mois?

**L'hon. John Baird:** Nous allons certainement vous faire parvenir tous les renseignements que nous avons.

**M. Gerard Kennedy:** Monsieur le ministre, vous avez fait cette promesse la dernière fois et vous ne l'avez pas honorée. Je me demande donc si vous allez prendre un engagement très précis ici même, devant un comité public. Pouvez-vous nous dire combien d'emplois ont été créés par projet grâce aux milliards de dollars que vous avez consacrés aux programmes de stimulation de l'infrastructure? Allez-vous rendre publique l'annexe H, qui doit être remplie par tous les responsables de projets pour faire part du nombre d'emplois fournis?

Allez-vous partager ces renseignements avec le comité? Allez-vous rendre des comptes, ou ces fonds ne servent-ils qu'à des fins de propagande?

Vous avez l'habitude de ne verser que très peu de fonds. Dites-nous ce que vous avez fait. Allez-vous accepter de vous assurer que votre cabinet dépose l'information au comité?

**L'hon. John Baird:** Nous allons certainement vous fournir tout ce que nous pouvons vous fournir.

**M. Gerard Kennedy:** Qu'est-ce que cette réponse signifie, monsieur le ministre? Pourquoi ne pouvez-vous pas nous donner ce que je vous demande?

**L'hon. John Baird:** Il y a 150 jours que vous m'avez posé une question sur l'infrastructure dans la Chambre. Je présume que si vous vous préoccupez de ne pas avoir obtenu de réponse, vous auriez dû demander à nouveau.

**M. Gerard Kennedy:** Monsieur le ministre, cela fait 11 fois que je demande des renseignements à votre ministère. Je vous ai parlé du dossier l'automne dernier. Vous avez dit que vous feriez quelque chose, mais vous n'avez rien fait. Vous n'avez aucune crédibilité. Vous proposez une Loi sur la responsabilité qui ne vous oblige aucunement à être responsable.

Encore une fois, monsieur le ministre, allez-vous fournir ces renseignements, pas à moi, mais à la population? Allez-vous nous dire si des emplois ont bel et bien été créés?

**Le président:** M. Jean invoque le Règlement.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** M. Kennedy mène une campagne qui n'a rien à voir avec le budget des dépenses en ce qui a trait à la Loi sur la responsabilité. Nous avons parcouru la Loi sur la responsabilité du début à la fin...

**M. Gerard Kennedy:** Monsieur le président, je crois comprendre que nous manquons de temps. Je vous demanderais donc de ne pas permettre d'interruptions.

**M. Brian Jean:** ... et il est question de documents précis qu'il dit avoir demandés. Or, je ne me rappelle pas cette demande, et puisqu'il se présente si peu souvent, je crois que je m'en souviendrais. Je lui demanderais donc de ne pas s'éloigner du sujet.

**Le président:** Ce n'est pas un rappel au Règlement.

Continuez, s'il vous plaît. Il vous reste une minute, 10 secondes.

**M. Gerard Kennedy:** Les distractions de M. Jean ne nous sont pas bien utiles.

Monsieur le ministre, je veux savoir si vous allez divulguer les renseignements contenus à l'annexe H, que tous les responsables de projets doivent fournir et que vous ne nous avez pas remis. Allez-vous vous assurer que l'ensemble des députés aient accès à toutes les données que le DPB a reçues par l'entremise du comité des affaires gouvernementales? Allez-vous accepter aujourd'hui de faire cela?

**L'hon. John Baird:** Je pourrais demander...

**M. Gerard Kennedy:** Cachez-vous les échecs de votre programme?

**M. John Forster:** L'annexe H dont vous parlez est une entente conclue entre la province de l'Ontario et ses municipalités. Nous versons nos fonds par l'entremise des provinces.

