



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 015 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 30 mai 2016

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 30 mai 2016

• (1530)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance numéro 15 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est ouverte. Il est exactement 15 h 30.

Bienvenue à vous tous. Nous allons poursuivre notre étude du Budget supplémentaire des dépenses. Tous les experts du ministère sont ici pour répondre aux questions du Comité. Je vous remercie beaucoup d'être venus.

Pourriez-vous s'il vous plaît vous présenter? Nous commencerons par Paul.

M. Paul Griffin (président-directeur général, Marine Atlantique S.C.C.): Je m'appelle Paul Griffin, je suis président-directeur général de Marine Atlantique S.C.C.

[Français]

M. André Lapointe (dirigeant principal des finances, ministère des Transports): Je m'appelle André Lapointe. Je suis sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances à Transports Canada.

[Traduction]

Mme Helena Borges (sous-ministre déléguée, Transports, infrastructure et collectivités, ministère des Transports): Je m'appelle Helena Borges et je suis sous-ministre déléguée des Transports.

Mme Yazmine Laroche (sous-ministre déléguée, Infrastructure Canada): Je m'appelle Yazmine Laroche et je suis sous-ministre déléguée, Infrastructure Canada.

Mme Darlene Boileau (sous-ministre adjointe, Services ministériels et dirigeante principale des finances, Infrastructure Canada): Je m'appelle Darlene Boileau, je suis sous-ministre adjointe à Infrastructure ainsi que dirigeante principale des finances.

M. Angus Watt (président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Je m'appelle Angus Watt, je suis président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

M. Omar Rashed (directeur financier par intérim, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Je m'appelle Omar Rashed et je suis directeur financier par intérim de l'ACSTA.

La présidente: Avant de commencer la réunion, je dois vous indiquer que nos interprètes éprouvent un problème. La climatisation ne fonctionne pas, et il fait donc assez chaud. Je ne sais pas pendant combien d'heures nos excellents interprètes pourront supporter la chaleur dans leur local; sinon, ils pourraient la faire réparer. Nous ferons de notre mieux pour avancer quand même.

Je vais pour commencer mettre en délibération le crédit 1a sous la rubrique de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Qui voudrait en discuter?

M. Angus Watt: Madame la présidente, je vais commencer, avec votre permission.

L'ACSTA a été créée le 1^{er} avril 2002 à titre de société d'État mandataire financée entièrement au moyen de crédits parlementaires et devant rendre des comptes au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

Le mandat de l'ACSTA se divise en quatre catégories principales: le contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels avant l'accès à une zone sécurisée d'un terminal aéroportuaire; le contrôle des bagages enregistrés qui permet d'empêcher l'embarquement d'articles interdits; le contrôle aléatoire des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports présentant les plus grands risques; et un programme de cartes d'identité utilisant les données biométriques du détenteur, l'image de l'iris et les empreintes digitales, pour permettre aux non-passagers d'avoir accès aux zones réglementées d'un aéroport.

On s'attend à ce que l'ACSTA contrôle 61 millions de passagers et leurs effets personnels au cours de l'exercice 2016-2017. Dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), l'ACSTA demande l'autorisation d'accéder à un fonds d'environ 113 millions de dollars qui avaient été affectés dans le budget 2014 pour améliorer pendant l'exercice 2016-2017 les mesures de contrôle des non-passagers afin de pouvoir continuer à satisfaire aux exigences de la norme plus stricte de l'Organisation de l'aviation civile internationale visant le contrôle des non-passagers.

Ce programme, qui était fondé sur une évaluation du risque de Transports Canada, permet à l'ACSTA d'étendre les mesures de contrôle des non-passagers de façon qu'ils soient tous sans exception contrôlés aux points d'accès des zones réglementées désignées des aéroports qui présentent les risques les plus élevés. Il se double en outre d'un programme de contrôle des non-passagers et des véhicules qui ont accès à l'aire générale de trafic commercial d'un aéroport.

En plus de ces fonds, l'ACSTA demande l'approbation d'un fonds d'exploitation supplémentaire de 29 millions de dollars pour 2016-2017. Ce financement servira à atteindre, quant au temps d'attente, un niveau de service qui soit similaire à celui atteint en 2015-2016. L'an dernier, le contrôle de plus de 85 % des passagers s'est effectué en 15 minutes ou moins dans les principaux aéroports du Canada. Ce financement servira également à apporter de nouveaux changements opérationnels visant principalement à répondre à l'évolution des tendances touchant la circulation des passagers dans les grands aéroports et à soutenir les plans de développement économique des aéroports.

Je suis accompagné aujourd'hui par Omar Rashed, vice-président par intérim de l'ACSTA et son directeur financier, qui répondra au nom de notre organisation aux questions du Comité touchant le Budget supplémentaire des dépenses (A).

En attendant vos questions, cela clôt ma déclaration préliminaire.

• (1535)

La présidente: Merci beaucoup.

Qui veut prendre la parole?

Mme Helena Borges: Madame la présidente, nous devrions peut-être présenter les deux personnes qui comparaissent par vidéo. Il s'agit de deux représentants de VIA Rail. Je vous présente M. Martin Landry, qui est chef des Affaires commerciales et Mme Patricia Jasmin, dirigeante principale des finances.

Préférez-vous poursuivre avec les représentants des sociétés d'État? Est-ce que ce serait plus facile?

La présidente: Oui, merci.

Mme Helena Borges: Nous pourrions peut-être commencer par Marine Atlantique.

M. Paul Griffin: Madame la présidente, merci à vous et merci à tous les membres du Comité de nous recevoir ici aujourd'hui. Je souligne que je suis venu en compagnie de M. Shawn Leamon, notre vice-président des finances. Shawn et moi-même répondrons de notre mieux à vos questions, peu importe le sujet que vous voudriez aborder.

J'ai préparé quelques diapositives à votre intention. J'espère que vous les avez reçues. Le document comprend sept diapos. A-t-il été distribué?

La présidente: Oui. Quand vous nous envoyez des documents, tout se fait maintenant sur SharePoint. Je crois que nous l'avons reçu.

M. Paul Griffin: Je vais m'y reporter pendant mon exposé, madame la présidente, si vous êtes d'accord.

La présidente: Oui.

M. Paul Griffin: Nous avons préparé un court exposé afin de donner au Comité un aperçu et quelques informations de base. Si vous avez le document en main, je vous prierais de prendre la diapositive deux.

Un peu de contexte. Marine Atlantique offre une voie de communication essentielle entre la portion de la route transcanadienne qui se trouve sur Terre-Neuve et celle se trouvant sur le continent. Nous remplissons ainsi l'obligation du Canada d'assurer un service de traversier pour les marchandises et les passagers entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse, conformément aux Conditions de l'union entre le Canada et Terre-Neuve ratifiées en 1949. La nature essentielle de ce service a été reconnue il y a déjà un certain nombre d'années par le Conseil canadien des relations industrielles, lorsqu'il nous a désigné service essentiel.

Nous transportons des résidents de Terre-Neuve, des touristes qui n'y résident pas ainsi qu'à peu près tous les produits imaginables, des serviettes de papier jusqu'à de l'oxygène thérapeutique. Nous assurons le transport d'à peu près la moitié des marchandises commerciales importées ou exportées par Terre-Neuve et nous jouons un rôle important dans la collectivité des affaires de l'est du Canada. Nous jouons également un rôle important puisque nous appuyons l'industrie touristique de Terre-Neuve, qui génère 1 milliard de dollars. Voici quelques statistiques: l'an dernier, nous avons transporté environ 300 000 personnes, plus de 100 000 véhicules de promenade et près de 100 000 véhicules commerciaux.

La diapositive trois présente une photo de notre flotte, quatre grands super navires rouliers à passagers. Avec l'aide du gouvernement du Canada, nous avons récemment pu acheter nos deux derniers navires: le NM *Blue Puttees* et le NM *Highlanders*. Les deux autres navires que nous exploitons, le NM *Leif Ericson*, depuis 2000, et le NM *Atlantic Vision*, sont loués à une entreprise européenne.

Nous avons besoin de nos quatre navires pour assurer le transport pendant la haute saison, l'été, et nous en utilisons régulièrement trois pendant les mois d'hiver. Il nous arrive d'avoir des problèmes, l'été, par exemple lorsqu'un des navires a des ennuis mécaniques; c'est pourquoi un programme de renouvellement constant des actifs et un programme d'entretien à toute épreuve sont des éléments essentiels à notre réussite. Le quatrième navire sert d'appoint pendant l'hiver et nous permet de terminer les travaux de radoub au printemps, ce qui réduit le profil de risque de ce service.

La sécurité est bien sûr d'une importance primordiale, étant donné les rudes conditions météorologiques dans le golfe du Saint-Laurent, où les vents sont violents et les vagues atteignent des hauteurs considérables en toutes saisons. Nos navires sont également conçus de manière à pouvoir naviguer dans les glaces, ce qui nous permet d'offrir notre service à la fin de l'hiver et au début du printemps, lorsque le golfe est souvent encombré par les glaces.

La diapositive quatre propose des points de comparaison pour les dimensions de nos navires. Le NM *Blue Puttees*, illustré ici, transporte l'équivalent de deux kilomètres et demi de véhicules routiers, ce qui équivaut à 525 véhicules de promenade, à quoi il faut ajouter 700 passagers et un équipage.

Les diapositives cinq et six ont trait aux améliorations de service que nous avons effectuées ces dernières années. Grâce à l'aide appréciable du gouvernement du Canada et de nos amis de Transports Canada, nous avons pu apporter des changements importants touchant notre flotte, notre infrastructure, nos pratiques opérationnelles, nos activités, nos processus internes, et ainsi de suite. Nous offrons un service beaucoup plus efficace grâce à ces changements.

En 2009, moins de la moitié de nos consommateurs se disaient satisfaits de notre service; je suis heureux de pouvoir vous dire que le taux de satisfaction est passé à plus de 75 % l'an dernier. De fait, certains de nos clients commerciaux ont dit que le niveau de service auquel ils ont droit aujourd'hui est le plus élevé qu'ils connaissent.

Comme vous le voyez sur la diapositive 5, nous transportons davantage de gens et de marchandises même si nous faisons moins d'allers-retours; notre efficacité est bien meilleure, et les risques pour l'environnement marin sont en outre réduits. Notre consommation de carburant a aussi énormément diminué, réduisant ainsi les émissions dans l'environnement de même que les coûts. Nous avons également renouvelé nos services alimentaires et ajouté quelques cabines de plus.

Un meilleur service nous a permis d'accroître nos recettes; étant donné que nous contrôlons mieux nos coûts, nous avons pu également mieux assurer le recouvrement des coûts. Fait plus important encore, nous offrons un service à valeur ajoutée à nos clients et aux contribuables canadiens.

La diapositive six montre quelques-uns des paramètres que nous utilisons pour faire un suivi ainsi que l'amélioration des résultats au cours des dernières années. J'aimerais attirer votre attention sur la mesure de la ponctualité. Sauf lorsque les retards sont dus aux conditions météorologiques, notre ponctualité s'est améliorée, passant de moins de 70 % en 2009 à plus de 90 % l'an dernier. Si l'on inclut les retards dus aux conditions météorologiques, notre résultat reste quand même au-dessus de 87 %. À titre de comparaison, ces résultats sont meilleurs que ceux enregistrés par les principales compagnies aériennes de l'Amérique du Nord, l'an dernier, selon l'organisme FlightStats, qui avait remis en 2015 son premier prix à Alaskan Airlines, dont le résultat au chapitre de la ponctualité était de 85 %. Il va sans dire que la réputation de Marine Atlantique s'est largement améliorée ces quelques dernières années, et c'est un aspect que notre conseil d'administration a toujours gardé à l'oeil. C'est également quelque chose que nos employés sont fiers de pouvoir dire.

La diapo 7 présente les montants figurant dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), un total de 6,1 milliards de dollars. Cette somme doit financer trois importants projets, mis en relief sur la diapo: l'amélioration du système d'amarrage, la modernisation des défenses et le remplacement de quelques égouts pluviaux à Port-aux-Basques.

• (1540)

Sur ces mots, madame la présidente, j'aimerais vous remercier et remercier les membres du Comité de l'attention que vous m'avez accordée. M. Leamon et moi-même serons heureux de vous fournir toutes les autres informations dont vous pourriez avoir besoin.

La présidente: Merci beaucoup. Nous l'apprécions.

Mme Helena Borges: J'aimerais demander aux représentants de VIA Rail s'ils ont une déclaration préliminaire à faire.

M. Martin R. Landry (chef, Affaires commerciales, VIA Rail Canada inc.): Oui, nous en avons une, merci.

[Français]

Madame la présidente, mesdames et messieurs membres du Comité, bonjour à toutes et à tous, en provenance de Montréal. Je me présente. Je suis Martin R. Landry, chef des affaires commerciales chez VIA Rail Canada. Je suis heureux d'être avec vous aujourd'hui en compagnie de notre chef des finances, ma collègue Patricia Jasmin.

[Traduction]

La société VIA Rail a été créée par décret en 1977, et elle exploite au nom du gouvernement du Canada un service ferroviaire passagers national qui relie des villes et des régions et assure une liaison essentielle vers les régions éloignées. Cette vision consiste à fournir un service sûr, efficace, fiable et respectueux de l'environnement répondant aux besoins de tous les voyageurs canadiens.

Nous sommes fiers de desservir plus de 400 collectivités d'un océan à l'autre grâce à un réseau de voies ferrées de quelque 12 500 kilomètres de longueur. Vous nous avez convoqués aujourd'hui pour que nous répondions à vos questions touchant le financement de 6,9 millions de dollars intégré au Budget supplémentaire des dépenses (A). Cette présentation peut être divisée en trois initiatives distinctes.

