



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 051 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 23 mars 2017**

**Présidente**

L'honorable Judy A. Sgro



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

Le jeudi 23 mars 2017

•(1105)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** S'il vous plaît, la 51<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est ouverte.

Bonjour à tous. Je suis heureuse de vous revoir.

Aujourd'hui, nous étudions le Budget supplémentaire des dépenses (C) et le Budget principal des dépenses d'Infrastructure Canada et de Transports Canada.

Nous commencerons par les crédits sous la rubrique « Infrastructure Canada », c'est-à-dire les crédits 1, 5 et 10, sous la sous-rubrique « Bureau de l'Infrastructure du Canada », le crédit 1 sous la sous-rubrique « Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. »; le crédit 1 sous la sous-rubrique « Autorité du pont Windsor-Détroit »; et les crédits 1 et 5 sous la sous-rubrique « PPP Canada Inc. », renvoyés au Comité le 23 février 2017.

Nous accueillons les représentants du Bureau de l'Infrastructure du Canada: la sous-ministre déléguée de l'Infrastructure et des collectivités, Mme Yazmine Laroche; la sous-ministre adjointe des Services ministériels et dirigeante principale des finances, Mme Darlene Boileau; le sous-ministre adjoint aux Opérations des programmes, M. Marc Fortin; et le directeur exécutif du Bureau de transition pour la Banque de l'infrastructure du Canada, M. Glenn Campbell.

Nous accueillons M. Claude Lachance, directeur principal à l'Administration des Ponts Jacques-Cartier et Champlain et, par téléconférence, les représentants de l'Autorité du pont Windsor-Détroit: le président et chef de la direction générale, M. Michael Cautillo; la dirigeante administrative principale des finances, Mme Linda Hurdle.

Enfin, nous accueillons le vice-président des finances, gestion de risque et administration ainsi que dirigeant principal des finances de PPP Canada Inc., M. Greg Smith.

Soyez tous les bienvenus.

Je préviens les membres du Comité que je n'ai pas l'intention de mettre aux voix, aujourd'hui, ces crédits. Le 13 avril, nous accueillerons le ministre Sohi et j'ai l'intention, c'est l'intention de notre comité, de procéder aux votes après sa comparution.

Commençons la discussion par le crédit 1 sous la rubrique « Bureau de l'Infrastructure du Canada ».

Madame Laroche, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Mme Yazmine Laroche (sous-ministre déléguée, Bureau de l'Infrastructure du Canada):** Merci, madame la présidente.

Je suis ravie de comparaître devant le Comité avec mes collègues.

On nous a demandé de venir vous parler de l'important travail d'Infrastructure Canada, qui vient appuyer les engagements du gouvernement du Canada à investir dans les collectivités canadiennes.

Comme votre présidente vient de le dire, notre ministre a hâte de venir vous rencontrer dans quelques semaines, le 13 avril.

Mes collègues ayant déjà été présentés, je préciserai seulement que certains représentent le ministère de l'Infrastructure et des Collectivités et que les autres font partie du portefeuille du ministre Sohi.

Nous serons heureux de faire le point sur le travail accompli depuis notre dernière comparution.

[Français]

Comme vous l'aurez remarqué, Infrastructure Canada a demandé 7 milliards de dollars pour le prochain exercice. Cette prévision tient compte des progrès réalisés par le ministère dans la mise en oeuvre du plan d'infrastructure à long terme Investir dans le Canada. Elle tient également compte des remboursements prévus aux promoteurs dont les projets sont déjà en cours, mais elle n'inclut pas les fonds mentionnés hier dans le budget.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à collaborer étroitement avec ses partenaires pour accélérer le financement offert dans le cas d'anciens programmes comme le Nouveau Fonds Chantiers Canada, et à mettre rapidement en oeuvre les nouveaux programmes afin d'appuyer des projets partout au pays.

Dans le cadre de ces anciens programmes, nous avons engagé 800 millions de dollars au cours de la dernière année, et les projets vont de l'avant. Les 30 millions de dollars restants sont transférés directement dans le Fonds de la taxe sur l'essence. Cette approche entraîne des résultats. Par exemple, à Terre-Neuve-et-Labrador, 20 projets ont été approuvés au cours de la dernière année alors qu'aucun projet n'avait été approuvé au cours des trois années précédentes.

[Traduction]

En ce qui concerne les nouveaux programmes annoncés dans le budget de 2016, le ministère a maintenant approuvé plus de 1 100 projets pour le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et le Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées.

À Trois-Rivières, la ville renouvelle les canalisations d'eau et investit dans la station de pompage Matton.

À Surrey, en Colombie-Britannique, on a investi dans la planification nécessaire pour prolonger les principales lignes de transport en commun pour faciliter les déplacements entre le travail et la maison et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Dans le Nord, Iqaluit profite aussi du financement de la phase 1 en construisant une station de traitement secondaire des eaux usées, pour les purifier avant leur déversement dans l'environnement. Après la fin des travaux, la ville sera désormais mieux en mesure de favoriser le développement durable et de satisfaire aux exigences réglementaires.

À Aylmer, en Ontario, on a revitalisé le chemin Caverly, par l'ajout de nouvelles bordures, de trottoirs ainsi que d'un égout pluvial et une conduite d'eau principale. On a posé une nouvelle couche d'asphalte, appliqué une signalisation permanente sur le revêtement et aménagé une piste cyclable afin d'améliorer la sécurité des nombreux usagers quotidiens de cette route.

[Français]

De nombreux autres travaux sont en cours partout au pays. Par exemple, le projet de corridor du nouveau pont Champlain est en cours depuis plus de 18 mois et son ouverture au public est toujours prévue pour décembre 2018. L'été qui vient sera une saison de construction particulièrement importante alors que la structure principale du pont continuera de prendre forme et que les travaux avanceront en vue de réaliser les autres composantes clés du corridor.

Par ailleurs, les travaux préliminaires pour le projet du pont international Gordie-Howe et le processus d'appel d'offres se poursuivent. Infrastructure Canada a acquis l'ensemble des propriétés requises au Canada et nous poursuivons le travail en vue de conclure les acquisitions aux États-Unis. La récente rencontre entre le premier ministre et le président a mis en lumière que ce projet demeure une priorité pour les deux pays.

Le ministère continue également de collaborer étroitement avec ses collègues de PPP Canada à la mise en place de la nouvelle Banque de l'infrastructure du Canada. La Banque sera une importante source de financement, tout en constituant un centre d'excellence pour les investissements en infrastructure.

• (1110)

[Traduction]

Infrastructure Canada continue de faire des investissements importants dans les collectivités du Canada. Les estimations que nous avons présentées permettront au ministère de respecter ses principaux engagements en matière de financement. Je suis sûr que mes collègues du ministère et des organismes du portefeuille seront heureux de répondre à vos questions.

Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Merci beaucoup pour cette déclaration très courte, mais très précise.

Monsieur Doherty, vous disposez de six minutes.

**M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC):** Merci, madame la présidente. Je suis honoré d'être ici.

Je pense pouvoir m'exprimer au nom de mes collègues ici présents en disant qu'il aurait été génial pour le ministre de comparaître ici en personne. Peut-être que l'explication de son absence se trouve dans le bilan lamentable qui nous est présenté et dans les réactions d'hier au budget de 2017 selon lesquelles ce budget rate peut-être tout simplement son objectif.

Je pose ma...

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** J'invoque le Règlement, madame la présidente.

Petite mise au point: le ministre a accepté de venir à la prochaine séance.

**La présidente:** Celle du 13 avril.

**M. Todd Doherty:** J'invoque le Règlement, madame la présidente.

Je voulais dire que nous sommes ici dans l'espoir et avec l'idée d'interroger le ministre sur le bilan des derniers mois et sur le Budget supplémentaire des dépenses. Quelle déception qu'il ne puisse pas venir défendre son bilan!

