



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 002 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 18 novembre 2013

Président

M. Larry Miller

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

Le lundi 18 novembre 2013

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Nous déclarons ouverte la séance d'aujourd'hui. J'aimerais remercier le ministre Lebel, ainsi que son personnel, de comparaître.

Avant de commencer, je veux rappeler aux membres du comité que nous devons nous occuper des travaux du comité à la fin de la séance, notamment de l'adoption du Budget supplémentaire des dépenses (B). Je propose donc que vers 16 h 20, nous laissions le ministre Lebel partir; le changement de témoin ne prendra que quelques instants, et nous poursuivrons la séance avec la ministre Raitt. À environ 17 h 15, nous nous attaquerons aux travaux du comité. Est-ce que cette façon de faire convient à tous?

Des voix: Oui.

Le président: Sur ce, je vous remercie une fois encore, monsieur le ministre, de témoigner aujourd'hui. Je vous laisse la parole sans plus attendre.

[Français]

L'hon. Denis Lebel (ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales): Merci beaucoup, monsieur le président.

C'est toujours un plaisir et un honneur d'être auprès de vous.

[Traduction]

J'aimerais tout d'abord vous féliciter, monsieur le président, pour votre élection à titre de président du comité et féliciter tous les membres pour leur nomination. J'ai déjà eu le plaisir de travailler avec un grand nombre d'entre vous qui ont siégé au comité par le passé. Il me tarde de travailler avec vous tous dans les prochains mois.

Aujourd'hui, mes fonctionnaires et moi sommes ici pour discuter du Budget supplémentaire des dépenses (B) de 2013-2014 pour le portefeuille de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, ainsi que de celui de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec.

Les personnes d'Infrastructure Canada qui m'accompagnent aujourd'hui sont Louis Lévesque, sous-ministre, Natasha Rascenin, sous-ministre adjointe, Opérations des programmes, et Su Dazé, sous-ministre adjointe, Services ministériels.

Aujourd'hui, je vais vous présenter une mise à jour du travail qui a été réalisé au sein de mon portefeuille, et ce, depuis le lancement du Plan d'action économique de 2013, ainsi que de nos plans pour les prochains mois.

Comme vous le savez, le Plan d'action économique de 2013 est venu concrétiser l'engagement de notre gouvernement consistant à établir un nouveau plan d'infrastructure à long terme qui serait en vigueur au-delà de l'actuel plan Chantiers Canada, qui a été un programme d'infrastructure ayant connu énormément de succès.

Depuis 2006, notre gouvernement a appuyé plus de 43 000 projets d'infrastructure au Canada, toujours à titre de partenaire important des provinces, des territoires et des municipalités, et toujours dans le respect de leurs compétences. Ces projets ont créé des emplois, favorisé la croissance économique et amélioré la qualité de vie de tous les Canadiens.

[Français]

Aucun autre gouvernement dans l'histoire de notre pays n'a investi davantage dans les infrastructures du Canada que notre gouvernement conservateur. Je suis d'ailleurs très fier des résultats.

Une des répercussions directes des investissements considérables et soutenus du gouvernement fédéral depuis notre arrivée au pouvoir est la diminution de l'âge moyen des infrastructures publiques du Canada, qui est passé de 17 ans, soit le sommet atteint en 2004, à 14,4 ans en 2011. L'âge moyen des principales infrastructures publiques du Canada est désormais plus faible que la moyenne de 15,4 ans affichée de 1961 à 2011.

Ces chiffres démontrent que nos investissements au chapitre des infrastructures changent réellement les choses dans les collectivités partout au Canada.

[Traduction]

Nous poursuivons sur notre lancée. Tel qu'il est indiqué dans le Plan d'action économique de 2013, notre gouvernement continuera d'effectuer des investissements records dans les infrastructures du Canada. Nous investirons un total de 70 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années dans les infrastructures fédérales, provinciales, territoriales et municipales de toutes les régions du Canada. Il s'agit de l'investissement fédéral le plus important et le plus long de l'histoire du pays en matière d'infrastructures créatrices d'emplois.

La plus importante composante de cet investissement est le nouveau plan Chantiers Canada de 53 milliards de dollars, qui appuiera les infrastructures provinciales, territoriales et municipales aux termes de trois fonds: le Fonds d'amélioration des collectivités, qui comprend le Fonds de la taxe sur l'essence indexé, et le remboursement de la TPS aux municipalités. Ensemble, ces initiatives représentent 32,2 milliards de dollars pour les municipalités sur une période de 10 ans.

Le nouveau Fonds Chantiers Canada fournira 14 milliards de dollars sur 10 ans dans le cadre de deux volets: premièrement, le volet Infrastructures nationales de 4 milliards de dollars, qui seront alloués en fonction du mérite; et deuxièmement, le volet Infrastructures provinciales-territoriales de 10 milliards de dollars, qui seront répartis entre chaque province et territoire de notre fédération.

Enfin, le Fonds PPP Canada a été renouvelé au montant de 1,25 milliard de dollars sur cinq ans. Ce fonds continuera d'être administré par PPP Canada.

•(1535)

[Français]

Le nouveau Plan Chantiers Canada reflète ce que nous avons dit à nos partenaires et ce que nous ont dit nos partenaires, les provinces, les territoires, les municipalités et l'industrie au cours des vastes consultations que nous avons tenues pendant l'élaboration de notre plan historique d'infrastructures. Près de 700 partenaires et intervenants nous ont fait part de leurs commentaires par le truchement de tables rondes, de réunions et de présentations écrites.

Au moment où nous parachevons les derniers paramètres du Fonds Chantiers Canada, nos programmes actuels continueront de fournir du financement à des projets d'infrastructures partout au Canada. Il s'agit de 6 milliards de dollars qui continueront d'être affectés à des projets après 2014-2015. Je parle ici de projets comme le centre des arts de St. Catharines, en Ontario, le prolongement de la ligne de métro Toronto-York-Spadina, les améliorations aux usines d'approvisionnement en eau potable à Lévis, au Québec, et la construction d'une voie de contournement pour les camions sur l'autoroute 39 à Estevan, en Saskatchewan.

Nous en sommes également à mettre la touche finale à de nouvelles ententes avec les provinces et les territoires pour renouveler le fonds de la taxe d'accise sur l'essence, qui est désormais permanent. Ces ententes sont prêtes à être signées. Cela garantira que le financement de 2 milliards de dollars prévu pour 2014-2015 pourra être transféré aux municipalités afin qu'elles puissent continuer à compter sur ce financement prévisible pour leurs priorités locales en matière d'infrastructures.

[Traduction]

J'aimerais rappeler aux membres du comité que c'est notre gouvernement conservateur qui a prolongé, doublé, indexé et légiféré le Fonds de la taxe sur l'essence en vue d'en faire un programme permanent. Ces améliorations considérables permettront au Fonds de la taxe sur l'essence du Canada de croître de 2 % par année à l'avenir, ce qui se traduira par un montant additionnel de 1,8 milliard de dollars pour les municipalités au cours de la prochaine décennie.

Nous accordons une plus grande souplesse aux municipalités en ajoutant des catégories de projets admissibles. En effet, dès 2014, nous ajouterons aux catégories déjà admissibles, c'est-à-dire le transport en commun, les infrastructures pour l'approvisionnement en eau potable, pour le traitement des eaux usées et des déchets solides, les systèmes énergétiques communautaires, les routes et les ponts locaux, et le renforcement des capacités, les nouvelles catégories suivantes: autoroutes, aéroports locaux et régionaux, lignes ferroviaires sur courtes distances, transport maritime à courte distance, atténuation des effets des catastrophes, infrastructures de connectivité et à large bande, réaménagement des friches industrielles, culture, tourisme, sport et loisirs. Cela signifie que les municipalités disposeront d'une souplesse accrue en ce qui a trait à l'utilisation de leurs affectations au titre du Fonds de la taxe sur l'essence pour investir dans leurs priorités locales.

Je l'ai dit à maintes reprises et je le répète encore aujourd'hui, les provinces, les territoires et les municipalités peuvent commencer à planifier de nouveaux projets dès maintenant. Nous avons toujours travaillé étroitement avec les provinces, les territoires et les municipalités pour appuyer leurs priorités en matière d'infrastructures, et nous continuerons à le faire.

Le nouveau Plan Chantiers Canada continuera d'offrir des avantages notables aux Canadiens dans chacune des régions du pays. Comme je l'ai mentionné en Chambre, les paramètres du

nouveau Fonds Chantiers Canada sont en cours d'élaboration. Nous aurons un nouveau plan en place afin de ne pas rater la prochaine saison de construction.

[Français]

Je tenais à profiter de ma présence parmi vous aujourd'hui pour réitérer l'engagement et le travail rigoureux de notre gouvernement pour ce qui est de la construction du nouveau pont sur le Saint-Laurent et, bien sûr, de l'entretien du pont Champlain. Comme vous le savez, ce dernier est l'un des ponts les plus achalandés au Canada. En plus d'être un corridor commercial important, ce pont fait partie du trajet quotidien de milliers d'utilisateurs.

Je ne veux pas m'attarder sur le passé, mais il y a un fait que nous devons accepter: si nous faisons face aujourd'hui à un scénario de remplacement accéléré, en matière de ponts, c'est parce que le gouvernement précédent a grandement négligé le financement et l'entretien nécessaires à la préservation du pont Champlain. Même si plusieurs ministres de l'ancien gouvernement venaient de la région immédiate de Montréal, c'est un gars de Roberval, un ancien maire, qui travaille à ce dossier aujourd'hui, ce qui est assez particulier.

Il n'existe malheureusement pas de recette magique pour combler les lacunes du passé, mais notre gouvernement déploie tous les efforts et budgets nécessaires afin de remédier à la situation dans les meilleurs délais possibles.

Lors de la conférence de presse de vendredi passé, nous avons dit très clairement que nous accélérerions la mise en place du nouveau pont et qu'un nouvel échéancier serait rendu public d'ici quelques semaines. J'avais aussi tenu une conférence de presse, le 2 octobre dernier, pour lancer le processus de construction du pont-jetée de l'île des Soeurs. Nous communiquons régulièrement les informations.

La sécurité des usagers est une priorité incontournable pour notre gouvernement. C'est pourquoi il est important de rappeler tous les efforts déployés pour le maintien du pont Champlain. Nous avons investi 380 millions de dollars dans l'entretien de la structure et avons déjà annoncé que nous mettrions des fonds supplémentaires à la disposition de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour la réalisation des travaux recommandés dans le rapport d'ingénierie de Buckland & Taylor, qui a été reçu vers la fin septembre.

Comme je le répète souvent, un aussi gros projet doit se faire en équipe. C'est pourquoi nous collaborons étroitement avec nos partenaires. Depuis le début du projet, nous explorons la possibilité de réduire l'échéancier initial. Or nous atteignons cet objectif. Soyez assurés que notre gouvernement s'engage à livrer un pont neuf, fiable et sécuritaire le plus rapidement possible.

J'aimerais aussi prendre quelques minutes pour vous entretenir de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. Nous aidons directement, avec nos 12 bureaux d'affaires des PME, les acteurs du développement économique et les organismes en offrant accompagnement et aide financière. Annoncé dans le budget de 2012, le Fonds d'amélioration de l'infrastructure communautaire, le FAIC, est une autre belle initiative lancée par notre gouvernement partout au Canada. Le fonds, doté d'une enveloppe de 150 millions de dollars, appuie la remise en état et l'amélioration, y compris l'agrandissement, d'infrastructures communautaires existantes telles que des centres communautaires, des terrains de sport, des sentiers récréatifs et plusieurs autres secteurs d'activité.

Partout au pays, ce programme a été un vif succès, avec plus de 6 500 demandes reçues pour une valeur d'aide demandée de plus de 1 milliard de dollars. Au 18 septembre, 1 800 projets ont été approuvés, pour des contributions totalisant plus de 150 millions de dollars. Au Québec, 311 projets ont été approuvés, ce qui représente des contributions potentielles totalisant 33,5 millions de dollars.

En juin dernier, nous avons lancé une autre initiative, l'Initiative canadienne de diversification économique des collectivités tributaires du chrysotile. Rappelons-nous que le gouvernement actuel du Québec avait dit qu'il ne soutiendrait pas davantage l'industrie de l'amiante chrysotile; c'est à ce moment que nous avons annoncé la mise sur pied d'une initiative qui alloue jusqu'à 50 millions de dollars sur sept ans pour soutenir la transition économique de la MRC des Appalaches et celle des Sources touchées par la fin de l'industrie du chrysotile. Nous travaillons activement sur le terrain avec les intervenants économiques pour assurer la mise en oeuvre de cette initiative. À ce jour, de nombreuses rencontres ont eu lieu pour discuter de projets concrets.

Dix-sept jours après la catastrophe de Lac-Mégantic, étant donné l'absence de programmes destinés à ce secteur — il ne s'agit pas ici d'une catastrophe naturelle —, nous avons annoncé une aide financière de 60 millions de dollars afin d'appuyer les efforts d'intervention et de rétablissement à Lac-Mégantic. Bien sûr, nos pensées et nos prières vont vers les familles qui ont perdu des proches lors de ce tragique accident. Le gouvernement conservateur sera là pour aider la population de Lac-Mégantic, comme il l'a toujours dit. Nous étudions présentement un protocole d'entente avec le gouvernement Marois concernant l'aide au-delà des 60 premiers millions de dollars.