Premièrement, des fonds sont attribués pour le projet de décontamination des terrains de VIA Rail, un volet du plan plus général de décontamination des sites fédéraux.

Notre présentation porte également sur une autorisation de dépenser une partie des 34 millions de dollars en les affectant aux centres d'entretien et aux gares de VIA Rail, comme cela est indiqué dans le budget 2016. Nous demandons en particulier une autorisation de 3 millions de dollars pour des travaux de rénovation dans les centres d'entretien de VIA Rail à Toronto et à Montréal. Cela comprend la mise à niveau de divers systèmes mécaniques et électriques et de systèmes de chauffage et de ventilation, la réparation de toit, de systèmes de traitement de l'eau et des voies des gares de triage et d'autres travaux visant à assurer la conformité continue avec la réglementation et à maintenir l'efficacité des activités.

Nous demandons également une somme de 3,8 millions de dollars pour divers travaux de rénovation de nos gares du corridor Québec-Windsor et faire des travaux d'infrastructure similaires à ceux exigés pour les centres d'entretien, mais aussi pour des améliorations sur les quais.

Comme vous le savez, le transport ferroviaire de passagers est un secteur à forte intensité de capital. C'est pourquoi nous avons besoin d'importants investissements pour assurer l'entretien de nos actifs vieillissants et assurer ainsi la sécurité et le confort de nos clients. Vous savez peut-être que notre parc de trains est le plus âgé de toute l'Amérique du Nord. De façon générale, la durée de vie normale des trains de passagers est de 25 à 30 ans, mais notre matériel roulant, en moyenne, a plus de 40 ans. Nos trains sont très vieux et ils utilisent les mêmes voies que les trains de marchandises, ce qui est une source de stress. À cela s'ajoute notre difficulté croissante à respecter les horaires, puisque nous devons partager la voie avec des trains de marchandises, ce qui explique le déclin du nombre de passagers enregistré depuis plusieurs années.

C'est pour cette raison que les représentants de VIA Rail ont été heureux d'apprendre que le budget 2016 prévoyait des investissements dans des activités préalables à l'achat prévues pour le renouvellement du matériel roulant ainsi qu'un engagement à poursuivre l'étude d'une proposition visant à offrir un service ferroviaire à fréquences élevées dans un corridor sur lequel l'entreprise pourrait utiliser des voies réservées; elle pourrait donc proposer des services plus fréquents, des trains plus ponctuels et des déplacements plus rapides à ses clients.

• (1545)

[Français]

Nous reconnaissons que le fait d'investir dans une infrastructure de transport durable, tout en s'attaquant aux effets néfastes de la congestion routière sur l'environnement et les changements climatiques, fait partie des priorités du gouvernement du Canada. Une telle initiative comporte des bénéfices clairs d'un point de vue économique et écologique grâce aux emplois qui seront créés et aux gains anticipés de productivité de la main-d'oeuvre. De plus, notre plan se traduira par une diminution sensible des gaz à effet de serre. Nous estimons qu'en offrant ce nouveau service plus moderne, notre achalandage augmenterait de façon significative, ce qui se traduirait également par une réduction des déplacements en voiture chaque année. Ce projet, conçu et planifié par notre équipe de gestion, vise expressément la recherche de solutions permanentes afin de mettre un terme à la récurrence de notre déficit d'exploitation et à un achalandage qui peine à croître.

[Traduction]

Nous croyons que ce projet nous permettrait non seulement d'améliorer la mobilité et la productivité des Canadiens en leur proposant davantage d'options de déplacement durable, mais aussi de le faire de manière responsable sur le plan financier, en nous appuyant moins sur l'aide du gouvernement fédéral.

En conclusion, j'aimerais rappeler que tous les membres de l'équipe de VIA Rail restent engagés à offrir un service ferroviaire passagers sûr, confortable et durable sur le plan environnemental au nom du gouvernement du Canada. L'avenir du Canada nous enthousiasme, et nous croyons que des modes de transport durables différents, comme le transport ferroviaire de passagers, joueront un rôle plus important encore pour unir les Canadiens de toutes les régions du pays.

Mon collègue et moi-même répondrons avec plaisir à vos questions.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Borges, vous pouvez y aller.

Mme Helena Borges: Maintenant que vous avez entendu le témoignage de trois de nos partenaires du portefeuille des Transports, je vais vous faire part de quelques remarques sur les sommes demandées dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) pour Transports Canada.

Vous remarquerez que nous demandons une augmentation totale, dans notre budget, de 125,9 millions de dollars. Cette somme doit aider le ministère à continuer de fournir un système de transport sûr, efficace et responsable sur le plan de l'environnement. Le montant le plus important inscrit ici vise le programme de contributions pour les services de traversier. C'est une somme supérieure à ce dont avait parlé le représentant de Marine Atlantique. Le budget de 2016 prévoyait environ 51,4 millions de dollars pour soutenir trois services de traversier du Canada atlantique et de l'est du Québec jusqu'au 31 mars 2017, ce qui représente un financement sur un an. Les services qui reçoivent ce financement exploitent des traversiers entre les Îles-de-la-Madeleine, Québec et Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard; entre Wood Islands, Île-du-Prince-Édouard et Caribou, en Nouvelle-Écosse; et entre Saint John, Nouveau-Brunswick et Digby, en Nouvelle-Écosse.

Cette somme a également servi à retirer du service le *Princess of Acadia*, navire remplacé par un nouveau navire, appelé le *Fundy Rose*, en juillet dernier. Nous devons aujourd'hui démanteler ce navire, car on a découvert qu'il contenait des contaminants et que son exploitation n'était donc plus sécuritaire. Le financement demandé sera versé aux exploitants de traversier afin de couvrir leurs déficits d'exploitation et leurs dépenses et afin d'assurer l'entretien et les réparations des actifs de Transports Canada, ce qui comprend les navires de même que les terminaux où ces services sont offerts.

Le deuxième montant du financement demandé par Transports Canada a trait aux changements climatiques et à la pollution de l'air. Il s'agit d'un financement de transition sur deux ans, qui a été annoncé dans le budget 2016, et qui doit permettre à Transports Canada de poursuivre ses efforts afin de réduire les émissions dans l'atmosphère de gaz générés par les services de transport et d'améliorer la résilience du système de transport dans le Nord afin de pallier les impacts des changements climatiques et des conditions météorologiques extrêmes.

Le troisième élément du budget est une somme de 22,6 millions de dollars. Il s'agit d'un financement opérationnel touchant

l'évaluation, la gestion et l'assainissement des sites fédéraux contaminés, ce qu'on appelle aussi le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux, initiative dont nous sommes l'un des nombreux partenaires au sein du gouvernement fédéral. Transports Canada est responsable de la gestion de 379 sites contaminés au pays. La contamination découle de l'histoire de l'activité commerciale et industrielle dans les installations de Transports Canada, comme les aéroports et les ports. Le ministère doit également s'acquitter d'obligations en matière d'évaluation et d'assainissement découlant du dessaisissement de terres et d'installations du ministère.

Je vais maintenant parler du financement versé dans le cadre de l'initiative visant les infrastructures. Nous demandons 17,88 millions de dollars de nouveaux fonds destinés à trois éléments distincts: une somme de 4,8 millions de dollars permettrait à Transports Canada de mettre en oeuvre des projets d'immobilisations urgents dans le domaine de la santé et de la sécurité dans les aéroports et les ports lui appartenant; une somme de 1,2 million de dollars permettrait au ministère de construire à l'extérieur un barrage devant servir aux essais de collision des véhicules à carburant de remplacement effectués dans les installations de pointe de notre Centre d'essai des véhicules à moteurs de Blainville, au Québec; enfin, une somme de 11,8 millions de dollars sera affectée à l'assainissement des sites, en dehors du programme des sites contaminés fédéraux. Nos parlons des autres sites appartenant à Transports Canada.

De plus, dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), nous demandons une autorisation de 2,67 millions de dollars afin de permettre à nos inspecteurs de poursuivre pendant une année de plus l'inspection des navires-citernes étrangers, et nous demandons également 974 000 \$ afin de pouvoir répondre aux exigences que nous impose la loi, en application des régimes d'évaluation environnementale des territoires du Nord, et de respecter les normes de service s'appliquant aux projets réalisés dans le Nord. Il s'agit d'une obligation technique que nous avons à l'égard des comités qui examinent les projets nordiques. Nous demandons également 932 000 \$ pour que Transports Canada puisse continuer à exécuter son programme canadien d'eau de ballast qui a pour but d'empêcher les espèces envahissantes d'entrer dans les eaux canadiennes, ainsi qu'une somme de 2,59 millions de dollars en crédits législatifs, pour les régimes d'avantages sociaux des employés, montant déterminé en fonction des salaires indiqués dans ce budget des dépenses.

Je sais que cela représente beaucoup d'information à assimiler, et mon collègue, la dirigeant des finances, et moi-même, serons heureux de répondre en fournissant plus de détails à vos questions.

Je laisse maintenant la parole à Yazmine Laroche.

• (1550)

Mme Yazmine Laroche: Merci, Helena.

Merci de nous avoir invités à venir vous rencontrer ici aujourd'hui. C'est un plaisir de vous voir.

Je suis accompagnée aujourd'hui de notre sous-ministre adjointe des Services ministériels et dirigeante principale des finances, Darlene Boileau, qui sera on ne peut plus heureuse de répondre à vos questions les plus ardues.

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous parler du Budget supplémentaire des dépenses (A) d'infrastructure Canada, qui a été déposé à la Chambre des communes le 10 mai.

Mais avant d'aborder les détails des fonds que nous demandons, j'aimerais vous parler du travail accompli par notre ministère jusqu'à maintenant, un travail qui sera appuyé par les fonds que nous demandons.

[Français]

Lors de sa dernière visite, le ministre Sohi vous a parlé de l'engagement du gouvernement du Canada à doubler les investissements fédéraux dans les infrastructures publiques au cours de la prochaine décennie. Cela correspondra, au cours des 10 prochaines années, à 60 milliards de dollars en nouveaux investissements qui seront axés sur le transport en commun, l'infrastructure verte et l'infrastructure sociale.

[Traduction]

Dans le budget de 2016, le gouvernement fédéral a annoncé que la phase 1 de son plan d'infrastructure offrirait des investissements immédiats de 11,9 milliards de dollars, ce qui comprend: 3,4 milliards de dollars pour améliorer les réseaux de transport en commun; 5 milliards de dollars pour des investissements dans des projets liés à l'approvisionnement en eau, au traitement des eaux usées et aux infrastructures vertes; et 3,4 milliards de dollars pour l'infrastructure sociale, y compris le logement abordable, l'éducation préscolaire et la garde d'enfants, l'infrastructure culturelle et récréative, et les installations de soins de santé communautaires dans les collectivités des Premières Nations.

Notre ministère a rapidement demandé le plus d'information possible à ses partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux, ainsi qu'aux intervenants.

[Français]

Dans le cadre de l'engagement de notre ministère en matière de transparence, les lettres envoyées par le ministre Sohi à ses homologues provinciaux et territoriaux, qui comprenaient les détails des affectations qui seront versées aux termes du fonds pour l'infrastructure de transport en commun et du fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, ont été rendues publiques sur le site Web d'Infrastructure Canada.

[Traduction]

Plus récemment, le 4 mai, le ministre Sohi a demandé aux députés de prendre part à la préparation de la phase 2 du plan, qui constituera la stratégie à long terme. Le ministre a demandé aux parlementaires de lui indiquer les secteurs d'investissement qui sont importants dans leur collectivité et pour leurs électeurs. Cela aidera à identifier quels secteurs ont besoin d'une participation du gouvernement fédéral, et quels types de financement ou de programmes doivent être élaborés. Ces commentaires joueront un rôle précieux dans la conception de notre plan d'infrastructure à long terme.

[Français]

Pour en revenir à la phase 1, vous pouvez constater que le ministère a demandé près de 1,4 milliard de dollars en financement additionnel aux termes du Budget supplémentaire des dépenses (A). Ce financement visera nos programmes comme suit: plus de 844 millions de dollars pour le fonds pour l'infrastructure de transport en commun; près de 500 millions de dollars pour le fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées; près de 24 millions de dollars pour compléter le Nouveau Fonds Chantiers Canada existant; et près de 19 millions de dollars pour des programmes de transfert qui appuieront les municipalités dans la planification de la gestion des biens et le renforcement des capacités, afin de relever les défis liés aux changements climatiques.

• (1555)

[Traduction]

De plus, le ministère demande environ 14,7 millions de dollars pour le financement de fonctionnement, ce qui comprend:

10,2 millions de dollars pour les dépenses de fonctionnement (y compris les coûts liés au personnel); 0,5 million de dollars pour une initiative portant sur les données avec Statistique Canada; et 4 millions de dollars pour la création de codes, de guides et de spécifications visant les infrastructures résistantes aux changements climatiques avec le Conseil national de recherches.

[Français]

J'aimerais enfin souligner que, pour appuyer le mandat du ministère en matière de transparence, nous présenterons les résultats de nos investissements parallèlement au versement de ces fonds.

[Traduction]

Merci de nous avoir invités à parler aujourd'hui avec vous. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Merci à vous tous. Nous apprécions vraiment le fait que vous soyez restés brefs de façon que les membres du Comité puissent obtenir le plus grand nombre de réponses possible.

Nous donnons d'abord la parole à Mme Block, pour six minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Bienvenue à vous tous, qui revenez d'une semaine de congé. Je sais que les libéraux et les conservateurs ont participé à des congrès, mais il est bon d'être de retour ici à Ottawa pour faire cet important travail.

Je remercie les témoins de s'être présentés et de nous donner la possibilité de leur poser des questions concernant le Budget supplémentaire des dépenses.