**M. Vance Badawey:** Madame la présidente, j'invoque encore le Règlement.

Je pense que mon confrère sait très bien que non seulement le ministre assistera à la prochaine séance, mais que, aussi, il se prêtera volontiers aux questions de nos vis-à-vis.

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC):** Madame la présidente, quel est ce genre de rappel au Règlement?

**Un député:** C'est un débat, madame la présidente.

**La présidente:** Monsieur Doherty.

**M. Todd Doherty:** Madame la présidente, je questionnerai la sous-ministre adjointe.

Madame Laroche, plus de 30 % du financement engagé dans les infrastructures en 2016 n'ont pas été utilisés, et la plus grande partie a été transférée dans l'exercice 2018-2019, ce qui condamne les collectivités rurales à l'attentisme, et le gouvernement, en réalité, leur demande de lui faire confiance.

Pourquoi le financement n'a-t-il tout simplement pas été versé dans le fonds de la taxe d'essence, pour que les collectivités puissent rapidement s'attaquer à leur problème actuel d'infrastructures au lieu d'attendre?

**Mme Yazmine Laroche:** Je vous remercie de cette question. Elle est vraiment intéressante.

C'est emblématique du mode de fonctionnement de nos programmes des infrastructures. À l'exception du fonds de la taxe sur l'essence, le gros de nos programmes est négocié avec les provinces et les territoires, et, pour estimer nos dépenses et nos versements, nous nous fondons sur les meilleurs renseignements que nous communiquent nos partenaires. Ils nous donnent une idée de ce qu'ils pourront, à leur avis, dépenser à partir de ces programmes alloués.

**M. Todd Doherty:** Dans cette situation, madame Laroche, qualifieriez-vous d'irréaliste l'objectif des dépenses?

**Mme Yazmine Laroche:** Non. Je pense que, chaque année, nous faisons de notre mieux. Le fait que nous n'avons pas transféré d'argent aux provinces et aux territoires ne signifie pas qu'eux n'ont pas investi les fonds dans les infrastructures municipales, mais qu'ils ne nous ont pas encore présenté leurs demandes de remboursement. Ces 30 % non dépensés ont été alloués, mais nous n'avons pas reçu les demandes de remboursement des provinces et des territoires. Nos programmes sont ainsi conçus et sont assortis de modalités telles que nous devons obtenir une demande de remboursement avant de pouvoir émettre un chèque.

• (1115)

**M. Todd Doherty:** Diriez-vous que le système pourrait être vicié? Est-ce un problème de système ou de gestion?

**Mme Yazmine Laroche:** Je dirais que c'est ainsi que se financent les infrastructures. D'après le bilan des 10 dernières années du ministère, ça semble une constante. Nous établissons nos meilleures estimations avec nos partenaires, les provinces et les territoires, au début de l'exercice, en essayant d'établir comment les fonds seront versés, mais ce n'est pas un processus exact.

**M. Todd Doherty:** Cela soulève deux questions. Croyez-vous que les provinces et les municipalités ont été bien préparées à l'afflux de dépenses et croyez-vous que les investissements antérieurs et promis dans les infrastructures sont suffisamment dotés en ressources pour assurer leurs dépenses stratégiques?

**Mme Yazmine Laroche:** Pour répondre d'abord à votre deuxième question, je crois que nous disposons d'assez de ressources.

J'ajouterais que nos relations avec les provinces, les territoires et les municipalités remontent à plus de 10 ans. Par exemple, je discute deux fois par semaine au téléphone avec mes homologues des provinces, notre façon à nous de nous assurer d'être en communication constante, de situer les pressions et les priorités et d'essayer de résoudre les problèmes. Mais nous pouvons toujours faire mieux, et c'est ce que nous espérons faire.

**M. Todd Doherty:** Je comprends.

Un mécanisme d'évaluation permet-il de pondérer les dépenses des collectivités rurales par rapport à celles des collectivités urbaines?

**Mme Yazmine Laroche:** Que voulez-vous dire par « évaluation »?

**M. Todd Doherty:** Quelle est la proportion, entre les communautés rurales et urbaines, des montants promis par le gouvernement qui seront dépensés dans les collectivités pour les infrastructures?

**Mme Yazmine Laroche:** Nous faisons le suivi du financement. Sur notre site Web, par exemple, nous avons des...

**M. Todd Doherty:** Vous n'avez pas les chiffres actuellement sous la main?

**Mme Yazmine Laroche:** Je ne crois pas posséder leur ventilation exacte, mais je crois pouvoir vous renseigner.

Je vous incite à visiter notre site Web. Il présente une carte cliquable qui permet de connaître le montant exact des dépenses par province.

Je ne l'ai pas sous les yeux, mais je suis sûre que nous pouvons vous en communiquer les coordonnées.

**M. Marc Fortin (sous-ministre adjoint, Opérations des programmes, Bureau de l'Infrastructure du Canada):** Si vous permettez, pour compléter cette réponse, en ce qui concerne les dépenses dans les collectivités urbaines par rapport aux collectivités éloignées et tout le reste, au cours des deux dernières années, plus de 78 % de l'argent est allé à des collectivités de moins de 25 000 habitants. Nous pourrions vous communiquer une ventilation plus détaillée.

**M. Todd Doherty:** Cela m'intéresse, parce, actuellement, je me risquerais à dire que les collectivités rurales du Canada se sentent flouées. En effet, des projets ne reçoivent aucun financement et ne font l'objet d'aucune prescription

Ma dernière question...

**La présidente:** Il ne vous reste que 15 secondes. Ce n'est pas assez.

Monsieur Sikand.

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

Je vous remercie d'être ici. Jusqu'ici, des circonscriptions comme la mienne, et Mississauga, en général, ont vraiment profité des investissements dans les infrastructures, particulièrement dans les transports en commun, mais j'ai aussi été heureux de constater que, dans le budget, 29,9 milliards de dollars seront consacrés, en 11 ans, au soutien des infrastructures sociales. Cela exigera des consultations fructueuses avec les provinces et les municipalités.

Pourriez-vous nous donner un aperçu de ces consultations, comment se sont-elles déroulées jusqu'ici et dans quel sens semblent-elles évoluer?

**Mme Yazmine Laroche:** Les infrastructures sociales sont, je pense, un excellent exemple de la collaboration que nous appliquons et que nous favorisons, pas seulement entre nous et les provinces, les territoires et les municipalités, mais aussi avec les autres ministères. Cette vaste catégorie englobe le logement, qui, bien sûr, relève de la Société canadienne d'hypothèques et de logement; un volet pour le sans-abrisme et un autre pour l'apprentissage dans la première enfance, qui relève aussi de la ministre Duclos. Nous collaborons très étroitement avec nos partenaires des autres ministères.

Comme je l'ai déjà dit, nos longs rapports assidus avec nos homologues des provinces, des territoires et des municipalités et avec des organismes tels que la Fédération canadienne des municipalités nous permettent de vraiment situer à quels endroits s'exercent les pressions et vont les priorités dans le secteur des infrastructures. Vous savez probablement que cette fédération réclame depuis un certain nombre d'années de plus grands investissements dans le logement social et le logement abordable. Je pense que nous y avons vu une réponse dans le budget d'hier.

• (1120)

**M. Gagan Sikand:** En fait, trois coopératives se trouvent dans ma circonscription et je l'apprécie beaucoup aussi.

Je cède le reste de mon temps à mon collègue Vance.