En réponse à une motion adoptée par le Comité des opérations et des prévisions budgétaires, nous avons écrit à la province de l'Ontario pour lui demander si elle recueille ces données et si elle voudrait nous les fournir. Nous avons fait part de cette lettre à la présidente et au greffier de ce comité, et nous attendons une réponse de l'Ontario.

**M. Gerard Kennedy:** Monsieur Forster, pouvez-vous nous fournir des données sur le nombre d'emplois qui ont été créés grâce aux milliards de dollars consacrés au Fonds de stimulation de l'infrastructure? Pouvez-vous nous procurer des renseignements de votre ministère?

**L'hon. John Baird:** Nous allons partager avec vous tout ce que nous avons. Je vais vous envoyer un très bon rapport commandé par le gouvernement McGuinty.

Je peux vous dire que la beauté de la période économique difficile que nous avons traversée, c'est que jamais il n'y a eu autant de collaboration avec le gouvernement libéral.

**M. Gerard Kennedy:** Monsieur le ministre, je n'ai pas le temps d'écouter de la propagande...

**L'hon. John Baird:** Ils sont tous très satisfaits de notre travail.

**Le président:** Silence, s'il vous plaît.

**M. Gerard Kennedy:** Lorsque je peux poser des questions...

**Le président:** Silence, s'il vous plaît. Votre temps de parole est écoulé.

Je donne la parole à M. Laframboise.

**M. Brian Jean:** Si nous voulons poursuivre, tous devraient avoir droit à la même part.

**Le président:** J'ai donné la parole à M. Laframboise. Nous avons dépassé le temps alloué.

**M. Gerard Kennedy:** Monsieur le président, je veux protester parce que l'interruption dans mon temps de parole n'a pas bien été gérée.

**Le président:** On avait arrêté le chronomètre.

Monsieur Laframboise, vous avez trois minutes.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Le pont Champlain, qui est le pont le plus achalandé au Canada, a suscité toutes sortes de débats. Vous êtes certainement au courant de cela, monsieur le ministre. Lors de la dernière campagne électorale, des études ont été réalisées par des firmes d'ingénieurs qui insinuaient que le pont était peut-être dangereux. La Société des ponts fédéraux limitée n'a pas voulu rendre les études publiques et votre gouvernement a dit que le pont était sécuritaire. Toutefois, tout le monde s'entend sur le fait que ce pont nécessite des travaux d'entretien.

Existe-t-il des mesures ou un programme d'entretien? Y a-t-il une planification à cet égard, dont on pourrait remettre une copie au comité, pour qu'on puisse prendre conscience des efforts déployés pour faire du pont Champlain un endroit sécuritaire? Une planification est-elle en cours actuellement?

• (0925)

**L'hon. John Baird:** Tout d'abord, je dois souligner que la sécurité et la sûreté des ponts sont très certainement une priorité.

Je comprends bien le Québec d'en faire une priorité, compte tenu du rapport de Pierre Marc Johnson sur l'accident au Québec il y a cinq ans. Je connais bien les besoins vis-à-vis du pont Champlain pour les deux prochaines années, voire les dix prochaines années. On a dépensé beaucoup plus d'argent à cet égard.

Mon sous-ministre peut parler d'une étude visant non seulement à connaître les besoins immédiats, mais aussi à savoir si le temps est maintenant venu de penser à un nouveau pont. Je vais demander au sous-ministre d'enchaîner.

[Traduction]

**Mme Yaprak Baltacioglu:** Tout d'abord, dans le budget de 2009, on a octroyé la somme de 212 millions de dollars, qui devait être affectée à des travaux d'entretien sur une période de 10 ans. En attendant, on mène une étude afin de recueillir les données nécessaires pour déterminer s'il faut reconstruire le pont. Nous serons ravis de partager avec vous les données et l'étude dès que nous les aurons en main.

[Français]

**L'hon. John Baird:** Comme je l'ai dit lors de ma réponse à une autre question, si vous ou vos collègues des régions souhaitez un breffage sur les réparations du pont ou sur l'avenir du pont, vous et votre collègue M. Gaudet serez toujours les bienvenus à notre ministère pour un bon breffage.