Je vais adresser mes questions aux représentants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

L'ACSTA demande un financement supplémentaire de 142 millions de dollars, ce qui équivaut à une augmentation d'environ 22,8 %. Selon le préambule du Budget supplémentaire des dépenses (A), une tranche de 113 millions de dollars de ce total servira à atteindre les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale, lesquelles sont entrées en vigueur, je le sais, le 15 juillet 2013. Selon ces normes, les non-passagers et leurs articles doivent faire l'objet d'un contrôle de sécurité avant l'entrée dans les zones réglementées servant aux activités de l'aviation civile internationale.

J'ai plusieurs questions. Je vais en poser deux à la fois avant de vous demander de répondre.

Pourquoi y a-t-il eu un retard dans la réception du financement supplémentaire, en 2016-2017, qui devait servir à l'amélioration des contrôles du personnel des aéroports qui accèdent aux zones réglementées?

M. Angus Watt: Je ne suis pas certain de comprendre. Avez-vous dit un retard?

Mme Kelly Block: Oui.

M. Angus Watt: À quel...? Il s'agit essentiellement d'un programme progressif. Nous l'avons mis en oeuvre en 2013 et nous sommes rendus à la troisième année de cette mise en oeuvre progressive. Il s'agit ici de la fin de la phase de mise en oeuvre.

Mme Kelly Block: D'accord.

M. Angus Watt: À la fin de l'année, nous entrerons dans la phase d'entretien à long terme, et les bases financières changeront à ce moment-là.

Je vais redonner la parole à Helena, si elle désire ajouter un commentaire.

Mme Helena Borges: Non, c'est exactement ce qu'a dit M. Watt. Il s'agit d'une initiative de financement sur trois ans, et nous en sommes à la dernière année. Tous les ans, dans le budget des dépenses que l'ACSTA présente, il y a le montant du financement annuel destiné à la mise en oeuvre de cette initiative. C'est la dernière année de l'initiative.

Mme Kelly Block: D'accord. Étant donné que Transports Canada et l'ACSTA sont au courant, pourquoi est-ce que cela ne figure pas dans le Budget principal des dépenses?

Mme Helena Borges: C'est une bonne question. Puisque nous devons savoir que l'ACSTA aura besoin de toutes les sommes qui ont été affectées par le budget, au moment de l'annonce, il est mieux d'attendre et de s'assurer qu'elle obtiendra l'argent dont elle a besoin pour l'année. C'est la seule raison. Mais les sommes ont été affectées dans un budget précédent.

Mme Kelly Block: De fait, le délai permet de savoir si les sommes seront requises ou non.

Mme Helena Borges: C'est pour tenir compte de la planification de l'année visée. Les sociétés d'État doivent tous les ans présenter au gouvernement un plan d'entreprise, et le financement qu'elles reçoivent pour l'année visée est fondé sur ce plan. Il ne s'agit pas d'un retard. Il s'agit des montants de l'affectation annuelle qui sont fondés sur le plan d'entreprise de l'année.

Mme Kelly Block: Même s'il s'agit d'un plan sur trois ans.

Mme Helena Borges: C'est exact, et nous avons reçu un financement les deux autres années également.

Mme Kelly Block: D'accord.

Est-ce que cette norme de sécurité améliorée a été respectée les trois dernières années? Si elle est appliquée depuis le 15 juillet 2013, pourquoi est-ce que le coût de la mise en oeuvre a augmenté si abruptement?

• (1600)

M. Angus Watt: Nous avons commencé en 2013, en dépensant environ 15 millions de dollars par année pour le contrôle des non-passagers. C'était au départ un programme très restreint, qui consistait essentiellement à soumettre à un contrôle aléatoire les non-passagers qui entraient dans les zones restreintes des aéroports. Le gouvernement avait décidé, à l'époque, avec l'accord des autorités de réglementation de Transports Canada, que nous devions améliorer nos normes de service, à cet égard, en prévision de l'entrée en vigueur de la norme de l'OACI.

Pour passer de dépenses de 15 millions de dollars à ce qui allait devenir des dépenses annuelles de près de 150 millions de dollars, il fallait une phase de mise en oeuvre pour embaucher des agents de contrôle, acheter l'équipement, former le personnel, mettre l'infrastructure en place, préparer les aéroports. Pour faire tout cela, il a fallu ces trois dernières années abattre énormément de travail. Il ne s'agit pas du tout d'un retard; il s'agit d'une phase de mise en oeuvre qui était prévue, qui arrive aujourd'hui à terme, après la mise en oeuvre de trois ans.

Je suis assez fier de ce que nous avons été capables de réaliser, de passer de dépenses de 15 millions de dollars à des dépenses 10 fois plus élevées en trois ans.

Mme Kelly Block: D'accord. Le Budget principal des dépenses prévoit que les coûts supplémentaires de ce service de sécurité amélioré est de 72,2 millions de dollars, pourtant nous voyons aujourd'hui dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) une

somme supplémentaire de 110 millions de dollars, qui s'ajoute au Budget principal des dépenses.

Est-ce bien ce que je dois comprendre?

M. Angus Watt: Je ne vois pas d'où vous tirez ces chiffres.

Mme Helena Borges: Le Budget principal des dépenses aurait prévu du financement pour les programmes réguliers de l'ACSTA, c'est-à-dire les trois éléments dont Angus a parlé plus tôt, soit les cartes d'identité, le contrôle des passagers, ces éléments-là. Il s'agit d'un programme distinct, qui a bénéficié d'un financement sur trois ans. La somme avait été affectée dans le budget, à l'époque, et aujourd'hui, comme il l'a expliqué, l'initiative est tout simplement mise en oeuvre.

C'est assez compliqué, car il faut aménager chacun des aéroports, de façon que les gens qui ne sont pas des passagers — ceux qui travaillent côté piste, par exemple, qui conduisent les camions, vous les voyez, les petits chariots qui déplacent les avions... Il s'agit essentiellement de réduire le nombre de points d'entrée pour ces gens, pour s'assurer que les gens qui entrent dans un aéroport ou qui en sortent respectent les exigences.

Cela prend beaucoup de temps, car il y a de nombreux aéroports et qu'il faut faire de nombreuses activités en même temps.

La présidente: Merci beaucoup, madame Block. Je suis désolée, mais votre temps est épuisé.

Le prochain intervenant sera M. Badawey, pour six minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je constate que le Budget supplémentaire des dépenses prévoit un financement opérationnel de 22,7 millions de dollars pour aider le ministère des Transports à participer à une initiative horizontale assortie d'un budget de 254 millions de dollars qui vise à évaluer, gérer et assainir les sites fédéraux contaminés du pays. Au départ, les municipalités, les entreprises de services publics, etc., avaient investi des sommes assez élevées pour aménager des portes d'entrée stratégiques et économiques, vous en avez parlé, qu'il s'agisse d'aéroports ou de ports. Dans cette initiative, une bonne part des investissements avaient trait à la distribution d'eau, au traitement des eaux, aux routes et trottoirs, aux services publics, à l'électricité, au gaz, aux technologies de l'information, etc. Cette initiative contribuait en outre aux économies locales, à leur identité, de même qu'à des initiatives passées ou à venir dans le domaine de l'économie, ce qui, encore une fois, concerne souvent des aéroports et des ports, comme vous l'avez reconnu.

Aujourd'hui, un grand nombre de ces sites, un peu partout au pays — il y a d'ailleurs un terrain assez important en plein milieu d'une des villes de ma circonscription, et je dis bien en plein centre, on pourrait presque parler de pollution visuelle, et ce site occupe une situation stratégique.

Ces projets ont quand même contribué, comme je l'ai dit, à l'identité locale et à des initiatives économiques. Mais ces terrains vacants sont nombreux à contenir des contaminants préoccupants, certains plus que d'autres. Dans mon coin de pays, il y a un terrain qui appartient actuellement à Transports Canada et où l'on trouve de fortes concentrations d'arsenic, de plomb, etc. Encore une fois, il est situé en plein centre de nos villes, juste à côté de zones résidentielles, de parcs et de terrains où il y a beaucoup d'enfants qui jouent.

Voici la question que je vous adresse, madame. Est-ce que le gouvernement fédéral, Transports Canada en particulier, a élaboré un plan de gestion des actifs pour ces sites contaminés? C'est un actif, pour Transports Canada, c'est pourquoi je présume qu'il devrait y avoir un plan de gestion des actifs pour ces sites, tenant compte du risque continu, du rendement possible de l'investissement si les sites redevenaient productifs, un jour, en particulier, parce que les municipalités demandent que cela se fasse, pour qu'elles puissent les ajouter à leur portefeuille économique.

Pour terminer, je sais que certains de ces sites ont déjà fait l'objet d'évaluations des risques spécifiques. Ces évaluations du risque permettent d'identifier les contaminants préoccupants présents. Cela dit, a-t-on envisagé une stratégie qui viserait l'assainissement de ces sites, en tenant compte encore une fois des deux éléments que j'ai mentionnés, le rendement de l'investissement et les risques continus liés à ces sites?

• (1605)

Mme Helena Borges: Merci beaucoup de poser cette question.

Cette somme d'argent — les 22,6 millions de dollars — est destinée à la décontamination de nos sites à risque élevé. Lorsque vous parlez d'évaluations des risques, oui, celle-ci est vraiment axée sur la santé humaine et sur l'environnement.

Comme je l'ai mentionné, nous avons un large inventaire de sites, dont beaucoup sont d'anciens sites aéroportuaires, ou sont actuellement des sites aéroportuaires. Nous avons établi un plan d'investissement triennal pour tous nos sites, y compris nos sites contaminés. Nous les regroupons dans deux enveloppes. Les sites contaminés fédéraux, c'est-à-dire ceux qui présentent un risque élevé pour la santé et l'environnement, sont financés à même cette enveloppe, et les autres sont financés à même d'autres fonds du ministère, une fois que nous les aurons obtenus.

Nous procédons à une évaluation à chacun de ces sites. Les évaluations visent à recenser les contaminants. Dans le cadre de ces évaluations, nous élaborons ce qu'on appelle un plan d'assainissement, qui établit la façon dont nous allons procéder à la décontamination du site et entreprendre ces travaux. Chaque année, nous finançons une diversité de sites partout au pays. Ce financement va vraiment nous aider à éliminer une bonne partie de nos sites qui présentent les risques les plus élevés en nous permettant de nous assurer que nous nous attaquons à ceux qui posent le risque le plus élevé du point de vue de la santé humaine, comme dans le cas de ceux qui présentent une exfiltration dans l'eau ou dont les effets touchent directement les humains ou l'environnement.

Comme nous comptons un si grand nombre de sites, nous ne pouvons pas tous les décontaminer en un an. Nous avons établi un plan d'investissement qui, essentiellement, nous permet de nous y attaquer graduellement. Une fois que les sites auront été nettoyés, nous les transférerons normalement aux municipalités ou aux intérêts locaux qui souhaitent les obtenir.

M. Vance Badawey: C'est une bonne nouvelle. Je vais m'assurer de vous donner une idée de certains des sites qui sont prioritaires, selon moi.

Selon le budget de 2016, les infrastructures des transports en commun recevront environ 3,4 milliards de dollars de financement au cours des trois prochaines années. Le Budget supplémentaire des dépenses propose 844,4 millions de dollars qui devront être administrés par le bureau d'Infrastructure Canada aux fins d'un fonds destiné aux infrastructures des transports en commun en 2016 et en 2017. Les fonds destinés aux transports en commun doivent être affectés aux provinces et aux territoires en fonction de leur part

du nombre total d'utilisateurs des transports en commun. J'insiste sur le fait que c'est « en fonction du nombre total d'utilisateurs des transports en commun ». Par conséquent, les gouvernements provinciaux et territoriaux décideront-ils seuls comment leur part des fonds destinés aux infrastructures des transports en commun sera distribuée aux organismes de transport en commun, ou bien le bureau d'Infrastructure Canada aura-t-il un certain rôle à jouer pour ce qui est de faire des réseaux de transport en commun des priorités immédiates?

Mme Yazmine Laroche: Merci de poser la question. La formule d'affectation qui a été utilisée relativement au Fonds pour le transport en commun provenait des données sur l'utilisation des transports en commun fournies par l'ACTU et a été communiquée aux provinces et territoires. Le but est que les fonds soient répartis sur l'ensemble des réseaux de transport en commun de chaque province en fonction de l'utilisation des transports en commun. Il y a une petite marge de manœuvre pour reconnaître le fait que certains réseaux de transport en commun sont très petits — 50 000 \$ —, et cette somme vise à s'assurer qu'un financement minimal sera attribué à tous les réseaux de transport en commun d'une province. Ces sommes sont fixes.

Il pourrait y avoir, dans de très rares cas, un réseau de transport en commun qui n'est pas membre de l'ACTU. Dans ces cas-là, nous allons travailler avec les provinces afin de comprendre comment certaines sommes pourraient être versées à ces réseaux, qui ne font actuellement pas partie de l'ACTU.

M. Vance Badawey: Quels types de coûts liés au projet ne seraient pas admissibles à la contribution fédérale de 50 % au titre de ce fonds?

Mme Yazmine Laroche: Principalement, les coûts qui sont admissibles, pour des choses comme le matériel roulant, sont liés à la remise en état. Ils pourraient également comprendre la planification aux fins de la poursuite du développement planifié des transports en commun. Habituellement, ceux qui ne sont pas admissibles sont les coûts liés aux emprunts et les frais juridiques.

M. Vance Badawey: L'établissement d'un...

• (1610)

La présidente: Je suis désolée, mais votre temps de parole est déjà écoulé, monsieur Badawey.

Madame Duncan.

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD): Merci, madame la présidente.