**La présidente:** Monsieur Badawey.

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

Je suis reconnaissant à M. Doherty de sa question sur la destination de l'argent et, bien sûr, sur la priorité accordée aux besoins des collectivités locales. Bien sûr, ajoutons-y les mesures du rendement, pendant les travaux, pour juger des résultats et, bien sûr, chiffrer les retours sur ces investissements. Je l'apprécie. C'est, en fait, exactement ce que le gouvernement cherche à faire.

Question, madame la présidente: pendant que nous cherchons à distribuer les dollars destinés aux infrastructures, est-ce que le ministère continuera d'appuyer la planification de la croissance des collectivités et l'amélioration communautaire des collectivités dans le sens de la ville intelligente?

**Mme Yazmine Laroche:** Comme vous le savez peut-être, des fonds ont été mis de côté, dans le budget de l'année dernière, pour que nous puissions nouer un partenariat avec la Fédération canadienne des municipalités. Elle lance une initiative conçue exactement pour privilégier la gestion locale des actifs. Il s'agit de collaborer avec les municipalités pour les aider à augmenter leur propre capacité de planification des investissements à long terme dans les infrastructures.

Vous avez parlé de villes intelligentes. Le gouvernement s'est engagé dans un défi, celui des villes intelligentes, qu'on développe actuellement et qui vise à aider les villes et les collectivités du pays à trouver des façons de profiter de la technologie pour répondre à certains de leurs problèmes urgents.

**M. Vance Badawey:** Ayant moi-même des antécédents dans le monde municipal, j'y suis sensible. Après ce que la taxe sur l'essence a permis de faire grâce à cette enveloppe de financement durable pour les travaux infrastructurels, bien s'ils se soient bornés à la voirie, aux eaux usées, à l'eau et aux égouts, cela fait du bien, maintenant, de constater l'existence d'une enveloppe supplémentaire, que nous espérons durable, pour d'autres infrastructures. Cela peut concerner des infrastructures existantes, vétustes ou désuètes, mais, l'important aussi, pour l'avenir des municipalités, est de savoir si cette nouvelle enveloppe visera, dans le contexte des villes intelligentes, des infrastructures nouvelles puis des stratégies économiques, sociales et environnementales globales. L'entreprenez-vous?

**Mme Yazmine Laroche:** Je pense que oui.

Il est sûr que l'avantage d'un plan à long terme est de permettre aux municipalités, aux provinces et aux territoires de bien réfléchir non seulement à leurs besoins actuels en matière d'infrastructures, mais aussi à leurs besoins futurs. L'étalement de la phase 2 du plan d'infrastructures sur 11 ans permet une plus grande planification et une stratégie à plus long terme pour les éventuelles priorités.

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

Ma dernière question concerne ce que vous avez dit plus tôt sur la gestion des actifs. C'est le dernier élément de l'exécution du plan. Une fois les actifs en place, il nous faut non seulement les gérer pendant leur cycle de vie au moyen de travaux de réparation et d'entretien, mais nous devons aussi faire preuve de prévoyance en mettant des fonds de côté pour leur remplacement.

Pensez-vous que ce programme inculquera aux municipalités une discipline pour que, grâce à ces plans de gestion des actifs, elles évitent aux générations à venir le fardeau qu'on a imposé à la génération actuelle?

**Mme Yazmine Laroche:** Je pense que c'est l'une des raisons pour lesquelles la Fédération canadienne des municipalités a fait cette proposition. Dans notre pays, des collectivités font de l'excellent travail de gestion de leurs actifs, mais c'est très inégal. On veut ainsi que les citoyens aient accès aux outils nécessaires à ce genre de planification efficace à long terme.

J'ajouterais seulement que la reconnaissance de l'existence d'un problème touchant ce que nous appelons le « maintien en bon état » a été l'une des raisons pour lesquelles la première phase du financement des infrastructures annoncé dans le budget de l'année dernière a privilégié les secteurs essentiels du transport en commun, de l'eau et des eaux usées. Il s'agissait surtout d'assurer le maintien en bon état des infrastructures ou de les remettre en bon état.

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

Madame Laverdière, je vous souhaite la bienvenue à cette séance du comité. Vous avez la parole pour six minutes.

[Français]

**Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD):** Merci beaucoup, madame la présidente. C'est un grand plaisir pour moi d'être ici.

Je vais procéder assez rapidement puisque j'ai plusieurs questions.

Je vous remercie de votre présentation, madame Laroche.

J'ai une question à vous poser au sujet du pont Windsor-Detroit, qui ne sera terminé qu'en 2022. Quelles sont les raisons de ce retard et quels coûts y seront associés?

• (1125)

**Mme Yazmine Laroche:** Merci de la question.

Mes collègues de l'Autorité du pont Windsor-Detroit m'accompagnent par vidéoconférence. Je vais me tourner vers M. Cautillo dans un instant.

Je ne suis pas certaine qu'il y aura des coûts associés à ce retard. L'appel d'offres est en cours et nous ne savons pas encore quelle sera la réponse des promoteurs. Je vais demander à M. Cautillo de répondre à votre question.

[Traduction]

**M. Michael Cautillo (président et chef de la direction générale, Autorité du Pont Windsor-Détoit):** Je vous remercie pour la question, madame la présidente.

Comme on l'a mentionné, nous avons lancé un appel d'offres le 10 novembre 2016, et nous sommes en plein processus d'approvisionnement. Nous sommes à l'étape de recevoir les soumissions. Il faut attendre 12 mois, après quoi nous nous donnons six mois pour les évaluer et obtenir les approbations. À ce moment-là, nous serons mieux en mesure d'établir le calendrier et l'ordonnancement des travaux de construction et de confirmer la date de la mise en chantier.

[Français]

**Mme Hélène Laverdière:** Je crois que vous prévoyez également installer des postes de péage.

De quel ordre sont les revenus que vous pensez générer? Comment les tarifs seront-ils fixés pour les postes de péage?

[Traduction]

**M. Michael Cautillo:** Les droits de péage seront fixés de manière concurrentielle. Les recettes générées dépendront du nombre de véhicules qui traverseront le pont; du type de véhicules et de la proportion, par exemple, des véhicules commerciaux par rapport aux véhicules à passagers.

Soyez assurés que les droits de péage seront établis de manière concurrentielle.

[Français]

**Mme Hélène Laverdière:** Monsieur Lachance, j'ai le plaisir et l'honneur de représenter la circonscription de Laurier—Sainte-Marie, où arrive le pont Jacques-Cartier et où les principaux modes de transport des citoyens sont la marche, le transport en commun et le vélo. Quels sont vos plans? Êtes-vous en train d'étudier des options concrètes qui permettraient l'ouverture de la voie cyclable sur le pont Jacques-Cartier en hiver?

**M. Claude Lachance (directeur principal, Administration, Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée):** Je vous remercie de votre question.

Au cours de l'hiver prochain, nous allons réaliser un projet pilote consistant à installer un trottoir chauffant sur une certaine distance. Nous en ferons une évaluation et, par la suite, nous serons en mesure de voir ce que nous pouvons faire sur le plan technique pour prolonger la saison de vélo.

**Mme Hélène Laverdière:** J'ai une question sous-jacente à la précédente.

Si vous ne faites un trottoir chauffant que sur une partie du pont seulement, comment les gens pourront-ils passer sur l'autre partie?

**M. Claude Lachance:** Nous voulons seulement voir comment la surface réagira à la suite des travaux.

**Mme Hélène Laverdière:** Merci beaucoup.

J'aimerais m'adresser aux représentants du Bureau de l'infrastructure du Canada. Vous avez demandé l'autorisation de dépenser 600 000 \$ pour soutenir l'équipe du projet du pont international Gordie-Howe. J'aimerais avoir des précisions sur les activités que vous comptez soutenir. Quels sont les plans précis de cet investissement?