• (1540)

[Traduction]

Je conclurai, monsieur le président, en vous remerciant de me donner l'occasion de vous parler du travail qu'effectuent Infrastructure Canada, Transports Canada et l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec pour notre pays. Merci de votre temps. Mes représentants et moi-même serons heureux de répondre à vos questions.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous passerons immédiatement à la période de questions.

Madame Chow, vous disposez de sept minutes.

Je vous rappelle que comme notre séance sera divisée en deux segments d'une heure, ou d'un peu moins, je me montrerai strict quant à la période de sept minutes accordée à tous aujourd'hui.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NDP): Merci.

Je vous remercie de comparaître, monsieur le ministre.

J'ai regardé les chiffres et j'ai remarqué qu'en dépit d'un déficit de 171 milliards de dollars sur le plan des infrastructures au Canada, on prévoit des réductions de 5,8 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années. Ces chiffres viennent du directeur parlementaire du budget. J'espérais voir une augmentation plutôt qu'une diminution du financement. Cela dit, toutefois, il reste encore de l'argent.

Il ne reste que cinq mois aux municipalités pour présenter des demandes afin de respecter le délai de la saison de construction, soit le 1^{er} avril. Comment vous y prendrez-vous pour négocier des ententes avec les provinces et concevoir le programme? Comment pourrez-vous respecter ce délai? Les municipalités doivent commencer leur planification maintenant, puisqu'elle doivent présenter

une demande le 1^{er} avril. Elles doivent commencer à planifier leurs projets et donc connaître les critères et les divers facteurs dont vous tiendrez compte. Comment pensez-vous y arriver, compte tenu du délai très serré?

• (1545)

L'hon. Denis Lebel: Je veux vous remercier de la question.

Sachez tout d'abord qu'il n'y a pas de réduction. Il n'y en a pas. Comme vous le savez, nous allons équilibrer le budget. Le plan d'infrastructure de 10 ans, le nouveau plan, sera là, et il permettra de soutenir les municipalités, les provinces et les territoires.

Comme vous le savez, la Fédération canadienne des municipalités collabore avec nous depuis le début. Elle sait exactement où nous en sommes, et nous discutons fréquemment avec elle. Le 5 novembre, nous avons fait parvenir le nouvel accord relatif à la reconduction du Fonds de la taxe sur l'essence aux provinces et territoires. Ils l'ont déjà en main. Toutes les associations municipales du pays leur demandent de signer l'accord le plus rapidement possible. Ils l'ont en main depuis deux semaines.

Il y a bien sûr de nouvelles catégories qui s'ajoutent, mais le reste ressemble à l'accord précédent. Nous espérons qu'ils le signeront rapidement. Vous et moi avons travaillé dans le domaine de la politique municipale. C'est maintenant le temps du budget. Les municipalités le savent; elles n'ont qu'à planifier leurs projets et à demander aux provinces de l'appuyer. Les municipalités préparent leur budget à partir de maintenant jusqu'au début de décembre. Elles ont le temps de le faire. Nous encourageons maintenant les provinces à signer l'accord le plus tôt possible, étant donné que nous voulons que ces fonds soient à la disposition de la population canadienne pour la prochaine saison de construction.

Mme Olivia Chow: Comment aucune information n'a été rendue publique au sujet de ce nouveau programme, comment la Ville de Toronto a-t-elle réussi à obtenir plus de 600 millions de dollars pour le métro? Par quel processus de demande est-elle passée? Le processus de demande ne commencera que le 1^{er} avril; comment la ville a-t-elle pu recevoir l'approbation? D'autres municipalités se le demandent. Il n'y a pas encore de formulaire de demande et le programme n'a pas encore conçu.

Ce financement est-il confirmé ou attendra-t-on plus tard, le 1^{er} avril, quand la ville aura présenté sa demande, de voir si le projet correspond aux critères afin de lui accorder peut-être du financement? Est-ce vrai ou pas?

L'hon. Denis Lebel: Non, c'est vrai. C'est vrai, mais comme nous l'avons indiqué au moment des annonces, le volet provincial-territorial du Plan Chantiers Canada comprendra des fonds réservés à l'Ontario, comme pour les autres provinces. Si la municipalité et la province décident qu'il s'agit d'une priorité, alors nous irons de l'avant — si c'est leur priorité. Nous respectons les champs de compétences municipales et provinciales, et si elles jugent qu'il s'agit d'une priorité, alors nous appuierons le projet. Mais si elles décident que ce n'est pas une priorité, alors ce sera leur choix. Voilà pourquoi nous avons réservé ce montant d'argent. Quand le financement total sera envoyé à la province, nous mettrons ce montant de côté. Il faut toutefois que le projet constitue une priorité pour la municipalité et la province.

Je répète exactement le même message. Le Québec demande un nouveau train sur le nouveau pont. Si la province souhaite réserver des fonds à cette fin, elle peut le faire immédiatement. Pour les infrastructures du Fonds Chantiers Canada et le développement économique national, c'est autre chose. Nous ne pouvons réserver de fonds maintenant parce que les projets seront évalués en fonction de leur mérite. Mais pour cette partie de l'enveloppe, nous pouvons réserver des fonds si les municipalités et les provinces considèrent qu'il s'agit d'une priorité.

Mme Olivia Chow: Ainsi, les municipalités et les provinces, peu importe lesquelles, devront déterminer si le projet A est leur première priorité et si le projet B constitue leur deuxième priorité. Elles recevront le financement en conséquence, si c'est leur principale priorité. Par exemple, pour que la Ville de Toronto, en Ontario, puisse recevoir du financement pour le métro, elle devra indiquer que ce projet constitue sa principale priorité. Ai-je raison?

• (1550)

L'hon. Denis Lebel: Il peut s'agir de leur principale priorité ou d'une priorité quelconque.

Mme Olivia Chow: Une de leurs grandes priorités.

L'hon. Denis Lebel: Si le projet cadre avec leur enveloppe, elles obtiendront du financement. Mais elles ne peuvent attendre plus que cette enveloppe.

Mme Olivia Chow: Non, ce n'est pas possible.

L'hon. Denis Lebel: Mais s'il s'agit de leur priorité, que le projet cadre avec l'enveloppe et qu'elles veulent obtenir le financement...

Mme Olivia Chow: En parlant d'enveloppes budgétaires, je sais que les municipalités rurales sont très préoccupées. Elles veulent, à l'instar des néo-démocrates, qu'un volet soit destiné aux petites collectivités afin que leur financement soit protégé et qu'elles ne passent pas après les grands projets de plusieurs milliards de dollars des centres urbains importants.

Instaurera-t-on un volet destiné aux petites collectivités pour que le Canada rural reçoive sa juste part de financement?

L'hon. Denis Lebel: J'ai déjà été maire d'une petite ville de 10 000 habitants. Jamais auparavant il n'y avait eu... notre gouvernement a rendu permanent le Fonds de la taxe sur l'essence, lequel prévoit des fonds prévisibles année après année. Les petites municipalités du pays peuvent maintenant planifier 10 ans d'avance, car elles savent combien d'argent elles recevront aux termes du Plan Chantiers Canada. Les grandes villes veulent avoir leur plan, comme le souhaitent les petites et moyennes agglomérations.

Mme Olivia Chow: Je ne parle pas de la taxe sur l'essence, mais du Fonds Chantiers Canada, du programme de subventions.

L'hon. Denis Lebel: Oui. Tout d'abord, les fonds tirés de la taxe sur l'essence sont versés aux municipalités qui établissent leurs propres priorités. L'autre partie du programme concerne les provinces et territoires.

Mme Olivia Chow: Le programme de subventions comprendra-il alors un volet destiné aux petites municipalités?

L'hon. Denis Lebel: Nous travaillons avec les provinces et territoires, et dans cette partie du plan, dans Chantiers Canada, si on divise les fonds tirés de la taxe sur l'essence et ce qui va directement aux municipalités, le reste... Les paramètres ne sont pas encore publics; nous y travaillons.

Le président: D'accord, merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur McGuinty, vous disposez de sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, mardi passé, le 12 novembre, lors d'une inspection de routine, une fissure d'une largeur de 2 mm a été découverte sur des poutres de béton du pont Champlain. L'une des trois voies en direction de la Rive-Sud a été fermée immédiatement et ne rouvrira que dans quatre semaines environ, ce qui causera des problèmes d'engorgement majeur pour la ville de Montréal.

En janvier 2014, cela fera huit ans que votre gouvernement est au pouvoir. Les notes d'information ministérielle révèlent que le gouvernement sait depuis 2006 que le pont Champlain pose de très sérieux problèmes. Ces problèmes sont tellement sérieux qu'une semaine avant la campagne électorale de 2011, votre gouvernement a envoyé le sénateur Larry Smith faire des annonces à ce sujet. M. Smith avait été nommé au Sénat trois jours avant de déclarer qu'il se présentait comme candidat conservateur dans sa circonscription. Sur votre site Web, vous publiez toujours ses remarques, où il est question d'investissements et de l'importance de réaliser des progrès dans le dossier du pont Champlain.

À l'intention des gens qui suivent cette grande question, j'ai plusieurs questions à vous poser. J'aimerais que vous les preniez en note et que vous y répondiez à votre convenance.

Premièrement, pourquoi le système de train léger prévu pour le pont ne sera-t-il pas prêt au même moment que le nouveau pont, qui est prévu pour 2021, sauf erreur?

Deuxièmement, vous avez dit que s'il n'y avait pas de péage, il n'y aurait pas de pont. Pourriez-vous produire au comité et aux Canadiens les analyses qui ont été faites sur les effets distributifs possibles, par exemple l'accroissement de la circulation sur les autres ponts sans péage? Ces analyses ont-elles été faites?

Finalement, pourquoi le gouvernement a-t-il attribué un contrat de plus de 15 millions de dollars à un fournisseur unique qui ne connaît pas bien le dossier du pont Champlain?

Je pense que les Canadiens méritent des réponses à ces questions importantes.

L'hon. Denis Lebel: D'abord, ce n'est pas en 2006 qu'on a pris connaissance des problèmes relatifs au pont, mais bien avant. Le gouvernement libéral était alors en place et il y avait des ministres de premier plan de la région de Montréal, mais personne n'a rien fait.

Depuis notre arrivée au gouvernement, nous avons investi 380 millions de dollars pour maintenir le pont actuel et nous sommes résolument au travail pour en bâtir un nouveau. Il est très important pour nous de respecter les compétences dans ce dossier. La compétence en matière de transport en commun par rapport au choix du train léger sur rail relève de la province.

Je reviens sur l'enveloppe d'infrastructures, sujet qui a été abordé à la question précédente. Dans l'enveloppe précédente de Chantiers Canada, votre propre province, l'Ontario, a choisi d'investir plus de 70 % de l'enveloppe dans le transport en commun, alors que ce chiffre était de 9 % pour le Québec. Je ne mets pas en question le choix qui a été fait par votre province, mais on ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre. Si on décide de construire des routes avec cet argent, on ne mettra pas sur pied du transport en commun. Le choix du transport en commun qui sera fait à l'avenir relève de la province de Québec, et ce sera à elle de réaliser le corridor du nouveau train.

Nous nous sommes engagés à construire des rails pour le nouveau train léger sur rail que la province a choisi. Le nouveau pont sera doté des rails nécessaires à la circulation de ce train. Le choix du train comme tel et de la compagnie qui le construira, l'emplacement des stations et des gares, toutes ces décisions relèvent du gouvernement du Québec. Si jamais le train n'est pas livré lorsque le pont sera prêt, cela relèvera du gouvernement du Québec, et non du gouvernement fédéral.

• (1555)

M. David McGuinty: C'est donc la faute du Québec.

L'hon. Denis Lebel: Le transport en commun est de la compétence du gouvernement du Québec uniquement. Par conséquent, si le projet de train léger sur rail connaissait du retard, ce serait la responsabilité de la province. Je ne dis pas qu'il y en aura un, mais on verra. C'est son dossier. Elle a la responsabilité de réaliser le projet.

C'est clair à nos yeux: pas de péage, pas de pont.

[Traduction]

Il importe de se rappeler que c'est le seul endroit de la province où le pont appartient au pays.

[Français]

Ailleurs, nous possédons des ponts interprovinciaux.

[Traduction]

Les seuls endroits au pays se trouvent entre la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard et entre Gatineau et Ottawa, soit entre deux provinces.

[Français]

Nous sommes propriétaires à 100 % du pont Jacques-Cartier et du pont Champlain, et nous sommes propriétaires à 50 % du pont Mercier, l'autre moitié appartenant au gouvernement du Québec.

En même temps, nous réalisons un autre projet, celui du pont entre Windsor et Detroit. Encore là, il y aura un péage. Les utilisateurs devront, comme dans la grande région de Montréal, payer pour circuler sur le nouveau pont. Selon nous, c'est essentiel. Il est essentiel d'alléger la facture des contribuables de partout au pays, lesquels paieront une partie du pont, en appliquant le principe de l'utilisateur-payeur. Le premier ministre l'a répété vendredi.

Pour ce qui est de la firme ARUP, tout d'abord, il faut mentionner que le contrat lui a été octroyé par les fonctionnaires de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada parce qu'elle travaillait déjà au projet du nouveau pont sur le Saint-Laurent, avec le plan d'affaires. Vous avez parlé d'études sur le péage. Je parle d'ARUP parce que je veux en venir au plan d'affaires. La prochaine étape importante pour nous dans le dossier du nouveau pont sur le Saint-Laurent est la réception du plan d'affaires, qui présentera différents scénarios de péage. Cela veut dire que 13 différents scénarios d'architecture du pont auront été analysés. Quand on recevra le plan d'affaires, les études qui concernent le péage seront analysées et, à ce moment-là, on pourra voir comment on travaillera.