Cette question s'adresse probablement aux représentants de Transports Canada. Je suis perplexe. Pourquoi le renouvellement du Programme d'inspection des navires-citernes pour assurer la sécurité est-il laissé au Budget supplémentaire des dépenses (A)? Pourquoi ce renouvellement n'est-il pas dans le budget principal?

Mme Helena Borges: Il est dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) parce qu'il s'agit d'un renouvellement pour un an. C'est un financement de transition, pendant que nous ajustons nos taux de référence afin d'étudier quels éléments de ces coûts pourraient être recouverts des navires-citernes que nous inspectons. Il s'agit d'une prolongation d'un an du financement actuel qui avait été affecté en 2012.

Mme Linda Duncan: Quand ces fonds ont-ils été épuisés?

Mme Helena Borges: Ils ont été épuisés à la fin de mars 2016.

Mme Linda Duncan: N'y a-t-il eu aucun budget pendant deux mois?

Mme Helena Borges: Non, mais, comme le budget avait été annoncé auparavant, nous avons continué d'administrer le programme.

Mme Linda Duncan: C'est très intéressant. Je viens juste de me rendre compte de cette situation.

Cette question s'adresse aux représentants de VIA Rail. Je suis certaine que vous avez remarqué — comme toutes les compagnies ferroviaires, probablement — que la nouvelle stratégie de réduction du carbone de l'Alberta comprend l'exigence selon laquelle les locomotives doivent réduire leurs émissions de carbone. Est-ce qu'une partie de l'argent qui est attribuée dans le Budget supplémentaire des dépenses va comprendre votre planification de la façon dont vous allez rajuster vos dépenses en fonction de ces redevances sur le carbone?

M. Martin R. Landry: Merci de poser la question. Précisément, pas dans le budget soumis, mais, concernant le renouvellement du matériel roulant, nous étudions la possibilité d'obtenir de nouvelles locomotives pour nos services, lesquelles auraient un taux de pollution bien moins élevé que celles que nous utilisons actuellement.

Mme Linda Duncan: Pouvez-vous nous donner une idée du moment où aura lieu la transition vers des locomotives à émissions plus propres pour VIA Rail?

M. Martin R. Landry: Cela fait partie de l'initiative de renouvellement du parc de locomotives. Il s'agit habituellement de processus assez longs. Nous envisageons un horizon de quatre à cinq ans avant que le nouveau matériel roulant soit mis en service.

Mme Linda Duncan: Pouvez-vous nous assurer que vous allez continuer de fournir vos bons services, sur lesquels comptent de nombreux Canadiens, tout en réalisant ces nouvelles initiatives en matière d'assainissement de l'air?

M. Martin R. Landry: Absolument. Une partie du programme de renouvellement du parc de locomotives comprend également une option d'électrification de certains des services afin que nous puissions essentiellement faire passer nos émissions à zéro. C'est tout particulièrement important dans les centres urbains, comme vous pouvez l'imaginer.

Mme Linda Duncan: Merci. J'ai hâte de faire le suivi de cette question auprès de vous à l'occasion d'une séance ultérieure du Comité.

Je vais retourner à Transports Canada, ou peut-être à Infrastructure, concernant le bureau du projet dans le Nord. Je ne suis pas certaine de qui est responsable. Est-ce Transports Canada?

Mme Helena Borges: Oui.

Mme Linda Duncan: J'ai remarqué le chapitre du rapport Emerson sur les transports dans le Nord. Il était très intéressant. Nous avons tellement d'éléments à examiner, ici. Il s'agit de l'un des sujets que j'ai proposé que nous étudions. Je l'avais déjà mentionné devant le Comité, probablement à Transports Canada... qu'il semble y avoir une divergence d'opinions, même à l'intérieur du rapport, sur le fait que nous devrions ou non permettre aux habitants du Nord d'établir leurs propres priorités en matière de transport; pourtant, si on regarde d'autres parties du rapport Emerson, le moteur semble être l'intérêt que manifeste le sud pour le développement du Nord.

Pouvez-vous nous dire si les nouvelles sommes destinées à ce bureau comprennent également des consultations supplémentaires auprès des collectivités autochtones et métisses du gouvernement territorial afin de déterminer quels pourraient être leurs projets ultérieurs?

Mme Helena Borges: C'est exactement à cela qu'elles sont destinées. En fait, comme vous le savez peut-être, dans les territoires, il y a des comités d'examen qui effectuent les évaluations environnementales pour les projets de développement. Comme des éléments de transport sont associés à un grand nombre de ces projets, qu'il s'agisse d'un port ou d'une route, ou peut-être d'un aéroport, et comme le gouvernement fédéral assume la responsabilité à l'égard de ces éléments et que Transports Canada est l'entité responsable, nous travaillons avec les comités d'examen afin de leur offrir notre expertise technique dans le but de nous assurer que ces projets se déroulent d'une manière sécuritaire et écologiquement responsable et qu'ils correspondent à l'évaluation environnementale effectuée par les comités d'examen à l'égard de ces projets.

Mme Linda Duncan: En fait, je suis heureuse que vous ayez soulevé cette question, car il s'agit bien entendu d'une affaire pour laquelle nous nous sommes battus: la protection des comités qui, autrefois, étaient forts et dont le mandat a été affaibli. Nous avons hâte que le gouvernement au pouvoir renouvelle ces pouvoirs locaux précédents.

Le directeur parlementaire du budget a soulevé des préoccupations quant au fait que les collectivités nordiques et autochtones peuvent réaliser les projets dans les délais impartis. S'agit-il d'une chose que Transports Canada, et peut-être Infrastructure Canada, pourrait également étudier, à moins qu'il ne la laisse à AINC? Je me demande si vous envisagez d'accorder une plus grande marge de manoeuvre ou d'offrir des possibilités de financement à plus long terme à ces collectivités, au moment où elles luttent, tout d'abord, pour établir la nature des projets, puis, pour les réaliser efficacement.

Mme Helena Borges: Je vais céder la parole à Yazmine, puisqu'il s'agit d'une question concernant l'exécution du projet. Ces questions sont axées davantage sur l'évaluation environnementale.

• (1615)

Mme Yazmine Laroche: C'est une excellente question, et, en effet, ça n'est pas seulement une question de capacité; il s'agit aussi tout simplement des réalités liées à la saison de la construction dans le Nord. Habituellement, dans les programmes d'infrastructure, le profil de financement des mouvements de fonds est plus long pour les territoires... simplement pour souligner ce fait. Nous tentons assurément de veiller à ce que nous concevions les programmes de manière à tenir compte de leur réalité.

Mme Linda Duncan: Les fonds ne vont-ils plus être affectés par année? Allez-vous offrir un financement à plus long terme? Allez-vous leur accorder une période plus longue pour réaliser les projets? Je sais que cet aspect a toujours posé problème dans le cas des projets d'infrastructure: le fait qu'ils devaient être prêts pour la mise en œuvre et que ces projets ne sont peut-être pas la plus grande priorité des gens du Nord, car ils n'arrivent pas à se préparer assez vite pour mener à bien les projets avant la fin de leur période de construction limitée.

Mme Yazmine Laroche: J'aborderai seulement les nouveaux programmes qui sont en cours en conséquence du budget et pour lesquels des fonds sont demandés par l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses (A). Dans le cadre de ces programmes — le Fonds pour le transport en commun et le fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées —, les projets devraient être terminés en deux ans, mais nous comprenons, et le gouvernement le reconnaît, que cela ne serait pas possible dans les territoires; par conséquent, la durée du programme est prolongée pour les territoires.

Mme Linda Duncan: Me reste-t-il du temps?

La présidente: Je suis désolée, madame Duncan, votre temps est écoulé.

M. Fraser est le prochain intervenant, pour six minutes.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup.

J'aimerais revenir sur la dernière question posée par M. Badawey au sujet des transports en commun. Cette question s'adresse aux représentantes d'Infrastructure Canada.

L'un des thèmes que vous avez explorés, c'était la marge de manoeuvre pour le financement des infrastructures des transports en commun. Je viens d'un endroit défini par une série de petites collectivités dépendant fortement des services de transport communautaires qui ne sont pas nécessairement des services de transport en commun de la façon dont les gens les conçoivent habituellement.

Ces organismes de transport communautaires seront-ils admissibles à du financement dans les cas où, par exemple, un seul nouvel autobus pourrait transformer le service, ou les fonds seront-ils affectés aux postes des transports en commun municipaux — des grandes villes — habituels auxquels nous pensons?

Mme Yazmine Laroche: Merci d'avoir posé la question.

Je dirais que le but du fonds destiné aux infrastructures des transports en commun — le financement à court terme — est principalement l'entretien et la mise à niveau des infrastructures existantes. Il a été reconnu qu'il y a eu un manque considérable de bonnes réparations dans de nombreux réseaux. Il n'est vraiment pas destiné à l'expansion des réseaux. Je pense que c'est ce qui viendra dans le cadre de la phase deux.

Je mentionnerais également que ces genres d'investissements dans les transports en commun sont également admissibles au titre des programmes d'infrastructure actuels — le Nouveau Fonds Chantiers Canada, le Fonds des petites collectivités et, en effet, le Fonds de la taxe sur l'essence —, mais l'affectation des fonds destinés aux infrastructures des transports en commun est fondée sur les données relatives à l'utilisation des transports en commun fournies par l'ACTU.

Il pourrait y avoir des cas où il y aura des exceptions, et ces cas font l'objet des discussions que nous tenons actuellement avec nos collègues des provinces et des territoires.

M. Sean Fraser: Certainement.

Je connais peut-être déjà la réponse à cette question, mais a-t-on déjà déterminé comment les décisions relatives à la phase deux du programme seront prises, par Infrastructure Canada, par les provinces ou par les municipalités?

Mme Yazmine Laroche: Non, mais merci; il s'agit d'une excellente question.

La phase deux fera l'objet de beaucoup de consultations et de négociations au cours des prochains mois. Pour l'instant, aucune décision n'a été prise concernant la façon dont l'argent sera versé et attribué. Cette question sera réglée au moyen d'un mémoire au Cabinet au cours du prochain exercice, je l'espère.

M. Sean Fraser: Certainement, tout comme moi.

Du point de vue plus général des infrastructures, je pense que vous avez mentionné que vous transmettiez l'information aux provinces dès que possible.

Dans la même veine de questions que celles concernant les transports en commun, comment les décisions sont-elles prises? Sont-elles prises par les provinces, par Infrastructure Canada, en consultation avec les provinces?

Mme Yazmine Laroche: Il s'agit d'un processus très collaboratif. Certes, les formules d'affectation ont été communiquées aux provinces. Cela a été fait par les lettres qui ont été envoyées par le ministre Sohi à ses homologues. Nous attendons que les provinces et les territoires établissent leurs priorités au chapitre des investissements. Ils sont en train de dresser des listes de projets qui nous seront communiquées et, à la lumière de ces listes, des ententes bilatérales seront conclues avec chaque province et territoire.

Dans notre ministère, on fait un peu des paris sur qui sera le premier à signer. Certes, on reconnaît que beaucoup de projets admissibles et très valables sont prêts à être mis en oeuvre. Les provinces et les territoires travaillent d'arrache-pied, tout comme notre personnel, au ministère, pour s'assurer que nous pourrions conclure ces ententes rapidement.

●(1620)

M. Sean Fraser: Il incomberait à la province, par exemple, de consulter les municipalités pour dire que l'installation de traitement des eaux usées est en tête de notre liste et qu'il faut maintenant le dire au gouvernement fédéral. S'agit-il à peu près du processus?

Mme Yazmine Laroche: Il s'agit à peu près du processus, et, honnêtement, la plupart des provinces, des territoires et des municipalités ont déjà établi de très bons plans des immobilisations. Ils savent où sont les priorités, et il s'agit simplement de recenser ceux qui sont les plus prêts, qui pourront être réalisés dans les deux prochaines années.

M. Sean Fraser: C'est excellent.

Il me reste quelques minutes. Je pense que M. Badawey avait quelques questions de suivi à poser par rapport à son intervention précédente, et je suis heureux de lui céder le temps qu'il me reste.

La présidente: Merci.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, et je remercie le député.

J'ai une question à poser concernant le financement des transports en commun. Je veux revenir sur ce sujet, si vous me le permettez.

Vous avez mentionné quelques nouveaux réseaux qui pourraient être admissibles. Certaines régions de la province, ou du pays, veulent établir un service de transport intermunicipal et des choses de ce genre. Elles veulent se joindre à un réseau provincial, en Ontario, comme GO Transit. Vont-elles également être admissibles au financement?

Mme Yazmine Laroche: En réalité, le fonds des infrastructures des transports en commun est destiné à la remise en état et à l'optimisation des actifs existants. Les provinces n'ont peut-être pas toutes besoin de cette remise en état, auquel cas il pourrait y avoir des possibilités d'expansion.

Le problème sera que les fonds sont destinés à être dépensés au cours des deux prochains exercices. Habituellement, les projets d'expansion s'étendent sur une période plus longue, alors ils seraient des candidats plus probables, selon moi, à la phase deux, qui va porter sur les grands projets, habituellement liés à l'expansion. Toutefois, la phase un permet les investissements dans la planification de projets d'expansion du genre que vous décrivez, pour lesquels l'investissement de capitaux pourrait être versé plus tard.

M. Vance Badawey: Par exemple, si on regarde l'intégration des services actuels, une région pourrait compter de trois à six services, et l'intégration de ces services en un seul service, puis l'intégration de ce service à un réseau provincial... Serait-ce admissible?

Mme Yazmine Laroche: Je ne suis pas certaine, car il faudrait que je sache — et nous pouvons certainement vous revenir là-dessus et vous fournir des renseignements plus détaillés à ce sujet, si vous le souhaitez — quel serait l'investissement réel. L'investissement est-il destiné à la remise en état du matériel existant? Vise-t-il à optimiser l'achat d'autres autobus à planchers surbaissés, par exemple?