**Mme Yazmine Laroche:** Je vous remercie de votre question.

Comme vous le savez peut-être, le ministère des Transports était responsable du pont international Gordie-Howe jusqu'à l'année dernière, alors que les responsabilités relatives à ce pont nous ont été transférées. Ce montant permet de payer l'équipe qui a été transférée chez nous.

Cette équipe gère les relations avec la société d'État. Elle est également responsable de l'achat des terrains du côté canadien et elle doit assurer, comme je l'ai mentionné, de bonnes relations non seulement avec la société d'État, mais également avec l'État du Michigan, qui est un partenaire clé, et avec la Ville de Détroit. Le ministère des Transports était responsable de tout cela auparavant.

• (1130)

**Mme Hélène Laverdière:** Merci beaucoup.

J'ai terminé, madame la présidente.

[Traduction]

**La présidente:** Merci.

Monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, madame la présidente. Je vais partager mon temps avec M. Fraser.

Le travail qui a été effectué par votre ministère et votre ministre a fait toute une différence en Colombie-Britannique. Pas plus tard que la semaine dernière, le ministre Sohi s'est rendu dans la province et a rendu 140 communautés très heureuses en répondant enfin à leurs besoins de longue date en approvisionnement en eau et en traitement des eaux usées. J'ai eu l'occasion d'en faire l'annonce au nom de la ville de White Rock, qui attend depuis plus d'un siècle la remise en état de son réseau d'aqueduc. Évidemment, il y avait des raisons à cela, mais nous avons finalement pu aller de l'avant.

Chose certaine, dans le Grand Vancouver, on attend avec impatience le versement du financement pour le projet de métro Broadway et le réseau de transport en commun rapide de Surrey. Je peux maintenant retourner à la maison le sourire aux lèvres, car ce sont de bonnes nouvelles.

J'aimerais toutefois vous parler un peu du Fonds de la taxe sur l'essence parce que...

Je vois des lumières clignoter. Est-ce que cela signifie qu'il faut aller voter?

**La présidente:** Vous pouvez continuer. Nous allons essayer de terminer cette série de questions.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, il y a un vote et nous devons vraiment nous absenter pour aller voter.

[Traduction]

**La présidente:** Si le Comité le veut bien.

Monsieur Fraser.

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Étant donné que nous sommes juste à côté, je pense que le Comité, avec le consentement unanime, pourrait poursuivre la discussion. Nous avons une demi-heure de préavis pour aller voter. Nous pourrions donc nous en servir. Nous ne sommes même pas à deux minutes de la Chambre. À moins qu'il y ait une objection, je propose que le Comité poursuive la séance.

**La présidente:** Est-ce que la greffière sait s'il s'agit d'une sonnerie d'une demi-heure? Attendez un instant.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, c'est une sonnerie de 30 minutes. Nous pouvons laisser le témoin répondre à la question en cours et aller voter ensuite. C'est ce que nous faisons habituellement.

[Traduction]

**La présidente:** Nous avons 30 minutes devant nous. Il nous faut environ deux minutes et demie, monsieur Berthold, pour nous rendre à la Chambre, et comme nous avons les représentants à notre disposition, je pense que nous devrions les interroger le plus longtemps possible. Si nous continuons pendant encore 20 minutes, nous pourrions abattre beaucoup plus de travail.

Allez-y, monsieur Hardie.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, je fais un rappel au Règlement.

Quand les députés sont appelés à la Chambre, vous avez absolument besoin d'un consentement unanime pour continuer. Vous devriez au moins nous poser la question avant de décider la manière dont cela se passera. Ce serait très apprécié de chacun des membres du Comité.

[Traduction]

**La présidente:** Je pense qu'il est important d'être respectueux aussi envers les nombreux témoins qui sont ici pour nous parler. Y a-t-il consentement unanime pour que le Comité poursuive pendant encore 20 minutes?

Je n'ai pas le consentement unanime. Cela signifie que...

Oui?

**Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC):** Je proposerais que l'on continue 10 minutes de plus, mais pas 20 minutes.

**La présidente:** Nous pourrions donc continuer pendant encore 10 minutes. Ai-je la permission du Comité à cet effet?

Oui.

D'accord. Poursuivez, je vous prie.

**M. Ken Hardie:** J'aimerais parler du Fonds de la taxe sur l'essence. Ce fonds a été mis en place par M. Martin il y a quelques années. Je faisais partie de la commission de transport du Grand Vancouver à l'époque, et cette mesure nous avait énormément réjouis.

Pourriez-vous nous en dire davantage au sujet du transfert des sommes inutilisées dans le Fonds de la taxe sur l'essence? C'est nouveau, n'est-ce pas? À l'époque, les fonds qui n'étaient pas utilisés retournaient au Trésor, non?

**Mme Yazmine Laroche:** À l'époque, nous essayions de collaborer avec nos collègues des provinces et des territoires pour nous assurer que l'argent était dépensé, mais au cours des années, nous avons constaté qu'il y avait des fonds inutilisés. En fait, nous avons 837 millions de dollars, dans ce que nous appelons nos « programmes hérités », qui n'avaient pas été engagés. Par conséquent, le gouvernement a indiqué que toute somme qui ne serait pas utilisée avant une certaine date serait versée directement aux collectivités par l'intermédiaire du Fonds de la taxe sur l'essence.

• (1135)

**M. Ken Hardie:** Très bien. Je vais m'arrêter ici, car je veux laisser du temps à M. Fraser.

Merci.

**M. Sean Fraser:** Merci, monsieur Hardie, et merci à nos témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Lorsque j'ai examiné le budget, j'ai été surpris et ravi de voir qu'on mettait l'accent sur les questions qui concernent l'égalité des sexes et les femmes.

Je constate également des investissements importants dans les infrastructures, particulièrement dans le logement et les garderies. Pourriez-vous m'expliquer comment on établit les postes budgétaires et si on effectue une analyse comparative entre les sexes dans le contexte de l'élaboration et de la mise en oeuvre des politiques?

**Mme Yazmine Laroche:** Effectivement, lorsque nous élaborons une nouvelle politique ou un nouveau programme, nous nous penchons sur l'incidence qu'il ou elle aura sur les divers groupes et nous réalisons une analyse sexospécifique en vue de mieux comprendre les besoins. Par exemple, l'une des choses que l'on remarque en ce moment, c'est la faible représentation des femmes dans les métiers. Les femmes ne sont pas nombreuses dans les métiers de la construction, et nous essayons de voir où nous pourrions investir pour accroître leur présence.

Par ailleurs, nous nous sommes également penchés sur les transports en commun. Comment peut-on desservir les communautés défavorisées et faciliter leurs déplacements, notamment pour se rendre au travail ou à l'école? C'est assurément l'une des questions dont nous tenons compte au moment d'élaborer les politiques.

**M. Sean Fraser:** C'est excellent.

J'aimerais revenir à ce qu'a dit plus tôt mon collègue, M. Badawey, au sujet de la gestion des actifs. Je représente des petites localités et collectivités rurales. Compte tenu de l'augmentation des dépenses en infrastructures qu'on a observée depuis le budget de l'an dernier et qu'on s'attend à voir dans le cadre de la phase 2, pourriez-vous nous expliquer en quoi la gestion des actifs, par l'intermédiaire de la FMC, aidera ces petites collectivités à s'assurer qu'elles n'ont pas les yeux plus grands que la panse?

**Mme Yazmine Laroche:** Merci. Le programme de la Fédération des municipalités canadiennes offrira de l'expertise aux collectivités, plutôt que de les obliger à embaucher un employé à temps plein, ce

qui est difficile, lorsqu'on dispose de peu de ressources. Elles pourront donc faire appel à des consultants et à des gens qui ont déjà un certain niveau d'expertise.