La firme ARUP, qui a été engagée, est un des partenaires de PricewaterhouseCoopers, qui réalise le plan d'affaires. Depuis le début, la firme travaille sur ce dossier avec PricewaterhouseCoopers. Elle a aussi travaillé au projet de l'autoroute 30, au Québec, qui constitue un succès et qui a coûté plus de 1 milliard de dollars. On prétend qu'ARUP a été engagée alors qu'elle n'avait pas d'expérience. Pourtant, elle a travaillé à un projet de route de plus de 1 milliard de dollars. Il s'agit d'une firme réputée mondialement pour

son travail en matière de ponts partout dans le monde. Dire qu'elle ne connaît pas les ponts est erroné.

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous accordons maintenant la parole à M. Braid pour sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue, à vous et à votre personnel, devant le comité aujourd'hui. Nous vous savons certainement gré de nous accorder de votre temps afin de nous communiquer une mise à jour de votre ministère.

Monsieur le ministre, dans votre exposé, vous avez brièvement traité des divers programmes de soutien des infrastructures du gouvernement fédéral. En 2007, bien sûr, notre gouvernement a instauré le Fonds Chantiers Canada initial. Ce fonds en est maintenant à ses derniers mois. Entre-temps, nous avons, dans notre dernier plan économique de 2013, reconduit le Fonds Chantiers Canada, qui constitue maintenant le fonds d'infrastructure le plus long de l'histoire canadienne, avec plus de 50 milliards de dollars.

Lors de l'élaboration du nouveau Fonds Chantiers Canada, je présume, monsieur le ministre, qu'on a beaucoup consulté les intervenants importants, les provinces et les municipalités. Pourriez-vous nous dire quelles consultations ont eu lieu et comment elles ont contribué à l'élaboration du nouveau Fonds Chantiers Canada?

• (1600)

L'hon. Denis Lebel: Merci.

Depuis le début du processus de renouvellement du Plan Chantiers Canada, nous avons tenu 13 tables rondes à l'échelle du pays. Plus de 700 partenaires et intervenants ont participé au processus de renouvellement. La Fédération canadienne des municipalités était présente dans toutes les régions que nous avons visitées et à toutes les rencontres, et elle était très satisfaite de ce que nous avons annoncé concernant le nouveau Plan Chantiers Canada.

Nous avons tenu des réunions avec le secteur privé parce qu'il nous importait de connaître ses idées ou ses points de vue sur le nouveau Plan Chantiers Canada. Ces consultations ont connu un vif succès, et depuis l'annonce du nouveau Plan Chantiers Canada, dans le dernier budget, tous ces intervenants sont heureux et fiers de ce que nous avons accompli ensemble. Nous continuerons de travailler avec eux. Ils continuent de collaborer avec nous. Nous ne considérons pas qu'à Ottawa, nous avons toutes les solutions qui conviennent aux citoyens d'une ville ou d'une région du pays. Nous respectons les champs de compétences et c'est ainsi que nous voulons continuer de travailler.

M. Peter Braid: L'importante question du transport en commun a été soulevée aujourd'hui. Les provinces et les municipalités nous indiquent que c'est pour elles une priorité, mais il ne manque pas d'occasions, pour le gouvernement fédéral, de les aider à satisfaire les besoins prioritaires à cet égard dans le cadre de ses programmes d'infrastructure.

Pourriez-vous nous parler de la question, monsieur le ministre?

L'hon. Denis Lebel: Oui. Le gouvernement a investi plus de 5 milliards de dollars dans le transport en commun, tout en respectant entièrement les compétences régionales et locales. Comme je l'ai indiqué précédemment, nous considérons très important de respecter le fait qu'un conseil municipal est, quelque part au pays, le mieux habilité à trouver des solutions pour sa ville. Ici, à Ottawa, nous n'avons pas de solutions pour Vancouver, Toronto ou d'autres villes dotées d'un réseau de transport en commun.

Nous voulons continuer de travailler à cet égard. Nous entendons souvent que les programmes de transport en commun nationaux... Les villes veulent plus d'argent et elles disposeront maintenant de fonds supplémentaires pour réaliser leurs projets.

Le transport en commun est admissible dans les quatre catégories du Fonds Chantiers Canada. Si une ville décide d'aller de l'avant, certaines municipalités et, je dois être honnête, la plupart des grandes villes du pays ont investi tout l'argent qu'elles ont reçu aux termes du Fonds de la taxe sur l'essence dans le transport en commun. C'est leur décision, et nous l'avons appuyée. Nous savons que le transport en commun est crucial pour la circulation et l'économie du pays.

Nous avons été un excellent partenaire. Nous continuerons de l'être, mais nous ne prendrons jamais de décision au nom des gens qui ont été élus par la population d'une ville et dont ils forment le conseil municipal.

M. Peter Braid: C'est merveilleux. Merci.

Pour éclaircir un point abordé précédemment, le gouvernement fédéral, par l'entremise du Plan Chantiers Canada, par exemple, ou du Fonds de la taxe sur l'essence, n'appuiera les projets de transport en commun que si la municipalité et la province ont toutes deux indiqué qu'il s'agit d'une priorité, que ce soit un projet de prolongement du métro à Toronto, un réseau de transport express léger dans la région de Waterloo ou un autre réseau de transport dans une région quelconque du pays. Le gouvernement fédéral sera partenaire à part entière du projet si la province et la municipalité jugent qu'il s'agit d'une priorité. Est-ce exact?

L'hon. Denis Lebel: Vous avez absolument raison. C'est ce que nous avons fait par le passé et nous voulons continuer d'appliquer les paramètres du Plan Chantiers Canada. Nous travaillons à la deuxième partie avant d'aborder le Fonds de la taxe sur l'essence. Nous poursuivrons nos travaux à cet égard. Il s'agit avant tout du choix de la municipalité et de la province.

M. Peter Braid: C'est excellent.

Monsieur le ministre, je sais que le pont Champlain de Montréal vous a tenu fort occupé, notamment au cours de la dernière semaine.

[Français]

J'aimerais vous poser une question en français sur le pont Champlain.

Vous avez été clair: l'objectif est de livrer le nouveau pont le plus rapidement possible. Depuis, plusieurs gestes ont été posés pour accélérer la construction du nouveau pont. Pouvez-vous nous donner des détails sur ce qui est fait pour accélérer la construction?

• (1605)

L'hon. Denis Lebel: Je vous remercie de la question. Ce que je vais vous dire constitue une suite à la réponse que je donnais plus tôt à notre confrère du Parti libéral.

Au moment où Travaux publics et Services gouvernementaux Canada devait accorder le montant de 15 millions de dollars, en choisissant la firme ARUP, on optait pour l'efficacité afin d'accélérer le processus. En effet, cette firme était déjà bien au fait des processus

liés au nouveau pont. Lorsque nous avons annoncé, le 2 octobre dernier, la construction du pont-jetée de l'île des Soeurs, nous avons rendu public, au même moment, un rapport d'ingénierie. Nous demandons régulièrement des rapports d'ingénierie pour savoir où nous en sommes.

Quant à l'état du pont, le rapport de Buckland & Taylor nous a demandé encore plus d'engagements, autant pour conserver le pont actuel que pour revoir les échéanciers du nouveau pont. Au cours des prochaines semaines, nous ferons connaître un nouvel échéancier. Nous travaillons très fort pour être prêts le plus rapidement possible et, bien sûr, conserver le pont actuel. Cependant, la sécurité de la population est la chose la plus importante pour notre gouvernement et pour la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Cette faille de 2 mm a été trouvée à 3 heures du matin lors d'une des inspections réalisées tous les jours et toutes les nuits, avant que le trafic du matin ne s'engage sur le pont. Le fait que le travail se fasse est sécurisant pour les gens. Évidemment, trouver une faille n'est pas sécurisant, mais nous faisons le travail nécessaire. Cela démontre avec quel sérieux nous assurons l'entretien du pont Champlain. En effet, de 100 à 200 personnes travaillent tous les jours sur le pont actuel. Nous nous assurons que le pont est sécuritaire lorsqu'il est ouvert, bien sûr, et nous bâtirons le nouveau pont avec grande diligence, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci. Votre temps est écoulé monsieur Braid.

Nous entendrons maintenant M. Komarnicki pour sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci, monsieur le président.

Bienvenue, monsieur le ministre, devant le comité.

Je sais que vous avez mentionné les nombreux projets d'infrastructure qui ont été mis en oeuvre à l'échelle du pays, et je peux vous dire que dans ma circonscription de Souris—Moose Mountain, un certain nombre de projets ont été bien accueillis par les municipalités. Bien entendu, les besoins sont toujours considérables sur le plan des infrastructures, et deux grands projets ont été exécutés dans ma ville aux termes du Fonds de la taxe sur l'essence. J'ai parlé au gestionnaire municipal et au maire de la ville, et je sais que la souplesse dont ils disposaient pour l'application des fonds leur posait problème. Généralement, je peux dire que les municipalités de ma circonscription ont accueilli très favorablement ce que nous avons fait concernant le Fonds de la taxe sur l'essence, pas seulement le fait d'avoir doublé le financement, mais aussi de l'avoir indexé et prolongé.

Ils m'ont toutefois parlé de la souplesse qu'ils pourraient avoir pour faire ce qu'il faut pour permettre à leurs collectivités de croître. L'infrastructure a toujours un rôle important à jouer à cet égard.

Quand vous avez parlé aux intervenants — et vous avez affirmé avoir parlé avec un grand nombre d'entre eux —, que pensaient-ils des possibilités qui pourraient s'offrir à eux au sujet du remboursement de la taxe sur l'essence?

L'hon. Denis Lebel: C'est la raison pour laquelle nous avons ajouté de nouvelles catégories au Fonds de la taxe sur l'essence, mais nous persistons à croire qu'il faut affronter... Avant la grande inauguration d'un aréna, il faut affronter un problème d'eau. Cela fait partie de ce dont nous nous occupons, mais nous avons ajouté de nouvelles catégories. Voilà pourquoi, aux catégories existantes du transport en commun, des infrastructures pour l'approvisionnement en eau potable, pour le traitement des eaux usées et des déchets solides, des systèmes énergétiques communautaires, des routes et des ponts locaux, et du renforcement des capacités, nous avons ajouté les autoroutes, les aéroports locaux et régionaux, les lignes ferroviaires sur courtes distances, le transport maritime à courte distance, l'atténuation des effets des catastrophes, les infrastructures de connectivité et à large bande, le réaménagement des friches industrielles, la culture, le tourisme, les sports et les loisirs.

Nous travaillons toutefois avec les provinces. Quand ce plan a vu le jour en 2006-2007, j'étais dans le monde de la politique municipale. Quand on nous a demandé si nous avions un plan d'infrastructure, tout allait bien pour ma ville, mais certaines villes ignoraient où se trouvaient leurs conduites. La situation s'est grandement améliorée depuis. Ce n'est pas seulement l'âge des infrastructures, mais nos connaissances à l'égard de ces infrastructures qui se sont améliorées. Je suis convaincu que l'ajout de ces nouvelles catégories ravira les municipalités et les intervenants.

M. Ed Komarnicki: Il ne fait aucun doute que cette prolongation sera bien accueillie. J'ai remarqué que dans ma circonscription, des lignes ferroviaires sur courtes distances, des aéroports régionaux et locaux, ainsi que des autoroutes ont besoin de financement. Ce sont tous des investissements importants.

J'ai récemment rencontré la Ville de Midale et un certain nombre de municipalités, lesquelles cherchaient à concevoir un projet régional, pour présenter éventuellement une demande, afin de toutes les approvisionner en eau à partir d'une seule source. Elles considéraient que si elles pouvaient s'unir et présenter une demande les englobant toutes, ce serait une façon de faire économique qui permettrait certainement de fournir ce dont les villes ont besoin pour croître. Je présume que je peux leur dire, sans craindre de me tromper, que c'est une catégorie qui serait envisagée dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence. Et je me doute qu'il y aurait des catégories semblables dans d'autres programmes d'infrastructure que vous avez en tête, particulièrement pour les petites collectivités.

• (1610)

L'hon. Denis Lebel: C'est quelque chose que nous voyons de plus en plus, mais comme je l'ai indiqué au début, nous devons respecter les compétences. J'ai répondu à cette question avant — au cours du processus de consultation auprès des intervenants —, mais tout dépend de la province. Dans certaines d'entre elles, nous devons, pour établir ce plan, discuter avec les ministres des Affaires municipales, des Transports, de l'Infrastructure et des Affaires intergouvernementales.

Cela dit, nous avons travaillé avec de nombreux ministres dans plusieurs provinces. Nous collaborons avec ces dernières pour respecter leurs compétences, mais c'est aux municipalités qu'il revient avant tout de répondre, indépendamment des provinces et territoires. Quand des municipalités travaillent ensemble pour mettre sur pied des plans de gestion des eaux usées, il s'agit d'une question qui relève principalement des compétences provinciales initiales, mais nous sommes de bons partenaires et nous voulons continuer de l'être.