Ma réponse serait que cela dépendrait. S'il s'agit de la mécanique de l'intégration, je ne pense pas que cela serait admissible au titre du programme actuel.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): J'ai entendu les questions posées par ma collègue, Mme Block, et j'ai une question très générale à poser concernant le contrôle des passagers aux aéroports. Alors que je pense qu'Heathrow affiche un taux de traitement de 95 % en cinq minutes, Pearson — je pense — est à 15 minutes pour 95 % des passagers. Je suis curieux de savoir s'il y a une norme ou un but international.

Mme Helena Borges: Non, il n'y en a pas.

M. Gagan Sikand: Non, il n'y en a pas.

D'accord, c'était ma question.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Les questions atterrissent un peu partout, alors je vais commencer par Transports Canada.

Une partie de votre crédit législatif était une somme de 2,6 millions de dollars destinée aux avantages sociaux des employés. Je suis curieux de connaître la raison pour laquelle ce crédit figure dans un budget supplémentaire des dépenses et pas dans le budget principal de l'exercice.

M. André Lapointe: Chaque fois qu'il y a un crédit, qu'il s'agisse du Budget principal des dépenses ou du Budget supplémentaire des dépenses (A), (B) ou (C), s'il y a une part qui est liée au personnel, une portion séparée est destinée au RASE, ou régime d'avantages sociaux des employés. Un segment du Budget supplémentaire des dépenses (A) est affecté aux opérations de Transports Canada relatives au paiement des employés. Dans le budget, elle est toujours séparée. Vous verrez que cela se produit dans le Budget principal des dépenses également.

M. Ken Hardie: Je suis curieux, car cela semble occulter l'idée du total des coûts de quelque chose. Lorsqu'un budget est publié, soudainement, nous avons un chiffre dans un budget, et, tout à coup, tout un tas d'autres chiffres suivent, lesquels tendent à s'ajouter au total cumulatif. Il est très difficile pour nous, encore moins pour les autres Canadiens, d'arriver à comprendre exactement combien tout cela coûte. Cela remonte à la nuit des temps, j'en suis certain.

Des voix: Oh, oh!

M. Ken Hardie: Pourquoi poser une question de pure forme, dit-il. Poursuivons.

Infrastructure Canada souhaite accroître son personnel, et une part de la somme de 14,7 millions de dollars de dépenses de fonctionnement supplémentaire est destinée à cette fin. Quelles fonctions ces employés supplémentaires seront-ils chargés d'exercer? S'agit-il de nouvelles recrues?

• (1625)

Mme Yazmine Laroche: Merci de poser la question.

Oui, certains de ces employés sont de nouvelles recrues, et c'est pour refléter l'accroissement du volume de travail qui va être effectué au cours des prochaines années. En outre, c'est également lié au fait qu'Infrastructure n'a pas de services votés. Tout notre financement provient des programmes. Dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada de 2014, nous avons reçu un profil de financement consistant en un fonds de fonctionnement, lequel commence maintenant à diminuer. En même temps, on nous a demandé d'accélérer l'exécution de nos programmes d'infrastructure actuels afin que tout l'argent soit engagé au cours des deux prochaines années, ainsi que de réaliser cette nouvelle série et le nouvel investissement dans les infrastructures qu'a annoncé le gouvernement. Cela nous est utile du point de vue des capacités internes et nous aide à nous assurer que nous pouvons faire en sorte que l'argent soit versé le plus rapidement possible, mais nous pouvons également exercer une bonne diligence raisonnable relativement aux projets.

M. Ken Hardie: Par curiosité, quel genre de personne serait embauchée, et quelles compétences posséderait-elle?

Mme Yazmine Laroche: Nous disposons d'un éventail intéressant d'ensembles de compétences au sein de notre personnel. Certains de nos employés sont des ingénieurs. Certains sont des urbanistes. Certains d'entre eux proviennent du domaine de l'administration publique, et d'autres nous sont arrivés des municipalités et ont été mutés au ministère. Il s'agit d'un éventail très vaste d'ensembles de compétences. Nous avons des employés qui ont beaucoup d'expérience en programmation pour ce qui est d'exécuter les programmes de subventions et de contributions. Nous avons aussi certains excellents employés stratégiques qui se spécialisent dans des domaines comme les transports en commun ou les infrastructures écologiques. C'est tout un mélange.

Je soulignerais qu'il s'agit d'un petit ministère, compte tenu du volume d'argent qui est investi. Nos dépenses de fonctionnement comptent pour 1,3 % du budget global alloué au ministère, proportion qui est bien inférieure à celle de tout autre ministère.

M. Ken Hardie: Merci.

Je veux aborder les 379 sites contaminés qui relèvent des soins de Transports Canada. Y a-t-il un plan qui laisse entrevoir le temps qu'il faudra pour assainir tous ces sites?

Mme Helena Borges: Nous n'avons pas de plan concernant la durée des travaux. Elle dépendra de la quantité d'argent dont nous disposerons pour nous y attaquer.

Nous avons beaucoup d'autres obligations à l'égard de régions éloignées du pays. Nous en avons certaines dans le Nord. Lorsqu'on tente d'assainir un site aéroportuaire qui nous appartenait dans le nord du Canada, la saison des travaux est relativement courte. Il faut habituellement commencer vers le mois de mai ou de juin, au plus tard, et, au mois de septembre, le projet est clos. Un tas de facteurs doivent être pris en compte dans cette détermination, et...

M. Ken Hardie: D'accord. J'ai une question de plus à poser, et il ne me reste presque plus de temps.

Vous avez mentionné que vous alliez décontaminer un site, puis... les termes que vous avez employés sont: « le confier à une municipalité ». Manifestement, lorsqu'on décontamine et qu'on assainit un site, sa valeur augmente. Nous ne faisons pas tout simplement que le donner, n'est-ce pas?

Mme Helena Borges: Cela dépend du site. Par exemple, s'il s'agissait d'un site que nous avons transféré en tant que partie d'un aéroport à une municipalité, nous conservons l'obligation résiduelle de décontaminer le site, et si l'aéroport a été transféré plus tôt, alors le terrain en question appartient déjà à la municipalité. Nous le nettoyons, et la municipalité l'obtient. S'il s'agit d'un site qui est encore en notre possession, nous allons le nettoyer, puis nous allons le vendre conformément aux politiques immobilières fédérales. Nous le mettons en vente, et nous l'offrons dans un ordre préétabli: aux provinces d'abord; ensuite, aux municipalités; et, enfin, au secteur privé.

M. Ken Hardie: Est-ce que j'ai...

La présidente: M. Iacono essayait d'intervenir et de poser une question.

M. Ken Hardie: Allez-y. Je suis désolé.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Ma question s'adresse aux représentants de VIA Rail.

Le budget de 2016 proposait 7,7 millions de dollars pour le soutien dans le cadre d'études techniques et d'autres activités préalables à l'approvisionnement liées au renouvellement du parc de locomotives de VIA Rail, pour des mises à niveau de sécurité et des passages à niveau sur des voies appartenant à VIA ainsi que pour des investissements dans les gares de VIA et l'amélioration de la sécurité dans ses gares.

On propose également dans ce budget une somme de 34 millions de dollars en espèces consentie à VIA Rail pour des améliorations dans les gares et les centres d'entretien, y compris des mises à niveau des systèmes mécaniques et électriques et le remplacement de toits.

Vous demandez 6,9 millions de dollars de plus pour le maintien et la mise à niveau d'actifs. De quels actifs s'agit-il? Comment ces 6,9 millions de dollars supplémentaires proposés dans le Budget supplémentaire des dépenses sont-ils censés être dépensés?

• (1630)

La présidente: Une réponse courte, si possible.

Mme Patricia Jasmin (dirigeante principale des finances, VIA Rail Canada inc.): Bien sûr. Les 6,8 millions de dollars sont en fait la première tranche du montant de 34 millions de dollars que nous allons investir dans les centres d'entretien et dans les gares.

La présidente: Je suis désolée. Votre temps est écoulé, monsieur Iacono.

Madame Watts.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci beaucoup, et je remercie les témoins de s'être présentés et de répondre à toutes nos questions.

Certaines de mes questions ont été posées, mais je veux approfondir un peu la question des ententes conclues avec les provinces. Les priorités vont être négociées par la province auprès des municipalités; une entente va être conclue, puis cette entente va être signée avec le gouvernement fédéral. Est-ce exact?

Mme Yazmine Laroche: Oui.

Mme Dianne L. Watts: Quelle est la différence par rapport à la façon dont on a toujours procédé?

Mme Yazmine Laroche: Je dirais que le processus est un peu plus rapide. Nous avons reçu des provinces et des territoires beaucoup de rétroaction concernant certains de nos premiers programmes selon laquelle le processus était long avant que nous puissions parvenir à une entente à l'égard d'un projet particulier.

Cette situation avait beaucoup à voir avec certains de nos processus internes, alors nous avons tenté d'alléger les processus internes. Par exemple, au lieu de demander une analyse de rentabilisation détaillée concernant chacun des projets qui vont être soumis, nous demandons aux provinces de soumettre des listes.

Mme Dianne L. Watts: Oui, mais ce n'est pas différent de la façon dont on procédait auparavant, car j'ai été mère pendant une décennie, et je sais que c'est exactement de cette façon que nous fonctionnions et que nous avons obtenu l'approbation d'un certain nombre de projets.

Le problème auquel nous nous sommes tous heurtés tenait au fait que les provinces avaient une idée de ce qu'étaient leurs priorités, mais que les villes et les municipalités avaient une autre idée de la chose, et que cela entraînait un conflit important. C'est ce qui se passe maintenant, et je pense qu'il s'agit probablement de votre plus gros problème.

La province va vous remettre une liste. Allez-vous retourner consulter les municipalités pour voir si elles sont d'accord avec cette liste? Je connais probablement la réponse à cette question, mais c'est le problème depuis 18 ans, à ma connaissance.

Dans le cadre de la phase un, certaines sommes sont destinées à des projets de planification relatifs à un élément d'infrastructure important. Si ces projets suivent tout le processus de planification et reçoivent des fonds pour la planification, alors, un financement leur est-il garanti dans le cadre de la phase deux pour le projet?

Mme Yazmine Laroche: Je vais commencer par répondre à cette question. Je dirais qu'il n'y a aucune garantie en ce qui a trait au financement à la phase deux, puisque, dans le cadre de la phase deux, les paramètres du programme n'ont pas encore été conçus.

Mme Dianne L. Watts: Alors, pourquoi investirait-on de l'argent dans la conception d'un projet?

Mme Yazmine Laroche: J'aurais tendance à penser que la plupart des municipalités qui envisagent de grandes initiatives de transport en commun doivent effectuer des investissements dans la planification.

Mme Dianne L. Watts: Oui.

Mme Yazmine Laroche: C'est une façon de leur fournir un financement initial. Il n'est jamais garanti qu'un financement fédéral sera accordé à l'égard de tout projet de transport en commun, mais il s'agit au moins d'une façon d'aider les municipalités à effectuer une partie de leur planification.

Mme Dianne L. Watts: Je comprends cela. Je me demande si cela ne pourrait pas être de l'argent complètement gaspillé, si les projets ne sont pas étudiés, plus tard.

Je sais qu'il ne nous reste plus beaucoup de temps, alors ma dernière question porte sur les 50 % relativement au financement fédéral. Nous n'avons pas encore vu de modèle défini selon lequel le gouvernement fédéral va verser 50 %. Comment l'autre part est-elle répartie?

Mme Yazmine Laroche: Il est certain que 50 % des coûts admissibles vont être remboursés par le gouvernement fédéral. Il s'agit là de l'engagement qui a été pris.

Mme Dianne L. Watts: Cela n'a pas été inclus dans le budget. Il ne contenait aucun libellé défini. Il indiquait: « financera jusqu'à »...

Mme Yazmine Laroche: Cinquante pour cent.

Mme Dianne L. Watts: ... et ce sont les termes qui ont été employés dans chacun des budgets des — je ne sais pas — 10 dernières années. Alors, le terme « jusqu'à » révèle le secret de la disposition. Je sais qu'auparavant, le gouvernement fédéral n'avait pas l'intention d'accorder un financement supérieur à celui des provinces. Y a-t-il un engagement noir sur blanc selon lequel le gouvernement fédéral va financer 50 % — pas jusqu'à 50 % — des coûts admissibles?

Mme Yazmine Laroche: Nos ententes sont habituellement rédigées d'une manière qui indique toujours « jusqu'à », mais, dans ce cas-ci, le but est que le gouvernement fédéral s'engage à verser 50 %...

• (1635)

Mme Dianne L. Watts: Mais cette mesure a toujours été en place. Cela a toujours été le libellé de chacun des budgets depuis plus d'une décennie.

Mme Yazmine Laroche: C'est ce qui figure dans les ententes que nous espérons négocier avec les provinces. La proportion à l'égard de laquelle le gouvernement fédéral s'est engagé est 50 %. Si la question consiste à déterminer s'il y a un genre de formule pour établir la contribution des provinces et des municipalités, notre ministre a certainement affirmé de façon très vigoureuse qu'il espère que les provinces vont apporter leur part habituelle, soit un tiers, en reconnaissance des difficultés auxquelles les municipalités font souvent face pour ce qui est d'égaliser leur contribution. Cela va certainement faire partie de la discussion, mais la contribution prévue du gouvernement fédéral est de 50 %. Il pourrait y avoir des cas où une personne de l'échelon provincial ou municipal voudra payer davantage — et je suppose que c'est pourquoi nous disposons d'une petite marge de manœuvre grâce au terme « jusqu'à » —, mais le but est 50 %.