D'après ce que je comprends, les collectivités pourront également mettre en commun des pratiques exemplaires qui ont déjà été adoptées par certaines municipalités. Encore une fois, il s'agit d'un moyen d'échanger de l'information et des pratiques exemplaires pour être mieux en mesure de déterminer comment utiliser les ressources.

**M. Sean Fraser:** Enfin, avant d'être à court de temps, j'aimerais revenir à une question qui a été posée au début de la réunion concernant les pratiques comptables et la façon dont les fonds sont affectés puis dépensés.

Dans ma collectivité, par exemple, certains des travaux d'infrastructure de la phase 1 sont en cours. La municipalité de Plymouth se faisait d'ailleurs installer de nouvelles conduites aujourd'hui. D'après ce que vous avez dit, il est tout à fait possible que les sommes n'aient pas encore été versées dans le cas de certains projets en chantier, simplement en raison des pratiques comptables relatives aux demandes de financement.

Est-ce exact?

**Mme Yazmine Laroche:** Vous avez tout à fait raison.

C'est un peu frustrant pour nous à l'occasion, car nous ne pouvons pas nécessairement vous dire le nombre de projets qui sont en cours tant que nous n'avons pas reçu les rapports des provinces et des territoires et nous ne pouvons pas verser l'argent tant que nous n'avons pas reçu les demandes. Les provinces et les territoires doivent également attendre que les municipalités leur soumettent leurs chiffres. Il semble que nous soyons donc toujours en décalage d'une année à l'autre.

**M. Sean Fraser:** Et s'agit-il du processus normal...?

**La présidente:** Monsieur Fraser, votre temps est écoulé.

**M. Sean Fraser:** Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Je dois maintenant remercier nos témoins.

Je vous remercie infiniment d'être venus ce matin et de nous avoir fourni toute cette information. Nous allons sûrement vous revoir le 13 avril lorsque nous recevrons le ministre.

Nous allons donc suspendre nos travaux. Nous irons voter puis nous reprendrons la réunion par la suite.

• (1135)

(Pause)

• (1220)

**La présidente:** Je suis désolée pour cette interruption, mais nous sommes toujours à la merci des événements.

Nous avons compris que le ministre Garneau serait des nôtres pendant 30 minutes, jusqu'à 12 h 30, et qu'il devrait partir tout de suite après, car il avait un rendez-vous important. Par conséquent, avec l'accord des autres partis, nous pourrions remercier les fonctionnaires de leur présence. De son côté, le ministre Garneau nous a indiqué qu'il serait présent le 13 avril et qu'il nous consacrerait une heure complète, comme le souhaite le Comité.

Cela dit, nous pourrions lever la séance d'aujourd'hui en sachant que le 13 avril, pendant la première heure, nous allons accueillir le ministre Sohi, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, et pendant la deuxième heure, le ministre Garneau.

Je tiens à remercier les fonctionnaires d'avoir été des nôtres aujourd'hui et je suis encore une fois désolée pour le dérangement.

Madame Block, aviez-vous un commentaire? Ce sera ensuite au tour de M. Berthold.

**Mme Kelly Block:** J'aurais une question. Je comprends que nous réorganisions le calendrier afin de recevoir le ministre pendant une heure entière. Habituellement, lorsque nous examinons le Budget principal des dépenses ou le Budget supplémentaire des dépenses, nous invitons le ministre pour la première heure, puis les représentants du ministère pour la deuxième heure.

Est-ce qu'on envisage de discuter avec les représentants du ministère une fois que les ministres auront comparu? Je sais que nous avons entendu les représentants du ministère de l'Infrastructure. Par conséquent, est-ce qu'on prévoit inviter de nouveau certains de ces fonctionnaires pour poursuivre la discussion?

**La présidente:** Nous avons les représentants du ministère de l'Infrastructure ici ce matin. L'idée première, avec laquelle tous les partis étaient d'accord, si je ne me trompe pas, était d'inviter le ministre de l'Infrastructure et son personnel pour la première heure et le ministre des Transports et son personnel pour la deuxième heure. C'était le plan que nous souhaitions adopter.

Monsieur Berthold.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, j'aimerais qu'on suspende la séance quelques instants pour que je puisse vous parler de cette entente. Il s'est dit des choses à ce sujet. Il y a beaucoup d'officiels ici présents. Si vous me le permettez, j'aimerais que nous prenions quelques secondes pour que nous puissions en discuter ensemble.

• (1225)

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Berthold nous a demandé de suspendre pendant quelques instants. C'est ce que nous allons faire.

• (1225)

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1225)

**La présidente:** Nous allons reprendre la séance. On croirait que la réunion dure huit heures. J'inviterais donc les fonctionnaires à regagner leur place.

Nous avons eu d'autres discussions, et puisque le sous-ministre est parmi nous aujourd'hui, en l'absence du ministre, et qu'il pourra nous donner de précieux renseignements, nous avons décidé de poursuivre la séance pendant encore 30 minutes afin de recueillir le plus d'information possible.

Monsieur Badawey, j'avais votre nom sur ma liste. Est-ce qu'on a répondu à vos questions?

**M. Vance Badawey:** Vous lisez dans mes pensées.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Fraser, êtes-vous [Note de la rédaction: inaudible].

Je remercie les représentants du ministère.

Monsieur Keenan, avez-vous une déclaration liminaire à faire?

[Français]

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

J'aimerais faire quelques commentaires pour commencer.

• (1230)

[Traduction]

À vous de me guider, madame la présidente. Est-ce que je devrais présenter tout de suite les fonctionnaires qui m'accompagnent ou si nous le ferons au fur et à mesure de la discussion?

**La présidente:** Je pense qu'ils peuvent prendre la parole lorsqu'ils le jugent nécessaire.

**M. Michael Keenan:** Parfait. D'accord.

Je suis ravi d'être ici aujourd'hui en compagnie des représentants du ministère et des responsables du portefeuille. Malheureusement, comme vous l'avez déjà dit, le ministre n'a pu être présent aujourd'hui en raison d'un conflit d'horaires, mais je suis très heureux de pouvoir vous parler du Budget principal des dépenses.

Tout d'abord, j'aimerais dire quelques mots au sujet du mandat du ministère. Comme le ministre Garneau le dit souvent, à la fois publiquement et à ses fonctionnaires, la priorité du ministère, pour tous les modes de transport, consiste à assurer la sécurité et la sûreté des Canadiens.

Étant donné que de nouveaux risques émergent constamment, une vigilance constante de la part du ministère est nécessaire pour protéger nos citoyens. Transports Canada appuie également le mandat du gouvernement de simuler l'économie et de faciliter les échanges commerciaux. Pour atteindre de tels objectifs, il est essentiel d'avoir en place un système de transport moderne et efficace.

Le Canada vit du commerce. Pour favoriser notre prospérité, nous devons être en mesure d'acheminer les produits canadiens vers les marchés mondiaux. Pour se faire, nous devons veiller au bon fonctionnement des ports, des compagnies aériennes et des compagnies de chemins de fer et veiller également à ce que les expéditeurs soient en mesure d'assurer la circulation fluide des produits par nos portes d'entrée et nos corridors commerciaux.

Bien sûr, nous devons également faire tout en notre pouvoir pour protéger l'environnement. Notre Budget principal des dépenses de 2017-2018 établit la ventilation prévue des ressources dans cette optique. Transports Canada ne demande pas de crédits additionnels par l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses (C). Nous nous sommes déjà prévalus, dans les budgets antérieurs, de tous les fonds dont nous avons besoin pour réaliser notre mandat de 2016-2017.