M. Ed Komarnicki: Si j'ai bien compris, vous attendez l'entrée en vigueur d'un accord avec les provinces et les territoires pour la mise en place de certains des éléments dont vous avez parlé, mais je crois comprendre également que les collectivités obtiendront des précisions au sujet du programme et que des aspects de celui-ci seront mis en oeuvre afin d'aider les collectivités à gérer les éléments du programme d'infrastructure autres que le fonds de la taxe sur l'essence. Est-ce exact?

L'hon. Denis Lebel: Comme je l'ai mentionné, tous les accords de programmes relatifs au programme de la taxe sur l'essence ont été envoyés aux provinces le 5 novembre. Nous espérons obtenir des signatures sous peu.

En ce qui a trait aux paramètres pour le reste du plan Chantiers Canada, nous avons déjà précisé que nous ferons en sorte que les municipalités et les provinces soient prêtes pour la saison de la construction. Ces paramètres seront bientôt fixés après quoi il faudra signer ces accords avec les provinces et les territoires. Nous espérons que tout se déroulera comme prévu, car ils attendent cet argent et nous voulons le leur donner afin qu'ils puissent accomplir des projets pour le bien des Canadiens.

M. Ed Komarnicki: Merci, monsieur le ministre.

Vous avez parlé de la construction d'une voie de contournement pour les camions sur la Route 39 à Estevan, en Saskatchewan, là où j'habite. Je sais que les gens de cette région sont impatients de voir ce projet réalisé. Je suis heureux de constater que ces fonds ont été réaffectés à la construction d'infrastructures, et je suis convaincu que le projet sera amorcé au cours de la prochaine année.

Merci, monsieur le ministre.

Le président: Il vous reste une minute.

L'hon. Denis Lebel: Puis-je formuler un commentaire?

Nous n'avons pas réduit les sommes d'argent. Les provinces et les territoires nous envoient leurs factures et nous les payons. Parfois, un projet peut accuser des retards... nous n'avons annulé aucun projet à cause d'un retard; nous n'avons fait que retarder le paiement, c'est tout. En vertu du budget, nous devons suivre un processus de gestion de l'argent. C'est la raison pour laquelle des fonds ont été réaffectés. Mais, nous n'avons annulé aucun projet en raison de retards.

Nous remboursons les provinces. Si elles ne nous envoient pas de factures, nous ne pouvons pas les rembourser. C'est ainsi que fonctionne le processus. Lorsque nous recevons une facture, nous la payons.

[Français]

Monsieur Lévesque, voulez-vous ajouter quelque chose à cela?

[Traduction]

M. Louis Lévesque (sous-ministre, ministère des Transports): Le ministre a très bien décrit le problème qui survient continuellement avec les crédits pour infrastructures. Nous devons avoir suffisamment de crédits pour un exercice donné. Si des demandes de remboursements sont acheminées... bien souvent, il y a péremption des crédits en raison de retards dans les travaux ou dans l'acheminement des demandes de remboursements. Toutefois, ces fonds ne sont pas perdus; ils sont réactivés. C'est essentiellement ce que nous faisons avec le Budget supplémentaire des dépenses. Maintenant que nous nous attendons à recevoir des demandes de remboursements, nous avons les fonds nécessaires pour effectuer les paiements.

Le président: Merci. Je suis désolé, mais votre temps est écoulé. Notre prochain intervenant sera M. Mai.

Puisque nous n'avons presque plus de temps, je permettrai à M. Mai et à un autre intervenant de poser une seule question chacun.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Vous avez dit que j'avais cinq minutes.

Le président: En temps normal, monsieur Mai, dans le cadre d'une séance de deux heures... La présente séance a été scindée en deux. Vous pouvez poser une seule question. C'est la procédure habituelle.

• (1615)

[Français]

M. Hoang Mai: Merci d'être ici aujourd'hui, monsieur le ministre. Ma question comportera plusieurs volets.

Premièrement, vous parlez du rapport de Buckland & Taylor du 26 septembre 2013, qui n'a malheureusement pas trouvé le problème par rapport à la poutre. Cependant, je vais citer le passage suivant du rapport:

Buckland & Taylor LTd. (B&T) n'a pas effectué d'inspection sur place ni d'examen détaillé des composants autres que les poutres de rive des travées [...] Une analyse structurale détaillée et des conclusions ont été élaborées à partir des documents fournis par PJCCI représentant l'état de l'ouvrage.

Allez-vous rendre publics tous ces documents qui ont été fournis par la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée?

En ce qui a trait à la firme ARUP que vous avez mentionnée, nous avons une inquiétude. Un premier contrat de 15 millions de dollars a été accordé sans appel d'offres. Vous avez mentionné qu'il s'agissait d'une question d'urgence. Encore une fois, allez-vous utiliser la question de l'urgence alors que vous vous êtes trainé les pieds dans le remplacement du pont?

[Traduction]

Le président: En réalité, monsieur Mai, vous avez posé deux questions. Je vais permettre au ministre d'y répondre.

[Français]

L'hon. Denis Lebel: On a tenu une autre rencontre vendredi passé. Depuis le début du processus concernant le nouveau pont sur le Saint-Laurent, 60 rencontres ont eu lieu entre les gens de Transports Canada et les gens du gouvernement du Québec. Il y a eu 50 rencontres avec les gens des municipalités et 50 rencontres avec les différents partenaires.

Dans votre deuxième question, vous dites qu'il s'agit d'un premier contrat, mais ARUP a été engagée pour réagir à un contrat qui avait déjà été accordé, avec Buckland & Taylor. Votre préambule contient beaucoup de faux éléments. Il est totalement faux de dire qu'il s'agit d'un premier contrat, puisque 380 milliards de dollars ont été investis. Alors, il a fallu que des contrats aient été accordés quelque part.

On veut réduire les délais. Le rapport de Buckland & Taylor comporte certaines demandes. De nouvelles sommes de 400 à 500 millions de dollars devront être investies pour entretenir le pont actuel en attendant que le nouveau pont soit prêt. J'espère que vous voterez en faveur de cette mesure, cette fois-ci. Plusieurs contrats ont été accordés et ARUP a été embauchée parce qu'elle était déjà engagée dans le dossier, étant partie prenante du plan d'affaires à la suite de son engagement avec PricewaterhouseCoopers.

M. Hoang Mai: C'est justement une inquiétude que nous avons.

L'hon. Denis Lebel: Cette firme a fait du travail; elle est établie un peu partout dans le monde et a beaucoup d'expérience en matière de ponts. Les choses ont été faites selon les règles de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. De notre côté, nous

allons continuer à faire en sorte que chacune des étapes soit respectée. La sécurité de la population est vraiment essentielle pour nous.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Toet, vous pouvez poser une question.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président. Merci aussi au ministre d'avoir accepté notre invitation. C'est toujours un plaisir de vous accueillir.

Concernant le Budget supplémentaire des dépenses, je crois qu'il est très important de souligner que notre gouvernement se concentre sur la réduction du déficit. Nous voulons contrôler le déficit et l'éliminer. Nonobstant cela, peut-être pourriez-vous nous confirmer qu'il y a bel et bien une augmentation marquée du Budget supplémentaire des dépenses (B) d'Infrastructure Canada. Je crois qu'il s'agit d'une très bonne nouvelle. Cela montre aux citoyens que nous accordons beaucoup d'importance au renouvellement de l'infrastructure.

Dans votre exposé, vous avez parlé de la diminution de l'âge moyen des infrastructures qui est passé de 17 à 14,4 ans, ce qui est moins élevé que l'âge moyen affiché entre 1961 et 2011. Il s'agit d'une nette amélioration.

Pourriez-vous nous confirmer que le budget d'Infrastructure Canada est nettement plus élevé?

L'hon. Denis Lebel: C'est exact. Puisque nous allons continuer de soutenir le renouvellement des infrastructures, je suis convaincu que l'âge moyen des infrastructures continuera de baisser. Nous avons effectivement augmenté notre budget. Celui-ci sera équilibré et nous continuerons d'apporter notre soutien aux municipalités, aux provinces et aux territoires dans le renouvellement des infrastructures. En réalité, les infrastructures se traduisent par des revenus et des emplois. Elles favorisent aussi la croissance économique, puisqu'elles attirent davantage d'investissements.

Le président: Merci beaucoup d'avoir accepté notre invitation, monsieur le ministre.

Je peux vous accorder une minute supplémentaire si vous voulez ajouter quelque chose.

L'hon. Denis Lebel: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens simplement à dire que nous désirons poursuivre la collaboration avec le comité. Les Canadiens s'attendent à ce que nous travaillions dans leur intérêt. C'est ce que nous avons fait avec le plan d'infrastructure et nous allons poursuivre nos efforts.

• (1620)

[Français]

Nous avons vraiment pris cela au sérieux, monsieur le président. J'ai été nommé au ministère des Transports en mai 2011. Or 140 jours plus tard, nous annonçons la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent. Nous nous employons à faire de ce nouveau pont un outil économique. Si ça avait été politique, nous l'aurions peut-être annoncé dans le cadre de la campagne électorale de 2011, mais ce n'est pas ce que nous avons fait.

J'espère qu'on respectera le fait que nous faisons le travail, que le pont est sécuritaire, qu'il y a des capteurs et que c'est suivi de façon professionnelle. J'espère qu'on ne fera pas peur à la population pour gagner des votes. Nous faisons un bon travail afin de sécuriser la population.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Encore une fois, merci, monsieur le ministre. Je tiens également à remercier Mme Dazé, Mme Rascanin et M. Lévesque d'être venus.

Nous allons suspendre la séance pour quelques minutes afin de permettre au ministre Lebel de quitter la table et à Mme la ministre Raitt de s'installer.

• (1620)

(Pause)

• (1625)

Le président: Reprenons.

Madame la ministre Raitt, bienvenue. Nous vous remercions d'avoir accepté notre invitation.

Monsieur Lévesque, madame Borges et monsieur Morency, merci à vous d'être venus.

Sans plus tarder, je vous laisse la parole, madame la ministre.

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports): Merci beaucoup.

Merci beaucoup, monsieur le président, de m'avoir invitée à venir m'exprimer devant le comité. Je suis impatiente de recevoir vos conseils et de compter sur votre appui dans mes efforts visant à assumer les responsabilités de mon nouveau portefeuille.

C'est la première fois que je me présente devant vous en tant que ministre des Transports. Je suis très heureuse d'être ici pour vous parler du Budget supplémentaire des dépenses (B) du ministère. Le ministère des Transports demande 12,9 millions de dollars de nouveaux fonds. Plus tard, mes fonctionnaires et moi serons heureux de vous expliquer les raisons de cette demande et la façon dont nous prévoyons utiliser l'argent des contribuables dans l'intérêt des Canadiens.

Bien que je sois ici pour parler de questions budgétaires, ma vraie mission consiste à renforcer la nécessité de mettre en place un système de transport sécuritaire au pays ainsi que mon engagement personnel, et bien entendu, l'engagement inébranlable de notre gouvernement, à cet égard. Le projet de loi C-3, Loi visant la protection des mers et du ciel canadiens, présenté au Parlement le mois dernier dans le cadre des mesures exhaustives adoptées par notre gouvernement afin de mettre en place un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes au pays, constitue un bon exemple de cet engagement. Monsieur le président, en tant que nation commerçante, la croissance économique du Canada, les emplois et la prospérité du pays dépendent énormément du transport maritime. La circulation sécuritaire des pétroliers est un élément essentiel de nos efforts visant à accroître le commerce, puisque cela permet de créer des emplois et favorise la croissance et la prospérité à long terme de tous les Canadiens. La Loi visant la protection des mers et du ciel canadiens renforce notre engagement à protéger les côtes canadiennes en assurant le transport sécuritaire et fiable de nos ressources naturelles. Le projet de loi C-3 modifie certaines lois existantes et propose une nouvelle loi.

Les modifications proposées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime permettront de combler une lacune importante dans le régime de responsabilité et d'indemnisation actuel et de mettre en oeuvre une nouvelle convention internationale qui couvre les incidents mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses transportées par navires. Il peut s'agir de produits chimiques, de produits pétroliers raffinés, de gaz naturel liquéfié — tous des produits transportés par voie maritime, en vrac ou dans des contenants. En vertu de cette convention, les propriétaires de navires seraient uniquement tenus responsables des dommages, y compris

les conséquences liées à des incidents de pollution marine. Cette convention permettrait également la mise sur pied d'un nouveau fonds international d'indemnisation. Le montant total de l'indemnisation pour chaque incident s'élèverait à environ 400 millions de dollars. Le Canada a joué un rôle important dans l'élaboration de cette convention au sein de l'Organisation maritime internationale.

Les modifications proposées à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada permettraient de renforcer les exigences actuelles applicables à la prévention et à la préparation en cas de déversements aux installations de manutention d'hydrocarbures, d'augmenter la capacité de Transports Canada en matière de surveillance et d'application de la loi et d'améliorer les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures. Ces changements permettraient, entre autres, d'accroître l'utilisation de sanctions pécuniaires administratives en matière de prévention de la pollution et d'intervention. Il s'agit d'un outil d'application de la loi et de conformité qui permet aux inspecteurs de marine, ceux qui sont aux premières lignes, d'imposer des amendes à ceux qui contreviennent aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Monsieur le président, je peux vous assurer que la circulation sécuritaire de pétroliers est notre priorité. La prévention de déversements grâce à des règlements stricts, à l'application rigoureuse de ces règlements et à une meilleure préparation en cas de déversements nous place sur la bonne voie à cet égard. Nous avons adopté de nouvelles mesures de sécurité relatives aux oléoducs et aux pétroliers ainsi que des règles strictes visant à punir les pollueurs. Je tiens à rappeler au comité qu'en mars dernier, notre gouvernement a annoncé qu'il allait accroître le nombre d'inspections de tous les pétroliers étrangers. Nous allons augmenter le financement du Programme national de surveillance aérienne afin de garder un oeil sur les pétroliers qui circulent dans les eaux canadiennes. Nous avons également élargi la recherche scientifique sur les produits pétroliers non conventionnels et assuré l'installation et le maintien d'un système d'aide à la navigation comprenant des dispositifs — bouées, lumières, indicateurs — qui permettent de prévenir les navires de la présence d'obstacles et de délimiter les routes de navigation privilégiées.