Mme Dianne L. Watts: D'accord.

La présidente: Vous avez 45 secondes.

Mme Dianne L. Watts: Je dispose de 45 secondes.

Obtiendrons-nous une ébauche de ces ententes? Évidemment, vous aurez un modèle qui contiendra les éléments que vous allez aborder dans ces ententes. Une ébauche a-t-elle été rédigée?

Mme Yazmine Laroche: Nous avons une ébauche, mais, habituellement... comme il s'agit de négociations avec les provinces et les territoires, ces ententes seront rendues publiques par la suite.

Mme Dianne L. Watts: D'accord, mais je m'attendrais à ce qu'il y ait certains points de référence qui reviendraient dans chacune des ententes.

Mme Yazmine Laroche: Je suis désolée, des points de référence?

Mme Dianne L. Watts: Que vous auriez certains critères dans chacune des ententes, comme le fait que les municipalités et les provinces doivent s'entendre, ou bien est-ce que chacune va être spéciale, en soi?

Mme Yazmine Laroche: Non, nous tentons d'assurer un certain genre de normalisation...

Mme Dianne L. Watts: De continuité, voilà la question que je pose. Si vous avez une ébauche, pourrait-il y avoir un moyen pour nous de voir de quoi elle a l'air?

Mme Yazmine Laroche: Je crois que, en ce moment, ce document est assujéti à la confidentialité des négociations.

Mme Dianne L. Watts: D'accord, un document vierge, comme celui que j'ai sous les yeux, pas celui qui fait actuellement l'objet de négociations.

Mme Yazmine Laroche: Les négociations portent justement sur le document vierge. C'est une ébauche de modèle. Je ne crois pas qu'il soit possible en ce moment de les fournir, mais je peux certainement vérifier et vous revenir là-dessus.

Mme Dianne L. Watts: Parfait, merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je veux revenir sur le sujet de VIA Rail. Madame Jasmin, je n'ai pas bien compris votre réponse tantôt. Pouvez-vous la répéter, s'il vous plaît?

Mme Patricia Jasmin: Je suis désolée. Dans le cadre du dernier budget fédéral, nous avons obtenu 34 millions de dollars pour les gares et les centres d'entretien. Les 6,8 millions de dollars auxquels vous faites référence sont la partie des 34 millions de dollars que nous avons obtenus pour la première année. Pour la première année, en 2016-2017, nous allons obtenir 6,8 millions de dollars, et nous obtiendrons le reste seulement l'année prochaine.

M. Angelo Iacono: Désolé de souligner...

Mme Patricia Jasmin: Est-ce pour les gares...

M. Angelo Iacono: Je ne vois pas ces 6,8 millions de dollars. Je crois que vous voulez parler des 6,9 millions de dollars ou voulez-vous parler des 7,7 millions de dollars?

Mme Patricia Jasmin: C'est exact. Oui, je suis désolée. Les 6,8 millions de dollars sont destinés aux centres d'entretien et aux gares, et il y a aussi 100 000 \$ pour des travaux de décontamination, alors on arrive à 6,9 millions de dollars.

M. Angelo Iacono: Lorsque vous parlez de « décontamination », que faut-il décontaminer exactement? Quels sites? Et à qui ces sites appartiennent-ils?

Mme Patricia Jasmin: Martin, voulez-vous répondre?

M. Martin R. Landry: Ce sont des propriétés de VIA Rail. Nous possédons un certain nombre de sites qu'il faut décontaminer. Il peut s'agir, par exemple, de déversements de carburant que nous devons nettoyer. C'est une somme initiale de 130 000 \$ qui nous a été accordée pour entreprendre le programme de décontamination dans certains de nos sites.

M. Angelo Iacono: Est-ce que ces sites sont, par exemple, certains de vos centres d'entretien ou s'agit-il de sites auxquels le public a accès?

M. Martin R. Landry: Il y a des centres d'entretien et des gares aussi.

M. Angelo Iacono: VIA Rail donnera-t-il la priorité à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et dans ses gares ou à des investissements visant à assurer le « maintien en bon état » de ses actifs? Que ferez-vous?

Mme Patricia Jasmin: Les fonds prévus dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) seront destinés aux gares et aux centres d'entretien, mais nous reviendrons devant le Comité en septembre pour parler du Budget supplémentaire des dépenses (B).

Vous avez parlé des 7,7 millions de dollars tantôt, et ce sera pour le Budget supplémentaire des dépenses, soit en septembre.

M. Angelo Iacono: Certains de ces fonds seront-ils utilisés dans le cadre d'activités opérationnelles?

Mme Patricia Jasmin: Une partie des 7,7 millions de dollars est destinée aux activités opérationnelles, comme des études sur le renouvellement du parc que nous réaliserons cette année.

M. Angelo Iacono: Allez-vous accroître vos effectifs, embaucher de nouvelles personnes?

Mme Patricia Jasmin: Non.

M. Angelo Iacono: Et qu'en est-il des nouveaux trajets? Allez-vous en ajouter de nouveaux? De nouveaux parcours?

• (1640)

M. Martin R. Landry: Le calendrier comptera un trajet de plus dans le corridor en 2016. C'est ce qu'on prévoit actuellement.

M. Angelo Iacono: D'accord.

Merci, madame la présidente. Je n'ai pas d'autres questions.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Mes questions sont encore destinées à VIA Rail.

Durant nos autres conversations, nous avons tous les deux reconnu tacitement le besoin d'obtenir un financement durable et prévisible si on veut réussir à mettre en oeuvre un plan d'immobilisations. Avez-vous justement un tel plan d'immobilisations rangé sur une étagère quelque part qui attend que quelqu'un reconnaisse enfin que vous avez besoin d'un financement prévisible à long terme?

M. Martin R. Landry: Patricia.

Mme Patricia Jasmin: Nous avons été chanceux d'obtenir une enveloppe de financement sur trois ans en 2014. À ce moment-là, nous avons estimé avoir besoin de 60 millions de dollars par année pour des dépenses d'immobilisations. Nous travaillons actuellement avec Transports Canada pour nous assurer d'obtenir un financement durable au cours des prochaines années. Le financement sera d'environ 60 millions de dollars par année.

M. Ken Hardie: Ces 60 millions de dollars vous permettront-ils de remplacer votre matériel roulant?

Mme Patricia Jasmin: Non. C'est un autre projet. Comme vous pouvez l'imaginer, il faudrait dans ce cas beaucoup plus que 60 millions de dollars par année. Nous parlons d'environ 1 milliard de dollars.

M. Ken Hardie: De quelle façon allez-vous demander ce milliard de dollars? Et à quel moment et à qui allez-vous présenter la demande?

Mme Patricia Jasmin: Eh bien, comme vous l'avez vu, dans le dernier budget fédéral, nous avons obtenu des fonds pour réaliser des activités préalables à l'approvisionnement afin de pouvoir remplacer ce parc. Nous espérons être en mesure de présenter un plan à Transports Canada à l'automne.

M. Ken Hardie: D'accord.

Le prochain sujet que je veux aborder concerne, de façon générale, Transports Canada, mais c'est un enjeu que j'ai soulevé auprès du ministre Sohi aussi lorsqu'il est venu.

Vu la grande quantité de fonds d'infrastructure qui s'en vient, beaucoup de municipalités, beaucoup d'entités vont évidemment chercher des fournisseurs capables de leur fournir des nouveaux autobus, des conduites d'égout ou je ne sais quoi d'autre. Avez-vous réfléchi à la meilleure façon d'organiser toutes ces nouvelles activités d'approvisionnement de façon à ne pas submerger la chaîne d'approvisionnement, si je peux m'exprimer ainsi, ici, au Canada?

Par exemple, si nous commandons beaucoup de nouveaux autobus de New Flyer ou de Nova Bus, nous ne voulons pas que ces entreprises ressemblent au serpent qui a avalé un éléphant parce qu'elles reçoivent trop de commandes d'un coup. Avez-vous réfléchi à la façon dont vous pourriez organiser le tout de façon appropriée afin que nous puissions créer des emplois stables et prévisibles pour un certain nombre d'années?

La présidente: Merci, monsieur Hardie.

Vous pourriez peut-être nous répondre brièvement.

Mme Yazmine Laroche: C'est une excellente question que vous soulevez là. Nous n'en avons pas encore beaucoup parlé dans le cadre des discussions que nous avons eues avec les provinces et les territoires, parce que nous n'avons pas encore la liste définitive des projets. Je crois que cela nous aidera à mieux comprendre l'ampleur du défi qui nous attend. Nous devons ensuite nous rencontrer pour voir si nous pouvons organiser le tout en collaboration avec les provinces.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Berthold, vous avez six minutes.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

J'ai plusieurs questions à poser. Je vais donc procéder rapidement pour obtenir beaucoup de réponses. Je vais d'abord m'adresser à Mme Laroche, d'Infrastructure Canada.

Parmi les montants que vous avez annoncés, est-ce qu'il y a des sommes qui sont attribuées spécifiquement à des projets déjà identifiés?

Mme Yazmine Laroche: Je vous remercie de la question.

Deux projets sont identifiés dans le Budget de 2016. Ils sont tous deux liés à des désastres naturels. Il y a le canal du lac Saint-Martin, à Winnipeg. C'est un projet auquel nous avons alloué 12 millions de dollars. L'autre est le système de traitement des eaux de Lions Gate, en Colombie-Britannique, auquel nous avons alloué 11,7 millions de dollars.

M. Luc Berthold: Donc, cela représente 23 millions de dollars sur le milliard de dollars annoncé. Comment espérez-vous pouvoir investir ces sommes cette année?

• (1645)

Mme Yazmine Laroche: Les programmes ont été établis en vue d'effectuer des rénovations. Ils ne doivent pas servir à l'expansion des systèmes. C'est vraiment...

M. Luc Berthold: D'accord. Je suis conscient de cela.

Cependant, pour avoir été maire d'une municipalité, je sais que, même pour des rénovations, il faut lancer un appel d'offres, effectuer des études et des analyses. Vous demandez d'ajouter de l'argent au budget cette année, mais il faut plus d'un an pour préparer un projet et l'amener à l'étape de l'investissement. Est-ce que vous prévoyez que ces sommes seront investies cette année?

Mme Yazmine Laroche: Je crois que oui, selon ce qui émane des discussions en cours avec les provinces et les territoires. De plus, dans plusieurs cas, ces gouvernements ont déjà établi un plan d'investissements. Ils sont maintenant en train de déterminer s'ils sont en mesure d'investir plus tôt que plus tard.

M. Luc Berthold: Oui, mais il s'agit encore de discussions entre les gouvernements. Par la suite, il faut lancer des appels d'offres et suivre un processus qui peut prendre de trois à quatre mois. Dans deux jours, nous serons en juin. Comme nous vivons au Canada, nous savons que dans la plupart des provinces, il ne se fait pas de travaux en janvier.

Mme Yazmine Laroche: Voilà.

M. Luc Berthold: Il y a donc peu de possibilités qu'un gros pourcentage de cette somme soit investi en 2016.

Mme Yazmine Laroche: Nous allons faire de notre mieux. Je sais que nos partenaires dans les provinces et les territoires vont aussi faire de leur mieux à ce sujet. C'est la raison pour laquelle le programme est étalé sur deux ans dans les provinces et sur trois ans dans les territoires.

M. Luc Berthold: Nous pourrions donc perdre une saison d'activité.

Mme Yazmine Laroche: Je ne crois pas. Encore une fois, d'après nos discussions, les gens sont très conscients que la saison de la construction est arrivée. Ils veulent vraiment procéder le plus rapidement possible. Alors, on verra. De mon côté, je suis toujours optimiste.

M. Luc Berthold: J'aime l'expression « on verra ».

Madame Laroche, j'ai une autre question à vous poser. Combien de personnes allez-vous embaucher cette année grâce aux 10 millions de dollars que vous avez demandés?

Mme Yazmine Laroche: Combien de personnes allons-nous embaucher?

M. Luc Berthold: Oui.

Mme Yazmine Laroche: Nous espérons — et cela dépend des processus de dotation — embaucher une vingtaine de personnes, en fait 20 personnes.

M. Luc Berthold: Vous dites que 20 seront embauchées en vertu du montant de 10 millions de dollars?

Mme Yazmine Laroche: Ce ne sont pas 10 millions de dollars pour embaucher 20 personnes. Ce montant représente notre budget opérationnel, qui inclut, en grande partie, des fonds pour des systèmes informatiques. Ce budget ne sert pas seulement à l'embauche des 20 personnes que nous avons prévues.

M. Luc Berthold: D'accord.

J'avais noté que 10,2 millions de dollars étaient alloués au recrutement du personnel. C'est ce que vous aviez mentionné au départ.

Mme Yazmine Laroche: Non, ce n'est pas seulement pour le personnel. Ce montant va être utilisé de plusieurs autres façons.

M. Luc Berthold: Est-il possible de fournir au Comité les détails des dépenses prévues pour ces 10 millions de dollars?

Mme Yazmine Laroche: Vous demandez une ventilation des coûts? Oui, absolument.

M. Luc Berthold: D'accord. Merci.

Mme Yazmine Laroche: Merci.

M. Luc Berthold: Je vais me tourner du côté des représentants de Transports Canada.

Puisqu'il est question d'embauche, est-ce que des sommes additionnelles ont été prévues au budget pour l'embauche d'inspecteurs en matière de sécurité ferroviaire? Est-ce que cela a déjà été fait?

Mme Helena Borges: Nous continuons, durant toute l'année, à embaucher des inspecteurs pour ce qui est du réseau ferroviaire, mais aussi pour ce qui est du transport des matières dangereuses. Cela se fait tout au long de l'année. Si vous attendez un moment, je crois être en mesure vous donner maintenant les chiffres les plus récents.