Dans le Budget principal des dépenses de 2017-2018, Transports Canada souhaite obtenir 1,3 milliard de dollars qui serviront à couvrir nos dépenses prévues, notamment les suivantes: 596,6 millions de dollars pour les dépenses de fonctionnement; 138,5 millions de dollars pour les dépenses en immobilisations; 336,7 millions de dollars pour les subventions et contributions; et 230,8 millions de dollars pour les pouvoirs législatifs. Ces chiffres représentent une augmentation de 36,9 millions de dollars par rapport aux dépenses prévues dans le budget principal de l'année dernière.

Cette augmentation s'explique principalement par les nouveaux fonds nécessaires pour renforcer la sécurité des chemins de fer et du transport des marchandises dangereuses, et elle permettra notamment d'élargir les capacités d'inspection, d'appuyer la formation en vue d'assurer une surveillance uniforme dans l'ensemble du pays et d'améliorer les processus d'essai, de classification, d'enregistrement et de schématisation des marchandises dangereuses.

Des fonds additionnels permettront en outre de soutenir le Programme de transfert des installations portuaires. Certains programmes gérés par Transports Canada au cours des dernières années, comme l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, touchent à leur fin. Parfois, lorsque les projets arrivent à échéance, les coûts réels sont inférieurs aux prévisions, ce qui se traduit par une baisse des fonds requis au titre des subventions et contributions.

Nous nous efforçons d'élaborer de nouveaux programmes qui mettront à profit les réussites du programme Porte de l'Asie-Pacifique. Certains d'entre eux ont été mentionnés dans le budget déposé hier. Je vais laisser le ministre lui-même vous décrire les priorités budgétaires du gouvernement du Canada lors de sa comparution.

Nous nous attendons donc à ce que ces ressources soient ajoutées aux niveaux de référence du ministère et des principales sociétés d'État, dont les représentants sont ici présents, dans le Budget supplémentaire des dépenses pour 2017-2018.

Madame la présidente, sachez que Transports Canada a à cœur la gestion et la gérance financières rigoureuses des ressources gouvernementales au nom des contribuables canadiens.

Cela dit, nous serons heureux de répondre à vos questions au sujet du ministère ou des divers organismes responsables du portefeuille des transports. Merci beaucoup.

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

Afin que nous sachions exactement qui se trouve à la table, je vais demander à chacun des représentants de se présenter à tour de rôle, en commençant par ma gauche. Veuillez nous préciser le ministère auquel vous appartenez.

**M. Shawn Leamon (vice-président des finances, Marine Atlantique S.C.C.):** Je m'appelle Shawn Leamon et je suis vice-président des finances de Marine Atlantique.

**M. Paul Griffin (directeur général et directeur financier, Marine Atlantique S.C.C.):** Paul Griffin, directeur général et directeur financier de Marine Atlantique.

• (1235)

**M. Andie Andreou (vice-président et directeur financier, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien):** Andie Andreou, vice-président et directeur financier de l'ACSTA.

**M. Mike Saunders (président par intérim et directeur général, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien):** Mike Saunders, président et directeur général de l'ACSTA.

**Mme Deloranda Munro (directrice générale, Opérations financières, Services administratifs et adjointe aux dirigeants principaux des finances, ministère des Transports):** Deloranda Munro, adjointe aux dirigeants principaux des finances au ministère des Transports.

**Mme Natalie Kinloch (chef des finances et des opérations, La Société des ponts fédéraux Limitée):** Je m'appelle Natalie Kinloch, et je suis chef des finances et des opérations à la Société des ponts fédéraux Limitée.

**M. Scott Streiner (président et directeur général, Office des transports du Canada):** Scott Streiner, président et directeur général de l'Office des transports du Canada.

**M. Jean-François Poirier (directeur, Services financiers et de la gestion du matériel, et adjoint au dirigeant principal des finances, Office des transports du Canada):** Jean-François Poirier, dirigeant principal des finances de l'Office des transports du Canada.

**Mme Danielle Boisvert (contrôleur corporatif, VIA Rail Canada inc.):** Danielle Boisvert, contrôleur corporatif chez VIA Rail.

[Français]

**M. Jacques Fauteux (directeur, Relations gouvernementales et communautaires, VIA Rail Canada inc.):** Je suis Jacques Fauteux, directeur des Relations gouvernementales et communautaires de VIA Rail.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Comme vous pouvez le constater, les gens qui sont au bout de la table occupent des fonctions importantes. Ils sont tous ici pour répondre aux questions du Comité.

Madame Block.

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

Avant de passer aux questions, je tiens à vous remercier d'avoir accepté que le ministre compare un autre jour, pour une heure. Je vous en suis reconnaissante.

Je tiens à remercier chacun d'entre vous d'être avec nous aujourd'hui. Je sais que nous avons peu de temps, mais quoi qu'il en soit, merci d'être ici. J'ai hâte d'entendre les réponses, pas seulement à mes questions, mais aussi à celles de mes collègues, questions qui seront certainement intéressantes.

Monsieur le sous-ministre, je souligne que j'ai beaucoup aimé travailler avec vous dans le passé, lorsque vous étiez au ministère des Ressources naturelles.

J'ai remarqué, en consultant le Budget principal des dépenses dont nous sommes saisis, que le budget de Transports Canada est beaucoup moins élevé qu'en 2015-2016. Je me demande si vous pourriez nous donner des explications à ce sujet et nous dire si Transports Canada a les ressources nécessaires pour s'acquitter de ses obligations.

**M. Michael Keenan:** Merci, madame la présidente.

J'aimerais remercier la députée de ses propos très élogieux. Je suis heureux de la revoir.

En ce qui concerne les ressources pour 2017-2018, on observe une hausse si l'on compare uniquement les budgets principaux des dépenses, mais comme la députée l'a correctement indiqué, il y a une baisse lorsqu'on prend en compte le Budget principal des dépenses et tous les budgets supplémentaires des dépenses de 2016-2017. Je pense que le ministère s'attend à recevoir des ressources supplémentaires par l'intermédiaire des budgets supplémentaires de dépenses.

Je vais vous donner un exemple. Le plan de protection des océans annoncé par le gouvernement en novembre ne figure pas dans le Budget principal des dépenses. On s'attend à ce qu'il figure dans les budgets supplémentaires des dépenses (A) ou (B). Si le Parlement approuvait ces budgets, Transports Canada aurait des ressources supplémentaires considérables pour s'acquitter des tâches et des responsabilités qui lui incombent et qui ont été rendues publiques par le ministre et le premier ministre.

Je pense qu'il y a une légère hausse d'un Budget principal des dépenses à l'autre. Je ne connais pas les intentions du gouvernement pour ce qui est des budgets supplémentaires de dépenses, comme je ne peux prévoir ce que le Parlement approuvera, mais il est fort probable que nous ayons des ressources supplémentaires importantes, d'après ce qui a été annoncé dans le budget et par le ministre.

Je suis d'avis, en ma qualité de sous-ministre du ministère, que notre planification financière est très rigoureuse. Je ne dirais pas que nous avons des surplus, mais je crois que nous avons les ressources nécessaires pour nous acquitter de nos responsabilités actuelles.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup.

J'ai une question complémentaire à ce sujet. Je comprends qu'il arrive que ce qui a été annoncé ne se reflète pas dans le Budget principal des dépenses tel qu'il est présenté, mais vous avez indiqué que des annonces ont été faites l'automne dernier et que vous espérez revenir au Comité pour demander du financement supplémentaire dans le cadre du processus des budgets supplémentaires des dépenses. Si vous saviez déjà, l'automne dernier, que Transports Canada aurait besoin de financement supplémentaire pour certaines activités, pourquoi cela n'a-t-il pas été inclus dans le Budget principal des dépenses que nous examinons aujourd'hui?