De plus, monsieur le président, notre gouvernement a annoncé la mise sur pied d'un comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes ayant pour mandat d'analyser le système canadien actuel de sécurité pour les pétroliers. Le comité a rencontré plus de 70 intervenants afin de discuter de la sécurité des pétroliers. Je tiens à remercier le comité de tous ses efforts. Conformément à son mandat, annoncé en mars dernier, le comité m'a fait parvenir un rapport le 15 novembre, et celui-ci fait l'objet d'une analyse. Lorsque le rapport aura été traduit dans les deux langues officielles, nous le publierons.

Depuis ma nomination en tant que ministre des Transports, en juillet dernier, j'ai également rencontré des représentants des Premières Nations et des municipalités afin de discuter des mesures prises par notre gouvernement en matière de sécurité des pétroliers.

Grâce à tous ces éléments, ainsi qu'aux réunions tenues et aux mesures adoptées, la circulation des pétroliers sera plus sécuritaire, plus responsable sur le plan environnemental et, surtout, nous aurons un système de classe mondiale.

•(1630)

Si vous me le permettez, monsieur le président, avant de passer aux questions des membres du comité, j'aimerais parler des mesures que nous avons prises relativement au transport de marchandises dangereuses et à la sécurité ferroviaire. Nous prévoyons adopter une approche similaire dans le cadre de nos initiatives de sécurité de classe mondiale pour les pétroliers, c'est-à-dire nous concentrer sur la prévention, l'intervention et la responsabilité. Comme nous l'ont démontré la tragédie du Lac-Mégantic et d'autres déraillements survenus récemment, rien n'est plus important que la sécurité des citoyens canadiens et c'est une responsabilité que tous ceux présents dans cette pièce prennent très au sérieux.

Immédiatement après la tragédie du Lac-Mégantic, j'ai déposé une injonction ministérielle à l'intention des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, injonction qui comprenait six mesures obligatoires. Plus important encore, j'ai également ordonné aux compagnies de chemin de fer, au moyen d'un ordre ministériel, d'élaborer des règles afin qu'elles se conforment en tout temps à ces exigences. De plus, j'ai demandé aux fonctionnaires du ministère des Transports du Canada d'accélérer l'élaboration et la mise en oeuvre de règlements qui tiennent compte des modifications apportées récemment à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Cependant, monsieur le président, nous n'arrêterons pas là. L'augmentation du volume de marchandises dangereuses qui circulent par voie ferroviaire un peu partout au pays nous montre qu'il est essentiel de renforcer le système de transport ferroviaire canadien. Le gouvernement s'y est engagé dans le discours du Trône. En attendant les résultats de l'enquête sur l'accident survenu à Lac-Mégantic et d'autres incidents, nous allons adopter des mesures ciblées afin d'accroître davantage la sécurité dans le transport des marchandises dangereuses.

Le mois dernier, j'ai rédigé un ordre obligeant les importateurs et les transporteurs de pétrole brut à effectuer une analyse de classification du pétrole brut. Les résultats de ces analyses doivent être fournies au ministère des Transports du Canada sur demande et les parties concernées doivent mettre à jour leurs fiches de données de sécurité et en fournir immédiatement une copie au Centre canadien d'urgence transport du ministère.

Dans le cadre du discours du Trône, le gouvernement a également souligné qu'il allait exiger des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer qu'elles disposent d'une couverture d'assurance plus élevée. Comme le démontrent les efforts de nettoyage et de reconstruction à Lac-Mégantic, les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer doivent pouvoir assumer les coûts des accidents dont ils sont responsables. C'est la raison pour laquelle le gouvernement exigera d'eux qu'ils disposent d'une assurance suffisante pour assumer leurs responsabilités.

Le mois dernier, j'ai rencontré le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire afin de souligner l'importance de la collaboration entre le gouvernement et l'industrie pour mettre sur pied un système de transport ferroviaire sécuritaire. Dans quelques jours, je m'entretenirai également avec le Conseil consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses afin de recevoir ses conseils sur les mesures à prendre pour améliorer la sécurité du public en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

Dans le cadre de la séance du Conseil des ministres responsables des transports à laquelle j'ai participé en septembre dernier, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales ont demandé l'adoption de mesures de sécurité ferroviaires plus rigoureuses. Ils ont également demandé à ce qu'il y ait une meilleure

communication entre les collectivités et les premiers intervenants, et nous sommes à analyser quelles seraient les prochaines étapes possibles à adopter afin de répondre à ces demandes.

Cependant, monsieur le président, je me présente aujourd'hui devant le comité afin de demander son aide. J'espère que le comité acceptera d'effectuer une revue de sécurité du système de transport du Canada. Je m'intéresse particulièrement au transport des marchandises dangereuses, le TMD, pour tous les modes de transport, que ce soit par voie terrestre, aérienne ou maritime. Nous voulons nous assurer que tous ces moyens de transport sont sécuritaires.

Je serai heureuse d'entendre vos commentaires sur les prochaines mesures que devrait adopter le gouvernement, que ce soit le dépôt régulier de rapports d'étape sur les mesures ciblées, le renforcement de la réglementation, ou l'imposition de peines plus sévères aux sociétés qui ne satisfont pas aux normes élevées en matière de sécurité. Plus précisément, j'aimerais obtenir des réponses à la question suivante: quelles autres mesures le gouvernement pourrait-il prendre pour renforcer la sécurité du transport des marchandises dangereuses, et ce, dans tous les modes de transport?

Monsieur le président, j'aimerais également recevoir les conseils des membres du comité concernant des systèmes de gestion de la sécurité plus rigoureux pour tous les modes de transport. Notre gouvernement s'est engagé à accroître la sécurité dans les transports, car un système de transport sécuritaire est essentiel au bien-être de nos citoyens. Un tel système de transport est également essentiel à la prospérité et à la croissance continue de ces secteurs importants de l'économie canadienne.

Au cours des dix dernières années, le ministère des Transports du Canada a mis en place des systèmes de gestion de la sécurité précisément dans le but d'atteindre ces objectifs. J'aimerais que les membres du comité examinent les progrès réalisés jusqu'à maintenant en répondant aux questions suivantes: quel est l'état actuel de la mise en oeuvre des SGS dans tous les modes de transport? La mise en oeuvre de SGS a-t-elle permis d'améliorer la sécurité dans nos transports? Aussi, quelles autres mesures le gouvernement pourrait-il prendre pour encourager l'adoption de SGS pour le transport aérien, maritime et ferroviaire et améliorer l'intégration de ces systèmes?

•(1635)

Afin de répondre en détail à ces questions, je recommande au comité de rencontrer des représentants de l'industrie et du gouvernement afin de connaître leurs points de vue et de recevoir leurs conseils. Je l'encourage à étudier la question sous tous ses angles et à rassurer les Canadiens que rien n'est plus important que leur santé et leur sécurité.

J'espère que vous pourrez me faire parvenir un rapport préliminaire d'ici l'été 2014.

En terminant, monsieur le président, chacune de ces mesures ciblées, jumelées aux amendements que j'ai soulignés plus tôt, témoigne de l'importance qu'accorde notre gouvernement à la mise en place d'un système de transport sécuritaire et responsable. Nous savons qu'un tel système de transport est essentiel au bien-être des citoyens et des collectivités de partout au pays et à la santé économique du Canada. Nous nous engageons à faire en sorte que toutes les parties concernées soient conscientes de leurs responsabilités en matière de transport de marchandises dangereuses à toutes les étapes du processus, du point d'origine à la destination, et qu'elles honorent ces responsabilités.

Les points que j'ai soulignés aujourd'hui démontrent l'engagement de notre gouvernement à protéger le public tout en favorisant la croissance économique à long terme, la création d'emplois et la prospérité. Ils renforcent également la nécessité de dégager suffisamment de fonds pour faire avancer ce programme ambitieux.

Je serai heureuse de répondre à vos questions et d'entendre vos commentaires sur les sujets que j'ai abordés dans mon exposé. Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, madame la ministre.

Je tiens simplement à souligner que la ministre et moi nous sommes rendus à Lac-Mégantic cet été, quelques jours seulement après que la ministre ait été confirmée dans son nouveau poste. Si je me fie à ses commentaires, et je crois qu'elle sera d'accord avec moi, nous devons tout faire pour éviter qu'une telle tragédie ne se reproduise, si possible. Ce fut une réelle tragédie, mais lorsqu'on est sur place...

Sans plus tarder, je vais laisser la parole à Mme Chow pour sept minutes. Si j'ai bien compris, vous allez partager votre temps avec M. Rousseau.

Mme Olivia Chow: C'est exact, monsieur le président. Merci.

Madame la ministre, je vous remercie d'avoir demandé au comité de mener une étude sur la sécurité ferroviaire et les SGS. Je propose la tenue d'une telle étude depuis 2006. Il y a d'abord eu le projet de loi C-7, puis le projet de loi C-6, notamment, et ensuite, le transport des marchandises dangereuses.

D'ailleurs, je proposerais une motion à cet effet à la fin de la présente séance, car nous devons aborder les travaux du comité. J'accueille favorablement votre offre de mener une telle étude.

J'aurais deux ou trois questions bien précises à vous poser. Je remarque qu'il y a quatre ans, il y avait un inspecteur fédéral pour chaque 14 wagons-citernes. Aujourd'hui, on ne compte plus qu'un seul inspecteur pour chaque 4 000 wagons-citernes. Il ne reste plus que 35 inspecteurs ferroviaires. Comment sont-ils censés effectuer des inspections adéquates s'ils sont si peu nombreux?

Dans le contexte actuel, pourquoi le budget relatif à la sécurité ferroviaire a-t-il été réduit de 19 p. 100?

L'hon. Lisa Raitt: Je vais laisser le soin au sous-ministre de répondre à votre question sur le budget.

Je vous remercie pour votre soutien concernant l'étude. Je crois que l'exercice permettrait d'obtenir des points de vue sur tous les aspects. Le comité pourrait faire de l'excellent travail à cet égard, s'il accepte de mener cette étude.

Le système de sécurité ne repose pas uniquement sur les inspecteurs. Je conviens qu'au cours des 18 derniers mois, il y a eu une augmentation du nombre de cargaisons de marchandises dangereuses, notamment des cargaisons de pétrole expédiées par wagons-citernes. Cela s'explique par le fait que le pétrole doit être acheminé au marché et que cela se fait par la voie ferrée.

En ce qui concerne notre système de sécurité, nous disposons des systèmes de gestion de la sécurité que je demande au comité d'analyser. Ces systèmes assurent que les compagnies de chemin de fer adoptent une culture de sécurité, et ce, à tous les niveaux, que ce soit pour leur personnel, leurs manuels ou leurs procédures. Ce changement de culture a entraîné une baisse du nombre d'accidents.

Le ministère des Transports dispose de règlements depuis plusieurs années et s'attend à ce que les intervenants du milieu les respectent. Lorsqu'ils ne les respectent pas, nous intervenons. Nos inspecteurs sillonnent le pays pour mener des inspections relatives au

transport de marchandises dangereuses et pour vérifier que les dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire sont respectées. Si je ne m'abuse, nous avons 35 inspecteurs pour le transport des marchandises dangereuses et environ 100 inspecteurs pour la sécurité ferroviaire.

Mais le système dépend de ses éléments internes, soit le système de gestion de la sécurité, les règlements et les inspecteurs.

Peut-être le comité discutera-t-il de la nécessité d'avoir des inspecteurs par opposition au renforcement d'autres éléments. Je suis impatiente de connaître les résultats de l'étude du comité.

Je vais maintenant laisser le soin au sous-ministre de répondre à votre question sur le budget pour la sécurité ferroviaire.

● (1640)

M. Louis Lévesque: Le budget relatif aux inspections de la sécurité ferroviaire n'a pas été réduit. Comme l'a souligné la ministre, nous avons 100 inspecteurs...

Mme Olivia Chow: Je ne parle pas des inspecteurs. Le budget total pour la sécurité ferroviaire a été réduit de 19 %. N'est-ce pas?

M. Louis Lévesque: En ce qui a trait...

Mme Olivia Chow: Ai-je raison?

M. Louis Lévesque: Il n'y a eu aucune compression budgétaire concernant les inspections de la sécurité ferroviaire.

Mme Olivia Chow: Je ne parle pas des inspections. Pardonnez-moi.

J'ai posé deux questions distinctes. La première concernait les inspecteurs. La deuxième concerne la réduction de 19 % du budget pour la sécurité ferroviaire. Ce budget n'a-t-il pas été réduit?

M. Louis Lévesque: J'ignore à quel chiffre vous faites référence. Je sais pertinemment qu'il n'y a eu aucune réduction du budget pour les inspections de la sécurité ferroviaire.

Je sais également...

Mme Olivia Chow: Monsieur le président, puisque je n'ai pas beaucoup de temps...