M. Luc Berthold: Vous pouvez peut-être me les faire parvenir plus tard, lorsque vous les trouverez.

Mme Helena Borges: D'accord. Je l'apprécie.

M. Luc Berthold: J'aimerais bien avoir un compte rendu de la situation.

En ce qui concerne les montants additionnels que vous avez demandés pour le réajustement, les sommes prévues pour la sécurité ferroviaire font-elles partie de ces montants ou étaient-elles déjà inscrites au budget?

Mme Helena Borges: Vous parlez du secteur ferroviaire?

M. Luc Berthold: Je parle des 143 millions de dollars étalés sur trois ans pour la sécurité ferroviaire. Est-ce que ce montant était déjà contenu dans votre budget ou venez-vous de l'ajouter?

Mme Helena Borges: Nous venons de l'ajouter, mais pas dans ce budget. C'est dans le Budget supplémentaire des dépenses (B) ou (C).

M. Luc Berthold: D'accord. C'était déjà fait.

Mme Helena Borges: Oui.

M. Luc Berthold: C'est déjà terminé, madame la présidente?

La présidente: Vous disposiez de cinq minutes, monsieur Berthold.

M. Luc Berthold: J'avais beaucoup d'autres questions à poser.

[Traduction]

La présidente: C'est une série de cinq minutes.

[Français]

M. Luc Berthold: C'est pour cette raison que j'ai procédé rapidement.

[Traduction]

La présidente: Madame Duncan, vous avez trois minutes.

Mme Linda Duncan: Merci beaucoup.

J'ai deux ou trois questions complémentaires.

Madame Laroche, plutôt que d'embaucher 20 personnes au sein du ministère, pourquoi ne pas tout simplement impartir le travail à des intervenants comme le programme SMART Prospérité, la Fédération canadienne des municipalités, Technologies du développement durable du Canada et Clean Energy Canada? Vous auriez alors accès instantanément à une expertise, et ces organismes interagissent avec des intervenants du monde entier qui s'intéressent aux technologies de remplacement.

Mme Yazmine Laroche: Voilà une excellente question.

Il n'est pas dit que tous ces postes seront des postes permanents à durée indéterminée.

En fait, nous travaillons en collaboration avec certaines des organisations que vous avez mentionnées. Nous regardons à l'externe et nous passons des marchés avec d'autres intervenants qui nous fournissent exactement ce type d'expertise.

•(1650)

Mme Linda Duncan: D'accord.

Il me reste probablement une seule minute.

J'ai remarqué que les décisions liées aux transports en commun sont fondées sur l'achalandage actuel, et non l'achalandage prévu. Par conséquent, des villes comme la mienne, qui veulent bonifier leur offre de services perdent toujours au profit d'autres villes où il y a déjà beaucoup d'achalandage. Que faites-vous pour essayer de rajuster la situation afin que tout le monde puisse adopter de meilleurs services de transport en commun?

Mme Yazmine Laroche: Je crois que c'est probablement une question qu'on se posera durant la deuxième phase. Le gouvernement a décidé que, durant la première phase, il fallait se concentrer sur le maintien en bon état et le travail en collaboration avec...

Mme Linda Duncan: Est-ce que ça s'appliquerait durant la deuxième phase?

Mme Yazmine Laroche: Je ne peux pas me prononcer, parce que les décisions ne sont pas encore prises. C'est l'objectif des consultations sur la deuxième phase.

Mme Linda Duncan: Les provinces et les territoires vont présenter leurs priorités, mais le problème, dans de nombreux cas au pays, c'est que nous nous appuyons sur des éléments d'infrastructure régionaux.

Par exemple, j'ai visité récemment l'hôpital pour enfants Stollery à Edmonton, dans ma circonscription. Je ne savais pas que l'hôpital sert tout l'ouest du Canada et le nord. Cependant, c'est l'Alberta qui doit trouver les fonds pour construire l'hôpital.

J'encouragerais Infrastructure Canada à envisager des possibilités d'investissements futurs dans l'infrastructure par le gouvernement fédéral qui seront bénéfiques pour une région du Canada.

Mme Yazmine Laroche: Merci. C'est une excellente suggestion pour la deuxième phase.

Mme Linda Duncan: Voilà.

La présidente: Merci beaucoup, madame Duncan.

Je crois comprendre que les intervenants d'un côté de la table ont obtenu des réponses à toutes leurs questions.

Je crois savoir, madame Block, que vous voulez poser une question très importante.

Mme Kelly Block: En effet. Je me tourne à nouveau vers l'ACSTA, parce que j'ai un certain nombre de questions à poser au sujet du système utilisateur-payeur en matière de sécurité que nous avons au Canada.

Je sais qu'il y a une différence entre ce qui est payé par direction pour les passagers de vols au pays et les passagers de vols internationaux. Je veux savoir pourquoi la sécurité pour les vols internationaux est plus chère que pour les vols au pays. Quel aspect de la sécurité d'un vol international fait en sorte que les coûts passent de 7,12 \$ par direction à 24,21 \$ par direction?

M. Angus Watt: Je vais laisser Helena répondre, parce que, en fait, l'ACSTA n'a rien à voir avec ces frais.

Mme Helena Borges: Souvent, le travail supplémentaire requis concerne les bagages. Comme Angus l'a mentionné, les passagers font l'objet d'un contrôle avant l'embarquement, puis on procède au contrôle des bagages. Souvent, dans le cas des vols au pays dont vous parlez, il n'y a pas de bagages en soute: et les passagers apportent leurs choses avec eux en cabine.

Dans le cas des vols internationaux, il y a habituellement plus de bagages, et les passagers ont plus d'une valise. Tous ces bagages doivent être contrôlés, tout comme les passagers et, souvent, des

passagers d'un vol international transportent aussi beaucoup plus de bagages sur eux.

Mme Kelly Block: Ma deuxième question est la suivante: puisque c'est un système utilisateur-payeur, qui finit par payer les coûts liés à la sécurité pour le contrôle accru du personnel de l'aéroport?

Mme Helena Borges: Actuellement, c'est le gouvernement fédéral qui paye. C'est le montant dont M. Watt a parlé tantôt, le contrôle des non-passagers, parce qu'il s'agit des travailleurs. En ce moment, c'est le gouvernement du Canada qui paye.

Mme Kelly Block: D'accord. Merci.

La présidente: C'est beau pour tout le monde?

Madame Watts, allez-y, si ce ne sera pas long.

Mme Dianne L. Watts: Eh bien, je ne sais pas si je pourrai faire vite.

La présidente: Sinon, nous ne pourrions pas...

Mme Dianne L. Watts: Le Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées est un nouveau fonds, n'est-ce pas?

D'accord.

Ma question vient du fait que, au titre du Fonds Chantiers Canada et du Fonds pour l'infrastructure verte qui ont été mis en place en 2009, ces projets liés aux eaux usées étaient pris en considération. Il y avait aussi une liste de projets pour lesquels des fonds étaient réservés parce qu'il s'agissait de projets d'intérêt. Cependant, il n'y a pas encore eu d'annonce. J'imagine que l'usine de traitement des eaux usées Lions Gate est l'un des projets, parce que je sais que les négociations à ce sujet durent depuis au moins quatre ans.

J'essaie de garder le fil de tout ça, parce qu'on passe d'un fonds à un autre. On nous dit: « Voici la liste raccourcie des critères, mais le processus est en cours depuis un certain nombre d'années. »

Peut-on obtenir une liste des projets pour lesquels des fonds ont été réservés, mais qui n'ont pas encore été annoncés?

• (1655)

Mme Yazmine Laroche: Permettez-moi de revenir sur la question de l'usine Lions Gate. Je veux préciser que les fonds pour ce projet relèvent du nouveau Fonds Chantiers Canada — qui n'est plus nouveau — c'est l'ancien nouveau Fonds Chantiers Canada. Il a été confirmé dans le Budget de 2016 que ces fonds étaient réservés pour ce projet. Il ne fait pas partie du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées.

Mme Dianne L. Watts: Ce projet ne relève pas de ce fonds. D'accord, parce que vous aviez dit que c'était pour le Fonds réservé au traitement des eaux usées. En tout cas, pouvons-nous obtenir la liste?

Mme Yazmine Laroche: Je n'ai pas de liste de projets pour lesquels des fonds ont été réservés. Nous pourrions faire un suivi auprès de votre bureau si vous voulez des précisions.

Mme Dianne L. Watts: Vous l'aviez caviardé dans un document que je vous avais demandé... pas vous personnellement. J'aimerais simplement obtenir la liste si c'est possible, s'il vous plaît.

La présidente: Parfait, c'est bon.

Madame Duncan, tout est beau?

Mme Linda Duncan: Je veux présenter deux motions qui sont liées directement au Budget supplémentaire des dépenses (A) que nous étudions.

La première est la suivante: Que le comité invite le Vérificateur général à offrir une séance d'information au sujet de son Rapport d'examen spécial du printemps 2016 concernant VIA Rail Canada Inc.

La deuxième est la suivante: Que le comité invite le Commissaire à l'environnement et au développement durable à offrir une séance d'information au sujet des rapports suivants: Rapport 1 — Le soutien fédéral à l'appui de l'infrastructure municipale durable et Rapport 2 — L'atténuation des effets de conditions météorologiques difficiles.

Selon moi, ces deux motions sont liées directement aux fonds proposés dans ces domaines.

La présidente: D'accord.

Monsieur Berthold, est-ce que ça va maintenant?

M. Luc Berthold: Non, juste un petit document de Mme Borges...

La présidente: Vous n'avez jamais ouvert la porte.

M. Luc Berthold: Elle le sera.

[Français]

Madame Borges, serait-il possible de me faire parvenir un document explicatif en ce qui concerne la différence de prix entre les bagages pour les vols au pays et les bagages pour les vols internationaux? J'ai beaucoup de difficulté à comprendre la situation à cet égard. Cela ne tient pas seulement à la quantité de bagages, il doit sûrement y avoir d'autres explications. J'ai de la difficulté à saisir le tout.

Pourriez-vous m'expliquer tout cela brièvement?

Mme Helena Borges: Oui, il y a aussi d'autres activités, par exemple les personnes affectées à la manutention des bagages et les employés de l'ACSTA, qui s'occupent du contrôle des voyageurs et de leurs bagages. Il y a aussi des fonds investis pour régler d'éventuels problèmes reliés à la sécurité à l'échelle internationale.

Il y a d'autres coûts qui sont inclus.

M. Luc Berthold: D'accord.

Mme Helena Borges: J'ai la réponse à votre question concernant les inspecteurs en matière de sécurité ferroviaire.

M. Luc Berthold: Oui.

Mme Helena Borges: À la fin de l'année financière 2015-2016, nous avons 135 inspecteurs ferroviaires. Au début de l'année, leur nombre était de 122. Nous avons par la suite embauché 13 autres personnes.

M. Luc Berthold: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci à vous tous de ces informations.

Le Comité est-il prêt à régler dès maintenant la question du Budget supplémentaire des dépenses? D'accord.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT
AÉRIEN

Crédit 1a — Dépenses de fonctionnement et en capital.....142 272 546 \$

(Le crédit 1a est adopté avec dissidence.)

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Crédit 1a — Paiements à Marine Atlantique S.C.C.....6 100 000 \$

(Le crédit 1a est adopté avec dissidence.)

Le président: Avec le consentement du Comité, je peux regrouper les crédits suivants. Le Comité est-il en faveur du regroupement des crédits suivants?

Des députés: D'accord.

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 1a — Dépenses de fonctionnement.....14 690 666 \$

Crédit 10a — Contributions.....1 383 566 000 \$

(Les crédits 1a et 10a sont adoptés avec dissidence.)

TRANSPORTS

Crédit 1a — Dépenses de fonctionnement.....71 576 716 \$

Crédit 5a — Dépenses en capital.....24 106 745 \$

Crédit 15a — Subventions et contributions — Infrastructures de transport.....19 031 976 \$

Crédit 20a — Subventions et contributions — Autre.....8 627 704 \$

(Les crédits 1a, 5a, 15a et 20 sont adoptés avec dissidence.)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1a — Paiements à VIA Rail Canada Inc.....6 930 000 \$

(Le crédit 1a est adopté avec dissidence.)

Le président: Puis-je faire rapport à la Chambre relativement au crédit 1a sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, le crédit 1a sous la rubrique Marine Atlantique S.C.C., les crédits 1a et 10a sous la rubrique du Bureau de l'infrastructure du Canada et les crédits 1a, 5a, 15a et 20a sous la rubrique Transports ainsi que le crédit 1a sous la rubrique VIA Rail Canada Inc.?

Des députés: D'accord.

Un député: Avec dissidence.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons nous arrêter quelques minutes. Nous avons encore beaucoup de travaux du Comité à régler. Merci beaucoup.

•

_____ (Pause) _____

•

• (1700)

La présidente: Reprenons. Il reste plusieurs choses sur l'ordre du jour que nous aimerions bien pouvoir terminer cet après-midi.

Il nous reste 30 minutes.

Monsieur Badawey, je vous cède la parole au sujet de la motion que vous avez déposée.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'ai une motion que j'ai présentée au Comité:

1. Que le Comité adopte immédiatement et que le Président présente un rapport à la Chambre des communes, qui recommanderait ce qui suit:

Que, conformément au paragraphe 15(1) de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, l'entrée en vigueur des paragraphes 5.1 (2), 6(2), 7(2), 8(2), 9(2), 10(2), 11(2) et 12(2) de la Loi le 1^{er} août 2016 soit prorogée d'un an;

2. Que, avant le 1^{er} août 2017, le Comité entreprenne une étude sur les options viables visant à résoudre à plus long terme ou de manière permanente le problème susmentionné et que les conclusions de l'étude du Comité...