• (1240)

**M. Michael Keenan:** Madame la présidente, permettez-moi d'utiliser l'exemple du plan de protection des océans, étant donné que c'est le sujet sous-entendu de la question. Le premier ministre a fait une annonce en novembre, je crois. À ce moment-là, selon le processus décisionnel du gouvernement, l'étape suivante était la décision du Cabinet. Il a été décidé de lancer les initiatives décrites par le premier ministre, le ministre LeBlanc et le ministre Garneau. Transports Canada, le ministère des Pêches et des Océans, la Garde côtière, Ressources naturelles Canada et Environnement et Changement climatique ont alors entrepris le processus de planification détaillée de la mise en oeuvre. Cela fait l'objet d'un examen par le Conseil du Trésor. Le processus de planification détaillée de la mise en oeuvre sera bientôt terminé.

Il convient de tenir compte des cycles d'élaboration des politiques stratégiques et de la planification de la mise en oeuvre. Les fonctionnaires du Conseil du Trésor n'ont pu inclure cette initiative dans le Budget principal des dépenses, malgré les progrès rapides enregistrés pour une initiative d'une telle complexité. Elle sera donc incluse à l'étape des budgets supplémentaires des dépenses. Nous avons bon espoir qu'elle figurera dans le Budget supplémentaire des dépenses (A). Cela dit, nous sommes convaincus qu'elle sera soit dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), soit dans le (B). Nous poursuivons entre-temps les travaux préparatoires afin de pouvoir rapidement passer à la mise en oeuvre du programme dès qu'il aura été approuvé par le Parlement.

**Mme Kelly Block:** Très bien.

**La présidente:** Monsieur Badawey.

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

J'aimerais poursuivre où j'en étais rendu dans mes observations et mes questions précédentes concernant les commentaires de M. Doherty. Je vous remercie encore une fois de ces commentaires, car je pense qu'ils témoignent de la nécessité de prendre en compte les besoins à l'échelle locale et, par conséquent, de la nécessité de donner l'exemple — étant donné que nous assurons une excellente intendance d'un rigoureux plan de gestion des infrastructures à l'échelle fédérale — et de transposer nos pratiques à cet égard à l'échelle locale afin que les collectivités puissent faire de même pour leurs propres infrastructures.

Parlons maintenant des investissements futurs et de leur harmonisation aux stratégies locales, en fonction des commentaires que vous avez faits plus tôt, pour en connaître davantage sur l'affirmation selon laquelle Transports Canada recevra du financement pour « le lancement d'un système d'information sur le commerce et le transport ». Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

Pourriez-vous nous dire, en guise de complément à vos observations, si cela comprendra un système d'information logistique?

**M. Michael Keenan:** Je dois préciser que le Budget principal des dépenses proposé ne comprend aucun financement pour une initiative liée aux données d'un corridor de commerce et de transport ou pour une initiative visant à recueillir de meilleurs renseignements sur les questions de fluidité et de logistique du système de transport. Toutefois, certains énoncés du budget de 2017 vont précisément en ce sens. Il convient d'apporter deux précisions à ce sujet.

Premièrement, je rappelle aux membres du Comité que le ministre Garneau a présenté, dans son discours du 3 novembre, une vision qu'il appelle « Transports 2030 ». Il a insisté fortement sur la nécessité d'établir au pays un réseau de commerce et de transport plus efficace, plus fluide et plus intelligent. Pour y arriver, il faudra collecter de meilleures données sur le fonctionnement du réseau de commerce et de transport, ainsi que des informations en temps réel sur le rendement du réseau et sur les problèmes et les entraves qui nécessitent des correctifs.

Deuxièmement, la logique qui sous-tend certaines de ces mesures est qu'en utilisant ces ressources pour regrouper ces informations et les données des divers exploitants du réseau et les rendre accessibles à tous, le gouvernement aiderait l'ensemble des partenaires de la chaîne de valeur du transport à prendre de meilleures décisions pour améliorer la fluidité du réseau de transport, ce qui permettrait aux entreprises canadiennes d'acheminer leurs marchandises vers les marchés mondiaux de façon plus fiable et à meilleur coût.

Je crois que le programme auquel le député fait référence, par rapport au budget de 2017, est une initiative ciblée concernant les données. Elle vise à recueillir et à rendre publiques les données pour que tous les acteurs de la chaîne de valeur du transport puissent prendre des décisions plus éclairées afin d'accroître l'efficacité du système canadien de transport et de logistique.

• (1245)

**M. Vance Badawey:** Merci.

Essentiellement, pour pousser la réflexion plus loin, vous visez à étendre à l'extérieur du Canada le système annoncé par le ministre Garneau par l'intermédiaire du budget de 2017.

Je reviens de Washington, où j'ai discuté avec nos collègues américains de la nécessité d'intégrer une perspective élargie du système logistique. Il s'agirait donc d'une intégration de l'ensemble de la chaîne de valeur des deux côtés de la frontière, au Canada et aux États-Unis. Cela permettrait de faire un suivi des produits et les consommateurs pourraient ainsi tirer parti des avantages d'un système logistique intégré.

Avez-vous des commentaires à ce sujet?

**M. Michael Keenan:** Merci de la question. Je suis heureux de commenter.

Le ministre Garneau est allé à Washington, où il a rencontré son homologue du département des Transports des États-Unis, le secrétaire de la Sécurité intérieure et d'importants dirigeants du Congrès, tant de la Chambre des représentants que du Sénat. Essentiellement, il a parlé de ce que le député vient d'évoquer, soit l'importance de faciliter la création de réseaux de transports des deux côtés de la frontière canado-américaine, ainsi que l'importance de trouver une façon de créer un système logistique transfrontalier qui permette une plus grande sécurité et une circulation améliorée des personnes et des marchandises.

Fait intéressant, la présentation de statistiques a toujours son utilité. Le ministre Garneau a fait sensation à Washington lorsqu'il a indiqué que 30 000 camions, 4 600 wagons et 400 000 personnes traversent la frontière canado-américaine chaque jour. Il existe un réseau transfrontalier. Je pense que le ministre a réussi à obtenir l'engagement d'importants dirigeants et élus américains à l'égard d'une collaboration avec leurs homologues canadiens pour la recherche de solutions concrètes.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Madame Laverdière.

[Français]

**Mme Hélène Laverdière:** Merci beaucoup, madame la présidente.

Mes premières questions s'adresseront à M. Fauteux.

J'aimerais savoir si vous avez terminé votre étude sur l'aide du gouvernement fédéral au train à grande fréquence.

**M. Jacques Fauteux:** Je vous remercie de la question.

Madame la présidente, comme Mme Laverdière l'a mentionné, nous avons complété l'étude du train à grande fréquence, tel que nous l'avions annoncé par l'entremise de certaines plateformes à la fin du mois de décembre. Nous l'avons soumis à nos homologues de Transports Canada à ce moment. Nous travaillons de manière quotidienne avec eux à faire la diligence raisonnable et à répondre aux questions nécessaires dans le cadre de ce travail.

**Mme Hélène Laverdière:** C'est bien.

Serait-il possible que le Comité ait une copie de l'étude? Est-ce disponible publiquement?

**M. Jacques Fauteux:** Je crois qu'il est important que nous fassions d'abord notre travail. Lorsque l'étude sera finie et que nous aurons terminé nos discussions, je suis convaincu que le gouvernement déterminera le bon moment pour communiquer ces informations.

**Mme Hélène Laverdière:** Merci.

Contemplez-vous l'idée de faire financer le projet de train à grande fréquence par la nouvelle banque d'investissement?