**M. Mario Laframboise:** Merci, ça me fait plaisir.

[Traduction]

**M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC):** Monsieur le président, je tiens d'abord à remercier le ministre des grands investissements qui ont été faits en Colombie-Britannique. En tant que Britanno-Colombien, je pense qu'ils ont grandement contribué au succès des Olympiques, qui ont été non seulement un événement sportif, mais aussi l'occasion de montrer l'excellente infrastructure que nous avons en Colombie-Britannique, et ce en grande partie grâce au partenariat qui existe entre votre ministère et la province. Je vous en remercie.

On a beaucoup investi dans la Transcanadienne. En ma qualité de député d'Okanagan—Shuswap, je connais bien une grande partie de la section britanno-colombienne de la route puisqu'elle traverse ma circonscription. Toutefois, je m'inquiète entre autres qu'on cessera d'investir dans la Transcanadienne une fois l'argent de stimulation du Fonds Chantiers Canada écoulé. Votre ministère a investi un total extraordinaire de 100 millions de dollars dans la région du lac Louise. Le gouvernement actuel a versé davantage de fonds dans la Transcanadienne que les gouvernements des 20 dernières années.

Planifie-t-on investir davantage dans la Transcanadienne pour en faire une autoroute à quatre voies dans les parcs?

**L'hon. John Baird:** Il s'agit là, selon moi, d'une priorité majeure, non seulement en Colombie-Britannique, mais aussi en Alberta. Votre collègue, le député de Wild Rose, et son prédécesseur aussi, je présume, étaient très actifs dans ce dossier, surtout pour des raisons de sécurité; la route à une voie pose réellement problème. Personnellement, je pense qu'il faut profiter de toutes les occasions de progresser. Nous avons apporté de grandes améliorations en collaborant avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. C'est probablement la province avec laquelle nous entretenons la meilleure relation. Nous adorons travailler avec eux, tant avec le premier ministre qu'avec la ministre des transports actuelle ou son prédécesseur, Kevin Falcon. La Colombie-Britannique reçoit finalement sa juste part, elle aussi, ce qui compte pour beaucoup.

En ce qui a trait au travail dans les parcs, nous sommes en mesure d'investir des sommes assez considérables dans Parcs Canada à l'extérieur de Banff, ce qui est avantageux à la fois pour la Transcanadienne et pour la sécurité, mais qui est aussi important. Je trouve si important qu'il soit possible pour les Canadiens de voir leurs parcs nationaux. Plus il y a de Canadiens qui visitent un parc national, plus nous obtenons d'appui pour la conservation et pour l'entretien. Nous avons investi énormément dans Parcs Canada dans le cadre du plan de relance. Alan Latourelle, le directeur général de Parcs Canada, compte probablement parmi les fonctionnaires les plus compétents avec lesquels j'ai travaillé. Avec lui, les choses se font, et elles se font rapidement. Nous avons beaucoup investi dans l'infrastructure de cet organisme fédéral, entre autres.

Cependant, nous avons certainement investi dans la Transcanadienne chaque fois qu'il a été possible pour nous de le faire. Nous avons fait beaucoup de travaux à Kenora, près de la frontière du Manitoba, dans le cadre de Chantiers Canada. J'aimerais certainement qu'on prenne un engagement à long terme sur ce plan. Chantiers Canada est un programme de sept ans, mais, évidemment, je ne crois pas que nous nous retirerons du domaine de l'infrastructure après 2014.

• (0930)

**Le président:** Désolé, je dois vous arrêter là.

Merci au ministre et à nos invités d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

**L'hon. John Baird:** Merci beaucoup.

**Le président:** À titre d'information, mardi le premier, le comité accueille les représentants de Toyota. Soyez prêts.

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>