M. Louis Lévesque: ... que les dépenses du ministère par rapport à ses crédits varient d'un exercice à l'autre. Mais il n'y a eu aucune compression budgétaire qui pourrait avoir une incidence sur...

Mme Olivia Chow: Ce n'était pas ma question. Je vais passer à autre chose.

Le président: Il vous reste...

Mme Olivia Chow: Madame la ministre, comment prévoyez-vous éliminer progressivement les wagons-citernes DOT-111? Aussi, pourquoi ne pas rendre obligatoire l'utilisation d'un système de freinage automatique, comme c'est le cas aux États-Unis?

L'hon. Lisa Raitt: Ce sont deux questions distinctes.

En ce qui concerne les wagons-citernes DOT-111, comme vous le savez sans doute, l'Association of American Railroads a fait une recommandation la semaine dernière aux organismes de réglementation américains sur les mesures à prendre concernant la flotte de wagons-citernes, que ce soit à l'égard de leur renforcement ou des spécifications auxquelles ils doivent se conformer.

En septembre dernier, j'ai rencontré le secrétaire Foxx, qui est le secrétaire américain aux Transports. Nous avons discuté au téléphone en juillet. Nous savons qu'il s'agit d'un enjeu nord-américain. Nous devons collaborer avec nos homologues des États-Unis et nous continuerons dans cette voie. L'AAR a franchi une étape en rédigeant cette lettre et cette proposition. C'est un premier pas, et il y en aura d'autres; ces wagons-citernes n'appartiennent pas aux sociétés ferroviaires, mais plutôt aux expéditeurs, et c'est pourquoi nous tenons aussi à rencontrer les intervenants de l'industrie des produits chimiques, par exemple, et du transport pétrolier.

Il va sans dire que nous devons examiner sérieusement ces questions de wagons-citernes DOT-111. Nous avons déjà indiqué que nous aurions le nouveau modèle de wagons-citernes DOT-111 ici, au Canada, à partir de 2012. La mise en oeuvre suit son cours, et les nouveaux wagons respecteront les normes resserrées.

Toutefois, il y a 70 000 wagons en Amérique du Nord et la majorité d'entre eux sont américains. Nous devons absolument travailler avec nos homologues des États-Unis, parce que c'est un marché nord-américain intégré. Nous voulons nous assurer d'être sur la bonne voie.

Pour ce qui est du dispositif d'hyperadhérence, l'incident de VIA Rail qui s'est produit à Burlington, dans la RGT... le Bureau de la sécurité des transports a recommandé, entre autres, que nous envisagions l'instauration d'un système de retenue. En septembre dernier, j'ai répondu au BST qu'un groupe d'étude, sous les auspices du conseil consultatif, se pencherait là-dessus, de concert avec l'industrie, les syndicats et les experts en la matière, et me présenterait un rapport, assorti de recommandations, au plus tard le 30 avril 2014.

Encore une fois, le Bureau de la sécurité des transports s'attend à des mesures concrètes, et nous lui avons indiqué clairement que nous comptons sur les recommandations et les observations de ce comité. Le comité devrait me remettre son rapport d'ici le 30 avril 2014.

•(1645)

Le président: Je suis désolé, monsieur Rousseau, mais vos sept minutes sont écoulées.

Je vais maintenant céder la parole à M. McGuinty. Vous disposez de sept minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Merci, madame la ministre, d'être ici aujourd'hui.

Madame la ministre, si vous me le permettez, je vais faire quelques observations auxquelles j'aimerais avoir votre réaction.

Si je comprends bien, au cours de l'exercice 2012-2013, votre ministère a consacré 34 millions de dollars, plus précisément 34,25 millions de dollars, à la sécurité ferroviaire.

Les opinions divergent quant à savoir si Transports Canada affecte ou non la totalité de ses ressources à la sécurité ferroviaire, mais j'aimerais soulever cette question, au nom de tous les Canadiens, au lendemain de la tragédie survenue à Lac-Mégantic et compte tenu de l'augmentation massive du transport ferroviaire de combustibles fossiles. La longueur des convois augmente et le chargement des wagons est de plus en plus lourd. Il n'y a aucun signe de ralentissement. Nous savons pertinemment, madame la ministre, que même si tous les projets de pipelines sont approuvés au Canada, dans 10 ans, la production nationale de pétrole excédera la capacité de ces pipelines de 1 million de barils par jour. Si, en effet, on double la production de sables bitumeux en Alberta, le réseau ferroviaire subira d'énormes pressions puisqu'il devra transporter de plus en plus

de pétrole. À cela s'ajoute le pétrole brut en provenance de la formation de Bakken, dans le Dakota du Nord, dont le transport par rail est, pour l'instant, le seul moyen de transport rentable.

J'aimerais revoir certaines choses avec vous.

Tout d'abord, d'après les comptes publics, nous savons que le budget de la sécurité maritime a été réduit de 25 % en 2012-2013, par rapport à l'exercice précédent, et que celui de la sécurité routière a été réduit de 5,5 %. Les ressources affectées à la sécurité aérienne ont, quant à elles, diminué de 11 %. Je pense que nous avons observé une très légère augmentation du budget alloué à la sécurité ferroviaire au cours de ces deux mêmes exercices, mais pour mettre les choses en contexte, compte tenu des risques inhérents au transport ferroviaire, sachez que votre gouvernement consacre plus d'argent chaque jour à la publicité entourant son plan d'action économique qu'à la sécurité ferroviaire. Soyons honnêtes, votre gouvernement dépense en moyenne 40 millions de dollars par année en propagande pour son plan d'action économique.

Monsieur le président, le gouvernement est allé jusqu'à transformer des wagons de GO Transit en panneaux publicitaires ambulants pour faire la promotion de son PAE. Cela ne s'est jamais vu auparavant; il a même vanté des programmes de formation qui n'existent pas.

Par conséquent, au nom de tous les Canadiens, j'aimerais qu'on m'explique comment le gouvernement a-t-il pu réduire les ressources affectées à la sécurité maritime, routière et aérienne, et augmenter très légèrement le budget consacré à la sécurité ferroviaire, puis dépenser la somme faramineuse de 670 millions de dollars en publicité au cours des 7 dernières années, dont 120 millions de dollars pour sa campagne publicitaire du PAE?

Madame la ministre, pourriez-vous nous aider à comprendre?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président et cher collègue, je sais que nous avons affecté 100 millions de dollars à la sécurité ferroviaire. Je sais aussi que nous avons investi considérablement dans les passages à niveau et le recrutement de 100 inspecteurs, entre autres. Ce sont des dossiers qui relèvent de notre compétence et dont nous nous préoccupons.

Toutefois, comme je l'ai dit à votre collègue, la sécurité ferroviaire au Canada ne tient pas qu'à la réglementation ou à l'intervention du gouvernement. Les sociétés ferroviaires doivent veiller à ce que les chemins de fer soient exploités de façon sécuritaire. Non seulement nous avons pris des règlements dans ce sens, mais les sociétés ferroviaires ont aussi mis en place des systèmes de gestion de la sécurité qui font l'objet de vérifications.

Ce que les compagnies vont vous dire... Tout d'abord, je tiens à préciser que le CN et le CP sont les deux services ferroviaires de catégorie 1 les plus sécuritaires en Amérique du Nord, encore plus sécuritaires que ceux aux États-Unis. Ils sont d'ailleurs très fiers de leur bilan en matière de sécurité, et nous avons dénombré moins d'accidents ces dernières années. Cependant, mon travail ne consiste pas à parler pour les compagnies ferroviaires, mais plutôt à m'assurer qu'on applique les règlements, qu'on inspecte leurs systèmes de gestion de la sécurité et qu'on veille à la protection de la santé et de la sécurité des Canadiens.

La tragédie de Lac-Mégantic et l'augmentation du transport du pétrole brut par rail nous font réaliser qu'il faut absolument tenir compte de ces changements et nous assurer de prendre les bonnes mesures pour l'avenir. C'est pourquoi je demande à votre comité d'examiner la question du transport des matières dangereuses. C'est aussi pourquoi nous nous penchons sérieusement sur les wagons-citernes DOT-111 et pourquoi nous allons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour que ces marchandises soient transportées de la façon la plus sécuritaire possible. Les statistiques...

• (1650)

M. David McGuinty: Madame la ministre, je...

L'hon. Lisa Raitt: Bien sûr, je vous laisse parler.

M. David McGuinty: Madame la ministre, je conviens, et je pense que la plupart des Canadiens impartiaux aussi, qu'il s'agit d'un partenariat entre les organismes de réglementation — les gouvernements — et les entreprises. Je pense que tout le monde comprend ça.

De 2011 à 2012, soit en une seule année, l'expédition de pétrole par rail a triplé; on est passé de 6 000 wagons-citernes en 2009 à 15 000 cette année. Cette industrie se développe à un tel rythme que les sociétés ferroviaires qui, comme vous l'avez souligné à juste titre, font beaucoup d'efforts sur le plan de la sécurité, ont investi 1 milliard de dollars dans les infrastructures ferroviaires et ont commandé plus de 30 000 nouveaux wagons-citernes destinés à quoi? Transporter du pétrole.

Madame la ministre, à moins que je ne me trompe, comment peut-on renforcer la sécurité et combler les lacunes, avec le même budget, voire un peu moins, en affirmant tout simplement que nous allons être de bons organismes de réglementation et que nous allons compter sur les systèmes de gestion de la sécurité administrés par le secteur privé?

Êtes-vous en train de dire aux Canadiens que nous n'avons pas besoin d'investir davantage dans la sécurité ferroviaire au Canada?

L'hon. Lisa Raitt: En ce qui concerne le transport des matières dangereuses, ce que je dis, c'est qu'en général, c'est-à-dire 99,997 % du temps, les marchandises se rendent à destination sans problème. Évidemment, en raison de l'augmentation des expéditions, nous serons de plus en plus témoins d'incidents. Cependant, en tant qu'organismes de réglementation, nous devons continuer à sensibiliser les sociétés ferroviaires aux systèmes de gestion de la sécurité et à l'importance de la culture de sécurité, dont j'ai parlé plus tôt, qui a été instaurée ces dix dernières années. Les sociétés ferroviaires ont d'ailleurs constaté une nette amélioration dans leur fonctionnement.

Quant au budget, je vais laisser le ministère me dire ce dont il a besoin pour faire appliquer la loi et mener ses inspections. Toutefois, à mesure que nous progressons, comme je l'ai dit dans mon allocution, nous privilégions la réglementation intelligente, en donnant aux inspecteurs la possibilité d'imposer des amendes sur le terrain et en nous assurant qu'il y a une bonne coordination entre les compagnies de chemin de fer et Transports Canada, dans le cadre des inspections. Sachez que les fonctionnaires de Transports Canada ont mené 30 000 inspections au pays l'an dernier. Le CN et le CP effectuent également des inspections de leur côté.

Ce que je peux vous dire, c'est que nous allons continuer de prendre très au sérieux la question de la sécurité ferroviaire et de consacrer des ressources. Nous continuerons de chercher des moyens de rendre le transport encore plus sécuritaire pour les Canadiens.

Comme vous le savez, les marchandises, quelles qu'elles soient, doivent être transportées à travers le pays. Malgré les risques qu'elles

peuvent comporter, les marchandises doivent néanmoins être expédiées, compte tenu des avantages qu'elles nous procurent.

Le président: Merci.

Monsieur Watson, vous disposez de sept minutes.

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

Je tiens aussi à remercier la ministre et les fonctionnaires du ministère d'être ici aujourd'hui.

J'espère que M. McGuinty n'est pas en train de dire qu'il faut laisser tomber les systèmes de gestion de la sécurité, qui découlent en quelque sorte de la réglementation mise en place par les gouvernements libéraux précédents. Je pense plutôt que nous avons ici une possibilité de les examiner et de les améliorer.

Madame la ministre, avant de passer aux questions sur l'étude dont vous avez parlé, j'aimerais traiter brièvement d'une initiative qui aura des retombées économiques importantes, non seulement à l'échelle nationale, mais aussi régionale. Il s'agit du projet de passage international de la rivière Detroit. Chaque fois que des ministres comparaissent, j'en profite pour avoir une mise à jour sur ce dossier.

Je crois savoir que vous avez rencontré le gouverneur Snyder pendant la semaine de relâche parlementaire. Vous pourriez peut-être faire le point et nous dire où nous en sommes avec le projet.

L'hon. Lisa Raitt: Absolument. J'ai pu me rendre à Lansing, au Michigan, pour rencontrer le gouverneur Snyder et ses fonctionnaires afin de discuter de ce dossier. C'est un projet très emballant. Nous savons qu'un nouveau pont est nécessaire. Il s'agit du passage frontalier le plus achalandé entre le Canada et les États-Unis.

C'est de ce genre de choses dont nous avons discuté, le gouverneur Snyder et moi, mais nous avons aussi parlé des milliers d'emplois et des débouchés qui seront créés de part et d'autre de la frontière. En général, nous estimons que près de 8 millions d'emplois aux États-Unis et 2 millions au Canada dépendent du commerce et des investissements entre nos deux pays.

Par conséquent, quand vous parlez d'ouvrir une autre voie de transport stable comme celle du passage international de la rivière Detroit, c'est très important. C'est une option qui est nécessaire. Ce projet, à lui seul, devrait créer entre 10 000 et 15 000 emplois dans le domaine de la construction au Canada et aux États-Unis.