**M. Jacques Fauteux:** Nous sommes en train de faire l'étude en ce moment, madame. Il est prématuré de répondre à cette question.

**Mme Hélène Laverdière:** Ma dernière question s'adresse aux représentants de VIA Rail. J'en profite pour souligner que je voyage dans vos trains deux fois par semaine quand la Chambre des communes siège.

On parle beaucoup du renouvellement de la flotte utilisée pour le corridor Québec-Windsor. Comment ce dossier progresse-t-il?

**M. Jacques Fauteux:** Le dossier progresse bien. Comme je l'ai mentionné à certains de vos collègues dans le passé, nous poursuivons l'étude d'un renouvellement de la flotte vieillissante. Elle a près de 40 ans. Certains de nos trains sont plus vieux que la personne qui vous parle en ce moment.

Cependant, il est nécessaire que nous continuions de faire l'étude avec nos homologues de Transports Canada. Nous avons soumis notre plan et nos options au ministère. Nous continuons de travailler avec celui-ci à cet égard.

• (1250)

**Mme Hélène Laverdière:** Merci beaucoup.

Ma prochaine question s'adresse à un représentant de Transports Canada.

Êtes-vous toujours sous la supervision spéciale du Conseil du Trésor? Si oui, quelles sont les échéances à venir? Quand la situation va-t-elle changer, selon vous?

**M. Michael Keenan:** Je vous remercie de la question.

Brièvement, non, nous ne sommes pas soumis à la supervision spéciale du Conseil du Trésor. Au cours de la dernière année et demie, le ministère a entrepris une démarche de gestion et de revue de gestion des finances au sein du ministère. Nous avons terminé la première étape de ce processus.

[Traduction]

Nous avons revu nos finances en profondeur, avec les conseils et l'aide de l'observateur spécial. Nous avons réduit notre effectif par attrition — donc grâce au roulement de personnel, et non par des congédiements — jusqu'à un niveau nous permettant d'atteindre un équilibre financier. Nous avons amélioré la répartition des ressources en fonction de nos objectifs et priorités. Nous avons mis en oeuvre les recommandations de l'observateur. Son travail est terminé, et il n'est plus au ministère.

Je crois que cela nous ramène à l'une des premières questions. Nous avons réajusté nos dépenses en fonction des priorités. Nous avons maintenant la certitude d'être bien placés pour nous acquitter de nos responsabilités, telles qu'elles sont énoncées dans nos documents et nos budgets.

[Français]

**Mme Hélène Laverdière:** En ce qui concerne les dépenses, dans son rapport de décembre 2016, le vérificateur général a noté que le budget de fonctionnement des essais de résistance à l'impact avait été réduit de 59 % pour l'exercice 2016-2017. Pourquoi y a-t-il eu ces compressions budgétaires dans ce secteur en particulier?

**M. Michael Keenan:** Je ne suis pas sûr de comprendre. Je m'excuse, pourriez-vous répéter la question?

**Mme Hélène Laverdière:** Cela faisait partie du rapport du vérificateur général de décembre 2016. Le budget de fonctionnement des essais de résistance à l'impact pour les voitures, notamment, avait été réduit de 59 %. Cette compression nous semble un peu surprenante si on pense à assurer la sécurité des citoyens.

**M. Michael Keenan:** C'est vrai, mais j'aimerais répondre en anglais.

[Traduction]

Nos dépenses et nos activités de surveillance dans certains secteurs varient d'une année à l'autre, pour diverses raisons. Il y a en effet une réduction cette année-là, comme on l'indique.

Nous examinons ces programmes dans une perspective pluriannuelle. Dans certains secteurs, on observe une baisse marquée une année, puis une hausse considérable l'année suivante, selon la progression de la mise en oeuvre d'un programme. Nous avons effectivement eu une baisse pour les essais liés à la surveillance de la sécurité des véhicules automobiles. Donc, nous examinons nos activités à cet égard sur plusieurs années; nous prévoyons que cela reviendra à la hausse.

Je dirais que nous examinons les façons d'optimiser le programme, en fonction des conclusions du rapport du vérificateur général sur le Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles. Les décisions définitives sur les modalités de la gestion de ce programme n'ont pas encore été prises. Nous considérons que le centre d'essai de Blainville, au Québec, est d'une importance capitale pour nos efforts visant à assurer la sécurité des Canadiens à bord des véhicules automobiles.

• (1255)

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

Monsieur Iacono, il nous reste deux minutes, et vous souhaitez partager votre temps de parole avec M. Sikand.

[Français]

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

Mes questions s'adressent à M. Fauteux ou à Mme Boisvert de VIA Rail.

Vous avez demandé un financement supplémentaire afin de maintenir vos activités courantes. Le montant de 867,3 millions de dollars sur trois ans, annoncé hier dans le budget, répond-il à cette demande et comment?

**M. Jacques Fauteux:** Le financement qui a été annoncé hier, lors du dépôt du budget fédéral, nous permettra non seulement de maintenir nos activités, mais aussi de continuer à garder un oeil sur les projets stratégiques de VIA Rail, le train à grande fréquence ainsi que le renouvellement de notre flotte. Nous sommes particulièrement heureux d'avoir eu cette nouvelle. Cela démontre la confiance de notre gouvernement envers l'équipe de gestion et aussi les services offerts par nos employés.

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Quelles sont vos priorités de développement pour les prochaines années?

**M. Jacques Fauteux:** Comme nous l'avons mentionné de différentes manières aux comités de la Chambre des communes, le renouvellement d'une flotte vieillissante est important. Il permettra d'assurer la viabilité de la société à long terme et de transporter, de manière encore plus confortable et sécuritaire, les quelque quatre millions de personnes qui ont voyagé avec VIA Rail dans la dernière année. De plus, le train à grande fréquence nous permettra d'offrir aux passagers voyageant dans le corridor Québec-Windsor une plus grande fréquence de nos voyages. Cela permettra d'assurer la mobilité durable et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Sikand, voudriez-vous poser une petite question?

**M. Gagan Sikand:** La question est assez longue, mais je vais quand même la poser.

J'ai remarqué que le budget fait référence aux voitures autonomes et aux drones. Selon le point de vue, ces technologies peuvent être novatrices ou perturbatrices, mais je suis heureux qu'il en soit question dans le budget. Je voulais simplement connaître vos plans à cet égard.

Quelqu'un pourrait faire un commentaire à ce sujet?

**La présidente:** Je vous demanderais de répondre brièvement.

**M. Michael Keenan:** La réponse courte, c'est que je souscris entièrement à vos propos. Je pense que nous sommes à l'aube d'un changement majeur. Ces deux technologies sont extrêmement prometteuses, et il y aura beaucoup à faire sur les plans de la réglementation et de la prestation de nouveaux programmes d'innovation afin de tirer parti des avantages et de nous protéger contre les désavantages.

Il y a de cela deux semaines à peine, le ministre a annoncé l'adoption de la réglementation provisoire sur les UAV. Il y aura bientôt d'autres mesures à cet égard.

Le projet de loi S-2, dont le Comité pourrait être saisi, je crois, comporte d'importantes dispositions qui nous permettront de traiter des nouvelles technologies pour les voitures du point de vue de la sécurité des véhicules automobiles. Nous sommes d'avis qu'il s'agit d'une mesure législative essentielle qui favorisera les progrès, et nous permettra de tirer parti des avantages et de nous protéger contre les désavantages des changements associés aux UAV et aux voitures autonomes.

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

Je remercie tous les fonctionnaires d'être venus. Merci beaucoup de vous être libérés pour comparaître au Comité aujourd'hui.

Merci, chers collègues.

La séance est levée.





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>