Le gouverneur et moi-même avons convenu de nous rencontrer de nouveau. Nous avons aussi reconnu qu'il fallait, ensemble, assurer une surveillance et une gestion rigoureuse du projet, particulièrement au cours des prochaines années. Il y a beaucoup de travail à faire, mais nous avons tous deux pour objectif de mener ce projet à terme dans les meilleurs délais car, plus vite nous avons ce nouveau pont qui génère des perspectives commerciales, mieux ce sera pour nos deux pays. Nous sommes sur la même longueur d'onde.

• (1655)

M. Jeff Watson: Madame la ministre, je suis ravi que vous demandiez au comité de prendre part à une étude sur les systèmes de gestion de la sécurité et le transport des matières dangereuses. Je pense que les Canadiens seront heureux d'apprendre que des parlementaires participent à une étude qui se veut très approfondie et de longue portée.

Je crois que le moment est très bien choisi pour mener ce type d'étude, étant donné que le transport ferroviaire est un dossier important pour le comité et, de toute évidence, nous allons nous pencher sur la situation actuelle des systèmes de gestion de la sécurité, la série de règlements connexes et la façon dont nous pourrions les améliorer.

Au-delà du transport ferroviaire, vous avez recommandé que nous examinions également les autres moyens de transport. Pourriez-vous nous expliquer brièvement pourquoi il est important de prendre en considération les autres aspects et non pas exclusivement le transport ferroviaire?

L'hon. Lisa Raitt: Je pense que c'est important car, si nous adoptons une culture de sécurité — comme c'est le cas — qui se reflète dans nos manuels, nos politiques d'embauche et la gestion de nos ressources humaines, et que nous l'appliquons à un moyen de transport, nous devons l'appliquer à tous les moyens de transport. C'est bien de prendre connaissance des autres également. La réalité, c'est que le transport de matières dangereuses s'effectue par voie routière, ferroviaire, maritime et aérienne. Il est donc essentiel d'en tenir compte dans ce contexte.

En terminant, j'aimerais souligner que le temps que j'ai passé au sein du ministère du Travail m'a sensibilisée à la santé et la sécurité au travail ainsi qu'à leur importance pour le fonctionnement de l'économie. De plus, si le transport est le pilier de notre économie — le transport des marchandises —, nous devons nous assurer qu'il est sécuritaire. C'est la meilleure façon d'y parvenir, et je suis reconnaissante à votre comité de vouloir examiner ces deux aspects.

M. Jeff Watson: Je vais adresser ma prochaine question au sous-ministre.

Lorsqu'on a demandé cet été au comité de se pencher sur les questions du transport et de la sécurité ferroviaire, il était important que nous puissions compter sur des fonctionnaires du ministère qui travaillent dans le domaine, que ce soit pour relever des infractions potentielles à la Loi sur la sécurité ferroviaire ou pour aider d'autres représentants du gouvernement dans leurs enquêtes relatives à la tragédie de Lac-Mégantic. Si nous devons entreprendre une étude, pourrions-nous nous en remettre à l'expertise de ces fonctionnaires?

M. Louis Lévesque: Absolument.

M. Jeff Watson: D'accord. Très bien.

Madame la ministre, on s'attend généralement à ce que les sociétés ferroviaires soient les premiers responsables de la sécurité ferroviaire. Il leur appartient donc d'investir dans le réseau à cette fin. En ce qui concerne nos efforts de surveillance, je crois savoir que nous continuons d'embaucher des inspecteurs. Est-ce exact?

L'hon. Lisa Raitt: Tout à fait.

M. Jeff Watson: D'accord.

L'an dernier, si je ne me trompe pas, on a effectué 32 000 inspections.

L'hon. Lisa Raitt: C'est exact.

M. Jeff Watson: Merci.

Certains ont indiqué à tort que les systèmes de gestion de la sécurité étaient une forme de déréglementation. Pourriez-vous nous donner votre opinion là-dessus?

L'hon. Lisa Raitt: Certainement. Je ne crois pas que ce soit une estimation juste. Même le président du Bureau de la sécurité des transports affirme que les systèmes de gestion de la sécurité sont la voie de l'avenir.

Ils nous permettent de nous assurer qu'une culture... Je suis consciente que je parle beaucoup de culture, mais il est tellement important de modifier la culture d'un système afin de nous assurer que la sécurité est en tout temps au cœur de nos priorités. Encore une fois, lorsque j'étais au ministère du Travail, je parlais souvent aux Teamsters et je sais que la sécurité est leur priorité numéro un. Ils veulent s'assurer que leurs membres puissent se rendre au travail et revenir à la maison en toute sécurité. La sécurité est l'élément essentiel. Le transport comporte toujours des risques, qu'il s'agisse de transport ferroviaire, routier, maritime ou aérien, mais nous devrions le rendre le plus sécuritaire possible.

Les systèmes de gestion de la sécurité sont reconnus à l'échelle internationale comme étant la voie à suivre puisqu'ils nous permettent de nous assurer que la culture de sécurité fait bel et bien partie du quotidien de chacun. Je suis très favorable à cette idée. Je considère que notre réseau a absolument besoin de ces deux éléments. D'une part, nous avons besoin des systèmes de gestion de la sécurité gérés par les sociétés ferroviaires et, d'autre part, nous avons besoin de la réglementation et des mécanismes d'application de la loi de Transports Canada. Ce n'est pas ainsi qu'on procédait auparavant. C'est une façon plus progressive et judicieuse de voir à ce que tout le monde fasse de la sécurité du transport des marchandises sa priorité.

• (1700)

M. Jeff Watson: Les règles d'exploitation des chemins de fer, une fois approuvées par le gouvernement, auront force de règlement, n'est-ce pas?

L'hon. Lisa Raitt: C'est exact.

Le président: Votre temps de parole est écoulé, monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vais maintenant céder la parole à M. Albrecht.

Vous disposez de sept minutes.

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, madame la ministre, d'être ici aujourd'hui. Je tiens à vous féliciter pour votre nomination et votre nouveau rôle au sein de ce portefeuille. Je me souviens très bien de l'ouverture dont vous faisiez preuve lorsque vous étiez au ministère du Travail.

Il n'y a pas de doute que la tragédie de Lac-Mégantic a été notre principal sujet de préoccupation cet été. Les 5 et 6 juillet derniers, j'étais à 100 kilomètres de Lac-Mégantic, à Lennoxville et à Sherbrooke, au Québec, et je peux vous dire que les petites collectivités sont très préoccupées par le type de marchandises que transportent les wagons qui y circulent.

Très peu de temps après l'incident, je me souviens que vous et le président du comité étiez présents à Lac-Mégantic pour manifester votre soutien et mettre en évidence les problèmes de sécurité de notre réseau ferroviaire.

Par conséquent, madame la ministre, j'aimerais que vous nous donniez un aperçu des modifications qui ont été apportées en vue de renforcer la sécurité. Vous en avez un peu parlé dans votre exposé, mais je ne crois pas que vous ayez précisé les mesures qu'il a fallu prendre à l'égard du système de réglementation et des directives d'urgence mises en oeuvre par votre ministère.

Si vous pouviez donc nous en dire davantage à ce sujet, ce serait grandement apprécié.

L'hon. Lisa Raitt: Merci beaucoup.

Dans les jours qui ont suivi les événements de Lac-Mégantic, après notre visite, je peux vous dire que j'ai rencontré les maires de la région. Je suis contente que vous en parliez, parce que la résilience des communautés... Bien qu'ils en sentaient indéniablement les effets, ils savaient qu'ils voulaient conserver un service ferroviaire dans leurs municipalités, mais ils voulaient que ce service soit le plus sûr possible.

Le sous-ministre et moi-même nous sommes rendus à Montréal avec des fonctionnaires. Nous avons rencontré les maires des régions avoisinantes pour les écouter.

Le dialogue est extrêmement important. Il ne suffit pas de parler. Il faut aborder les problèmes réels des gens. Nous avons entendu qu'ils tenaient à savoir ce qui passait sur leur territoire. C'est un enjeu qui a été soulevé à maintes reprises. Nous travaillons avec le groupe de travail de la Fédération canadienne des municipalités ainsi qu'avec les compagnies ferroviaires, le CN et le CP, afin de trouver un terrain d'entente entre les parties sur les règles de divulgation qui s'appliqueront entre l'entreprise et la municipalité, pour que les premiers répondants, comme les services d'incendie, aient accès à l'information rapidement et sans difficulté.

Je suis persuadée que les deux parties vont réussir à trouver une entente raisonnable sur le partage d'information. J'espère que nous pourrons en parler au cours des prochains jours.

L'élément le plus important, pour l'avenir, c'est que nous ne voulons pas qu'un tel accident se reproduise. Notre gouvernement et même le Parlement, je crois, veut faire tout ce qui est possible pour mettre en place toutes les mesures nécessaires pour prévenir de tels événements.

Il y a une autre leçon à tirer de Mégantic. La ville a été le théâtre de pertes de vie incroyables et d'une perte économique pour la collectivité en raison de la destruction de son centre commercial, mais il y a également une perte environnementale. Nous nous sommes rendu compte que la société ferroviaire n'avait pas de couverture d'assurance suffisante pour assumer toutes ses responsabilités.

C'est la raison pour laquelle, dans le discours du Trône... C'est pourquoi j'ai dit dans mon exposé d'aujourd'hui que nous allions obliger les transporteurs et les compagnies ferroviaires à s'assurer davantage. Chose certaine, on ne veut pas d'accident, mais en cas de besoin, Dieu nous en préserve, si un accident survenait, nous voulons être sûrs que les sociétés pourront assumer pleinement leurs responsabilités.

Je crois que c'est la meilleure façon de présenter les grands enjeux en termes généraux.

M. Harold Albrecht: Merci, madame la ministre.

J'ai moi-même traversé ces voies quelques heures à peine avant l'accident de Lac-Mégantic et j'ai dormi dans une municipalité à une centaine de kilomètres de là, il y a de quoi prendre conscience de notre vulnérabilité à tous. Je vous suis reconnaissant de l'intérêt que vous portez à cette question.

Monsieur le président, est-ce qu'il me reste du temps?

• (1705)

Le président: Oui.

M. Harold Albrecht: L'autre enjeu de sécurité dans le domaine ferroviaire est celui des passages à niveau. Encore une fois, nous avons tous été profondément touchés par l'accident d'OC Transpo survenu ici, à Ottawa. Dans ce Parlement même, certaines personnes ont été touchées de très près.

Madame la ministre, pourriez-vous nous informer un peu des mesures prises par notre gouvernement afin d'améliorer la sécurité ferroviaire aux passages à niveau.

L'hon. Lisa Raitt: Plus les municipalités s'étendent, plus on voit apparaître de nouveaux quartiers résidentiels. Les voies ferrées sont là depuis une centaine d'années. Au fur et à mesure qu'une municipalité croît, il y aura des interactions entre la population qui veut pouvoir traverser la voie ferrée et la société ferroviaire qu'il lui communique ce qu'il faut mettre en place pour créer un passage à niveau.

Depuis quelques années, le gouvernement investit massivement afin de permettre aux communautés, aux municipalités et aux sociétés ferroviaires de créer des sauts-de-mouton sur leur territoire, si elles le souhaitent. Nous mettons également des programmes et des fonds à la disposition des gens pour améliorer la sûreté des passages à niveau, notamment par l'ajout de lumières, par le remplacement des ampoules par des DEL plus brillantes et par toutes sortes d'autres mesures destinées à rendre la circulation plus sûre, sur les rails comme sur les routes.

Encore une fois, il s'agit d'un incident d'une grande tristesse compte tenu des pertes de vie, et nous voulons faire tout ce que nous pouvons pour trouver le juste équilibre entre la nécessité d'assurer le transport des gens et celle d'assurer le transport des marchandises d'une façon sécuritaire pour tous.

Je souligne surtout que le Bureau de la sécurité des transports enquête. Nous attendons de voir ses recommandations. Bien sûr, Transports Canada y répond toujours et prend des mesures en conséquence.

M. Harold Albrecht: Merci. Je vous félicite encore une fois pour votre vision globale du ministère. Vous ne vous limitez pas à régler un problème à la fois, vous adoptez une perspective globale, que vous présentez clairement dans votre demande à notre comité aujourd'hui, et j'ai bien hâte de participer à cette étude.

Merci, monsieur le président.

Le président: Vous avez un peu plus d'une minute, monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Madame la ministre, vous avez mentionné que 99,997 % des transports de marchandises dangereuses se rendaient à destination en toute sécurité, et ce, quel que soit le mode de transport. Il est cependant évident, à la lumière des événements de Lac-Mégantic et de Gainford, que les 0,003 % qui restent peuvent être épouvantables. Pouvez-vous nous parler des mesures qui sont prises pour accroître la sécurité ferroviaire au Canada? Je précise encore une fois l'importance de rappeler que les directives et les règles, une fois qu'elles sont confirmées et acceptées, sont la force véritable de la réglementation au Canada.

L'hon. Lisa Raitt: Je vous remercie. De toute évidence, on tire des leçons d'incidents tragiques comme ceux de Lac-Mégantic. Le Bureau de la sécurité des transports nous est d'un grand secours, puisqu'il nous tient informé au fur et à mesure qu'il progresse dans son enquête. Par exemple, il nous a transmis des renseignements importants sur le contenu des wagons à Lac-Mégantic. C'est sur cette base que nous avons publié la directive que j'ai mentionnée au début de mon exposé, pour que le pétrole brut qui est transporté soit analysé au préalable afin de vérifier qu'il ne dépasse pas un certain seuil d'inflammabilité et que les fiches techniques qui se trouvent à bord du train ou qui sont rendues disponibles correspondent bien au contenu des wagons. C'est maintenant la directive qui s'applique aux entreprises en service au Canada.

Pour terminer, dans le cas de l'incident survenu à Lac-Mégantic, le Bureau de la sécurité des transports a fait des constats dont il nous a informés: c'était un train à un seul opérateur; la cabine n'était pas verrouillée et le train a été laissé sans surveillance. Ce sont les éléments sur lesquels nous avons publié des directives d'urgence. D'autres directives ont été envoyées aux sociétés afin de rendre ces règles et ordonnances permanentes.

C'est le genre de choses que nous prenons en considération au fur et à mesure que les choses évoluent, et nous veillons à ce que tout ce que nous apprenons de l'incident se traduise par des mesures concrètes. C'est ainsi que nous continuerons de fonctionner au fur et à mesure que le Bureau de la sécurité des transports nous fera part de ses conclusions, à nous et au public canadien.

M. Jeff Watson: Notre système de transport est-il sécuritaire?

L'hon. Lisa Raitt: Tout à fait.

Le président: Merci. Vous avez écoulé votre temps.

Monsieur Mai, vous avez cinq minutes.

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps avec mes collègues.

Merci, madame la ministre.

• (1710)

[Français]

Un des éléments qui faisaient partie de ma tournée sur la sécurité ferroviaire au Québec était de parler des enjeux de la sécurité ferroviaire. J'ai entendu beaucoup de commentaires selon lesquels le gouvernement ne mettait pas en application les recommandations du Bureau de la sécurité des Transports du Canada. À cet égard, j'aimerais lire des passages du communiqué de presse du 15 novembre dernier à propos de l'enquête sur l'accident du train de VIA Rail survenu à Burlington. Ce rapport est assez cinglant. Il dit notamment ceci:

Le BST est d'avis qu'une approche volontaire n'est pas assez rigoureuse et qu'elle ne garantira pas que la grande majorité des locomotives utilisées au Canada seront équipées des enregistreurs essentiels.

Ce qui est vraiment cinglant, c'est le passage suivant:

Constatant le manque de mesures concrètes, le [BST] est préoccupé par l'absence de stratégie visant à prévenir les risques pour la sécurité ferroviaire qu'il a soulevés.

Quelle est la réponse de la ministre à ce sujet?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Je vous remercie beaucoup de cette question.

En juin dernier, le Bureau de la sécurité des transports a publié son rapport d'enquête sur le déraillement de VIA à Burlington et a présenté trois recommandations à Transports Canada: un, la mise en oeuvre des méthodes de contrôle des trains à sécurité intrinsèque; deux, que toutes les locomotives de commande utilisées en voie principale soient pourvues de caméras vidéo dans la cabine; trois, que les normes en matière de résistance à l'impact visant les nouvelles locomotives s'appliquent également aux locomotives de voyageurs et de marchandises remises à neuf. Je vous les rappelle toutes les trois en détail, parce que nous travaillons sur les trois fronts.

J'ai répondu au Bureau de la sécurité des transports en ma qualité de ministre le 3 septembre, par voie de lettre. Nous avons accepté toutes ses recommandations. Je présume que le Bureau de la sécurité des transports a voulu indiquer en novembre qu'il reconnaissait nos progrès sur les trois fronts. Pour la résistance à l'impact, les gens du bureau sont optimistes. Au sujet des caméras vidéo dans la cabine,

ils reconnaissent que VIA Rail est en train d'en pourvoir ses locomotives sur une base volontaire, mais ils préféreraient que ce soit une mesure obligatoire.

Je peux vous dire que j'ai parlé avec des représentants du CN, du CP et des Teamsters au sujet des caméras vidéo dans la cabine. J'aimerais que ce soit aussi simple qu'il n'y paraît dans la recommandation, mais ce n'est pas si facile. Je vous invite à en parler avec vos collègues près des Teamsters, parce que c'est un enjeu pointu et que nous essayons de bien en saisir la nature pour satisfaire aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports.

Pour ce qui est de la troisième recommandation, sur les méthodes de contrôle des trains à sécurité intrinsèque, j'estime important de souligner là encore que les responsables du Bureau de la sécurité des transports ont signalé dans leur rapport de juin dernier qu'il s'agissait d'un changement « fondamental ». Il est toujours difficile d'apporter des changements fondamentaux, encore plus après un accident comme celui survenu à Lac-Mégantic, mais nous avons dit que nous allions créer un groupe de travail sérieux qui regrouperait des représentants du syndicat, des sociétés ferroviaires et de Transports Canada, et qui serait chargé d'étudier la question et de formuler des recommandations. Ce groupe a jusqu'au 30 avril 2014 au plus tard pour nous présenter son rapport.

Il faut du temps pour discuter des changements fondamentaux qu'on souhaite apporter à tous les niveaux, et c'est exactement ce qui se passe. Si le groupe de travail ne présente pas son rapport au plus tard le 30 avril 2014, il va entendre parler de moi, parce que nous tenons les échéances incontournables très au sérieux. Nous nous attendons à ce que ce groupe nous indique la marche à suivre.

M. Hoang Mai: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Rousseau, vous avez un peu plus d'une minute, pour la question comme pour la réponse.

[Français]

M. Jean Rousseau (Compton—Stanstead, NPD): Pas de problème, monsieur le président.

Comme vous le savez, le transport ferroviaire devrait bientôt reprendre dans la région de Mégantic. Or les gens veulent savoir ce que contiendront les wagons qui circuleront dans leur région. Ils sont très préoccupés par cette question. Il y a quelque temps, des gens des municipalités se sont fait dire par les compagnies que si le transport ferroviaire était lent dans leur région, c'était que les wagons contenaient des matières dangereuses. On ne leur a même pas dit de quelles matières il s'agissait.

Comment peut-on s'assurer que, lorsque le transport recommencera à Mégantic, cette information sera transmise aux autorités municipales?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: J'ai indiqué dans une réponse précédente que la Fédération canadienne des municipalités et les compagnies ferroviaires s'affairent à élaborer ensemble un protocole à ce sujet. Je m'attends à ce que l'information soit rendue publique dans les prochains jours, et pour Lac-Mégantic...

M. Jean Rousseau: Avant que l'entreprise ne revienne...?

L'hon. Lisa Raitt: Non, je comprends et je pense que je peux vous fournir de plus amples renseignements sur le type de marchandises qui vont circuler à Lac-Mégantic au début. Je n'en ai pas la confirmation absolue, mais je suis à peu près certaine qu'il ne s'agira que de marchandises sèches au début...

•(1715)

M. Jean Rousseau: Très bien.

L'hon. Lisa Raitt: ... mais je serais heureuse d'avoir une conversation à ce sujet lorsque nous aurons plus de temps pour pouvoir vous rassurer sur ce qui se passe exactement.

Je suis totalement d'accord avec vous. Les faiblesses des voies qui traversent cette ville sont très importantes, et nous tenons à ce que tout aille bien dans cette collectivité.

Le président: Très bien...

M. Jean Rousseau: Parce qu'avant d'arriver à Mégantic, les trains passent par ma circonscription, à 70 kilomètres...

L'hon. Lisa Raitt: Je suis d'accord, monsieur. Nous allons en discuter, d'accord?

M. Jean Rousseau: D'accord.

Le président: Très bien. Merci beaucoup.

Je m'excuse, monsieur Rousseau, mais nous n'avons presque plus de temps.

Monsieur Komarnicki, pour une question.

M. Ed Komarnicki: Merci.

Madame la ministre, j'aimerais profiter de cette occasion de vous poser une question pour vous souhaiter la bienvenue à notre comité. J'ai suivi votre travail à la tête de divers portefeuilles et je suis ravi de vous voir à la tête de celui-ci.

Évidemment, je viens du Sud-Est de la Saskatchewan, où se trouve le champ de pétrole Bakken. Il ne se trouve pas en totalité au Dakota du Sud, il y en a aussi une partie dans le Sud-Est de la Saskatchewan. Le pétrole est transporté par camion, par train et par pipeline, et il y a bien sûr toutes sortes de contraintes qui sont prises en considération. Les exploitants veulent pouvoir transporter leurs produits, mais ils veulent pouvoir le faire en toute sécurité.

Je sais que le transport est déjà très sécuritaire chez nous, mais s'il y a des mesures préventives à prendre, ils souhaitent qu'elles soient mises en place. Si l'on peut réagir en cas d'accident, ils veulent la meilleure réaction possible et bien sûr, ils veulent que les sociétés ferroviaires assument leur part de responsabilité.

Vous avez dit d'entrée de jeu que vous souhaitiez que ce comité joue un rôle actif dans l'examen de la sécurité des transports au Canada. Pourquoi est-ce important pour vous? Comment pourrait-il trouver des solutions aux problèmes que notre population, particulièrement celle du Sud-Est de la Saskatchewan, par exemple, juge très importante?

L'hon. Lisa Raitt: Très rapidement, monsieur le président, pour abonder dans le même sens que M. McGuinty, je dirai que je suis bien au courant du fait que nous transportons de plus en plus de pétrole par train, et la population canadienne s'en rend bien compte. Les gens voient les wagons traverser leur ville. C'est la raison pour laquelle nous jugeons très important de... Je ne me suis pas rendue en Saskatchewan, mais je suis allée au Manitoba, où j'ai visité une toute nouvelle installation de transbordement, pour le transfert du pétrole d'un pipeline directement dans un wagon. Elle vient d'ouvrir ses portes en septembre dernier.

Je pense qu'il serait bon que le comité en entende parler. Les membres du comité devraient voir où des services voient le jour, parce qu'une industrie est en train de se développer pour répondre aux besoins de transport de nos ressources naturelles d'une façon acceptable, et c'est pourquoi j'estime si important que le comité se penche sur la question. Il y a déjà des choses qui se font, et nous

devons nous tenir bien à jour sur ce qui se passe, comprendre les enjeux, pour faire ce qu'il faut, en tant que législateurs, pour assurer la sécurité des Canadiens. J'ai donc bien hâte de connaître les conclusions que le comité va tirer. J'accueille tous les commentaires et les observations que je peux recevoir, et je suis contente d'entendre que les élus vont nous aider en ce sens.

Le président: Nous n'avons jamais assez de temps, madame la ministre, mais nous apprécions que vous soyez venue nous rencontrer avec vos fonctionnaires. Nous vous en remercions.

Avant de nous arrêter pour quelques minutes, j'aimerais demander aux membres du comité l'autorisation de poursuivre nos délibérations à huis clos, pour discuter des affaires du comité, compte tenu du peu de temps qu'il nous reste.

J'aimerais demander à tout le monde de quitter la pièce le plus vite possible dès que nous interrompons nos travaux. Je vous en remercie infiniment.

L'hon. Lisa Raitt: Merci, monsieur le président.

J'ai apporté la lettre au comité au sujet de ma demande. Est-ce que je peux vous la laisser?

Le président: Ce serait parfait.

L'hon. Lisa Raitt: Je ne sais pas quelle est la procédure... Je ne sais pas si je dois déposer quelque chose.

Mme Olivia Chow: Monsieur le président, pourquoi allons-nous...?

Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Nous n'avons pas besoin de...

Le président: Oui, nous allons...

Mme Olivia Chow: Avant de lever la séance...

Le président: Je m'excuse. Oui, avant de nous interrompre, nous allons devoir nous pencher sur le Budget supplémentaire des dépenses, qui se trouve juste ici.

Mme Olivia Chow: C'est le point principal.

Le président: En effet.

Il y a deux points à l'ordre du jour: Infrastructure, Collectivités et Affaires intergouvernementales, puis les Transports.

Est-ce que j'ai votre consentement unanime pour étudier toutes ces questions en bloc? Sinon, nous pouvons les étudier une à une. Que préférez-vous?

En bloc? Est-ce que quelqu'un s'y oppose?

M. David McGuinty: Monsieur le président, est-ce que les gens pourraient quitter la pièce, s'il vous plaît? Je n'arrive pas à vous entendre.

Le président: Silence, s'il vous plaît.

Nous examinons le Budget supplémentaire des dépenses (B) 2013-2014.

TRANSPORTS

Ministère

Crédit 1b—Dépenses de fonctionnement.....9 621 769 \$

Crédit 5b—Dépenses en capital2 410 440 \$

Crédit 10b—Subventions inscrites au Budget des dépenses et contributions—
Pour autoriser les transferts de crédit inscrits au présent Budget des dépenses.....1 \$

La Société des ponts fédéraux Limitée

Crédit 45b—Paiements à La Société des ponts fédéraux Limitée.....1 338 293 \$

Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Crédit 50b—Paiements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.
.....70 976 409 \$

VIA Rail Canada Inc.

Crédit 60b—Paiements à VIA Rail Canada Inc.....152 600 000 \$

(Les crédits 1b, 5b, 10b, 45b, 50b et 60b sont adoptés.)

Le président: Je vous remercie.

Le président est-il autorisé à faire rapport du Budget supplémentaire des dépenses (B) 2013-2014 à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Sur ce, pouvons-nous interrompre nos travaux...

● (1720)

Mme Olivia Chow: Monsieur le président, pourquoi allons-nous poursuivre nos délibérations à huis clos?

Le président: Parce que nous devons discuter du rapport du comité de direction.

[Les délibérations se poursuivent à huis clos.]

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.

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.

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