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

D'autres observations?

Madame Duncan.

Mme Linda Duncan: J'aimerais tout d'abord dire que cette motion me rend perplexe parce que le ministre s'est déjà engagé à ce sujet. Un certain nombre d'entre nous avons déjà formulé une telle demande devant la Chambre. Pourquoi votons-nous sur une motion alors que le ministre a déjà dit qu'il allait le faire, et espérons que ce sera bientôt? Je ne comprends vraiment pas pourquoi ce dossier serait référé au Comité.

La deuxième partie — sur la réalisation d'une étude —, est peut-être appropriée ou non, selon le moment où l'étude aura lieu. Les producteurs de légumineuses et de grains sont très troublés par tout ça. Ils veulent un engagement à long terme. Ils se demanderaient aussi pourquoi ce dossier relève du Comité et non du comité de l'agriculture. Je sais que celui-ci y a aussi réfléchi. C'est un enjeu de nature agricole, mais l'objectif est d'offrir un meilleur accès aux marchés afin d'accélérer le transport des céréales. Ces questions ont été examinées par le comité de l'agriculture. Une option qui a été évoquée était que nos deux comités réalisent un examen conjoint.

La première partie de cette motion me laisse perplexe. Je ne comprends pas pourquoi il faudrait le demander lorsque le ministre s'est déjà engagé publiquement à le faire.

• (1705)

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, je vais tenter de fournir des précisions sur la question pour la députée. Dans la deuxième partie de la motion, lorsque j'ai dit « et que les conclusions de l'étude du Comité », je serai plus précis et j'ajouterai « soient déposées à la Chambre des communes afin de permettre au gouvernement de les examiner et de prendre des mesures ».

Voilà pour la réponse à la question de la députée. Nous voulons que ce soit déposé immédiatement. La raison pour laquelle la motion est présentée aujourd'hui, c'est pour que les conclusions de l'étude soient déposées devant la Chambre des communes afin que le gouvernement puisse les examiner et prendre des mesures le plus rapidement possible.

Je m'excuse d'avance de me répéter pour le point 2 — je le fais pour les personnes qui tiennent le procès-verbal — je déclare « et que les conclusions de l'étude du Comité soient déposées à la Chambre des communes afin de permettre au gouvernement de les examiner et de prendre des mesures ».

Merci, madame la présidente.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Je veux m'assurer de comprendre l'intention de cette motion. Les paragraphes auxquels vous faites référence sont les mesures prévues dans la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains qui prennent fin le 1^{er} août?

M. Vance Badawey: C'est exact.

Mme Kelly Block: Essentiellement, vous voudriez différer ces mesures pendant un an?

M. Vance Badawey: Les proroger.

Mme Kelly Block: D'après ce que j'en comprends à la lecture de la Loi, l'article 15 précise aussi:

sauf si, avant cette date, l'entrée en vigueur de ces dispositions est prorogée par résolution? — ?dont le texte est établi au titre du paragraphe (2).

Est-ce là que vous voulez en venir? Est-ce de cette résolution qu'il est question?

M. Vance Badawey: Si vous me le permettez, encore une fois, c'est simplement un conseil du Comité. La motion n'est pas

contraignante. C'est un conseil du Comité pour que les conclusions de l'étude soient déposées à la Chambre des communes.

La présidente: C'est le libellé qui serait requis pour qu'on le fasse.

Mme Kelly Block: D'accord. Merci.

La présidente: Madame Duncan.

Mme Linda Duncan: Oui. La date du 1^{er} août 2017 est tout à fait inadéquate parce que les mesures prendront fin ce jour-là. Pour que nous puissions réaliser une étude avant cette date puis la déposer, il faudrait la déposer à peu près en février pour qu'on puisse prendre des mesures à long terme.

C'est une mesure très complexe, qui fait partie du rapport Emerson, dont j'ai recommandé l'examen. Est-ce que nous prélevons cette partie du rapport Emerson et affirmons que nous allons étudier cet aspect précis et pas tous les autres enjeux liés au transport de grains et toutes ces choses?

Si vous dites que c'est pressant, alors je suggère que vous devriez dire que nous allons réaliser cette étude à l'automne, afin que des mesures appropriées puissent être prises et qu'on puisse régler ce dossier à long terme bien avant que le financement prenne fin à nouveau. Sinon, vu l'échéancier, nous devons refaire la même chose une autre fois et repousser la temporisation des fonds.

Je ne comprends pas pourquoi vous dites avant le 1^{er} août. Selon moi, c'est un peu trop près de l'échéance.

Accepteriez-vous qu'on le fasse beaucoup plus vite? Puis, il faudra discuter de ce qui se produira avec toutes les autres études que nous avons proposé de faire. Nous avons un tas de motions qui ont été déposées il y a longtemps et que nous n'avons pas traitées.

Nous devons discuter de la place qu'il faut accorder à ce dossier vu tous les autres rapports que nous allons faire. Je sais que les membres libéraux veulent une longue discussion sur l'avenir du cadre d'infrastructure. Il y a le mode maritime... Il y a tout un tas de choses qui ont déjà été présentées. Il y a eu une seule réunion du comité directeur jusqu'à présent.

Je serais beaucoup plus à l'aise si nous examinions ce dossier — et je ne dis pas que c'est une mauvaise chose d'y réfléchir — dans le contexte de tous les autres dossiers que les gens sont très impatients de nous voir examiner. Pour ce qui est du moment crucial à ce sujet... Nous devons aussi parler avec le comité de l'agriculture pour savoir s'il prévoit aussi réaliser une étude à ce sujet.

Vous pourriez peut-être vous en tenir à la première partie en premier, puis les membres de notre comité directeur pourraient peut-être rencontrer le comité directeur de l'agriculture pour déterminer quelle est la meilleure façon d'aller de l'avant de façon à ce que les deux parties, le secteur ferroviaire et les producteurs agricoles, soient satisfaites de la façon dont nous allons procéder à l'examen.

DELETE

• (1710)

La présidente: Merci.

Monsieur Hardie, allez-y.

M. Ken Hardie: Je voulais simplement préciser certaines choses. Les mesures seront éliminées le 1^{er} août prochain, alors nous devons faire quelque chose maintenant, avant la fin de la session afin de...

Mme Linda Duncan: Le ministre s'est déjà engagé à le faire alors qu'on le fasse.

M. Ken Hardie: C'est le libellé et la résolution dont la Chambre a besoin pour qu'on le fasse. C'est ce que j'en comprends.

La deuxième chose que vous avez dite sur le deuxième point... On pourra discuter du moment à choisir pour la perspective à plus long terme des interconnexions et la façon dont ce dossier s'inscrit dans le grand ordre des choses. Encore une fois, je souligne qu'il sera peut-être opportun de le faire rapidement aussi, parce que je crois savoir que le rapport Emerson recommande vraiment d'aller dans une tout autre direction...

Mme Linda Duncan: Exactement.

M. Ken Hardie: ... et la façon dont le gouvernement semble vouloir régler le cas du rapport Emerson donne essentiellement à penser que nous devons passer à l'action, premièrement, plus rapidement, et, deuxièmement, indépendamment d'une étude à plus long terme et plus approfondie du rapport Emerson. Comme vous le savez probablement, Linda, c'est vraiment très important pour les producteurs de céréales, de légumineuses... pour beaucoup de personnes.

Mme Linda Duncan: Je comprends très bien. Je les ai tous rencontrés, et ils sont catégoriques...

M. Ken Hardie: Moi aussi.

Mme Linda Duncan: ... mais si la date n'est pas satisfaisante, ils ne seront pas heureux que nous fassions rapport le 1^{er} août l'année prochaine. Ça sera la même vieille rengaine. Si c'est à ce point urgent, il faut choisir une date beaucoup plus proche si, bien sûr, nous affirmons que notre examen doit être réalisé de façon expéditive.

M. Vance Badawey: C'est ce que la motion demande.

Mme Linda Duncan: Je ne m'y oppose pas, mais, pour être justes, nous devons parler de ce que nous ferons de toutes les autres études demandées par les membres.

M. Vance Badawey: Ce n'est pas à l'ordre du jour actuellement.

Mme Linda Duncan: C'est tout ce que je dis.

M. Vance Badawey: C'est une tout autre question.

La présidente: Nous pourrions en discuter mercredi, parce que nous aurons, j'espère, une heure réservée pour les travaux du comité mercredi. L'ébauche de notre rapport sera prête mercredi, alors nous pourrions discuter des divers dossiers à ce moment-là.

Mme Linda Duncan: Voulez-vous que nous votions sur la motion avant d'en discuter?

La présidente: La question dont nous sommes saisis ici...

Mme Linda Duncan: La première partie, pas la deuxième...

La présidente: D'après ce que je comprends de la deuxième partie c'est que — et, encore une fois, c'est aussi une façon pour nous d'exercer un peu notre indépendance en tant que comité — pour aller de l'avant, il faudrait que nous commençons à traiter de cette question le plus rapidement possible à notre retour en septembre. Si on le fait dans le cadre du rapport Emerson, la situation deviendra compliquée, tandis que si nous décidons de simplement nous concentrer sur cet enjeu et d'en discuter durant le nombre de réunions requis pour déposer un rapport, il ne faudra pas deux ou trois ans pour le faire. Si nous commençons en septembre... je comprends que nous avons beaucoup d'autres dossiers importants, mais c'en est un très important aussi. Si on avait jusqu'au 1^{er} août 2019 — et nous savons très bien vous et moi à quel point les choses avancent lentement ici — les choses traîneraient jusqu'en 2019. Le fait

d'imposer la date du 1^{er} août 2017 exercerait une pression sur le Comité et l'obligerait à faire ce qu'il faut.

J'aurais préféré que le comité de l'agriculture s'occupe de ce dossier parce que nous avons beaucoup de pain sur la planche, mais, puisqu'il est question précisément d'interconnexion, c'est un enjeu lié au transport et pas un enjeu lié à l'agriculture. C'est exactement la raison pour laquelle nous avons ce dossier devant nous.

Madame Block, vous avez autre chose à ajouter?

Mme Kelly Block: Madame la présidente, merci pour l'explication, parce que j'allais justement poser la question. Je comprends que la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains a en fait été proposée par le ministre de l'Agriculture, alors je me demandais pourquoi ce dossier s'était retrouvé devant le Comité. Merci d'avoir apporté des précisions.

Pour ce qui est de l'argument de Linda, puisqu'on précise avant le 1^{er} août 2017, cela signifie qu'on pourrait le faire à l'automne, tout juste avant Noël ou tout juste après...

Un député: ... ou en juin.

Mme Kelly Block: ... tant que c'est avant le 1^{er} août.

Est-il sous-entendu, en raison du report d'un an, qui est prévu dans la Loi, que c'est la raison pour laquelle la date du 1^{er} août 2017 a été choisie, parce que ces mesures seront maintenues en place pour une autre année, jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion d'y voir, soit dans le cadre de l'étude du rapport Emerson ou dans le cadre d'une autre étude?

• (1715)

La présidente: C'est ce que j'en comprends.

Une dernière intervention, madame Duncan.

Mme Linda Duncan: Je comprends tout à fait la première partie, même si je savais qu'une résolution est la même chose qu'une motion, peu importe. Je suis totalement en désaccord avec la date du 1^{er} août. Laissez-moi vous dire qu'aucun producteur de l'Alberta ne sera heureux lorsqu'on lui dira qu'on commencera peut-être l'étude sur les interconnexions en mai ou en juin. Si c'est urgent, et je sais que c'est l'une des principales priorités des producteurs... disons d'ici novembre 2016. Faisons de ce dossier une priorité. Puis, en tant que membres du Comité, nous pourrions déterminer que c'est suffisamment urgent pour en faire l'une de nos principales priorités.

Je ne suis pas d'accord avec le fait de dire que nous allons étudier ce dossier d'ici le 1^{er} août 2017. Ce n'est pas logique. Dans un premier temps, nous ne nous réunissons même pas en juillet et août, alors disons d'ici décembre 2016. On montrera ainsi que c'est urgent et nous rajusterons notre calendrier. C'est ce que j'aurais suggéré. Ensuite, je serais satisfaite.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Je veux répéter les propos de M. Hardie: le financement prend fin le 1^{er} août 2016, pas en 2017, il faut bien comprendre.

Le deuxième point, madame la présidente, si vous me le permettez, et encore une fois c'est pour le compte rendu alors je me répète, devrait être libellé ainsi:

Que, avant le 1^{er} août 2017, le Comité entreprenne une étude sur les options viables visant à résoudre à plus long terme ou de manière permanente le problème susmentionné et que les conclusions de l'étude du Comité soient déposées à la Chambre des communes afin de permettre au gouvernement de les examiner et de prendre des mesures.

Par conséquent, on comprend très bien pourquoi nous procédons ainsi, ici, au niveau du Comité puis, enfin, au niveau de la Chambre des communes.

Madame la présidente, je veux préciser qu'on prend bien note de l'argument soulevé par Mme Duncan au sujet du caractère urgent du dossier. Même si nous choisissons le 1^{er} août 2017 comme date butoir, nous pouvons le faire n'importe quand durant l'année en fonction des priorités que le comité directeur aura établies. Encore une fois, le comité directeur a tout le loisir d'en faire une priorité. Ma suggestion serait la suivante: lorsque le comité directeur se réunira, si, en fait, Mme Duncan estime qu'il s'agit d'une priorité, le comité directeur pourra formuler une recommandation à cet effet au Comité en ce qui a trait aux priorités et aux délais à respecter.

Je ne crois pas que c'est une décision qu'il faut prendre aujourd'hui. Je crois que la motion parle d'elle-même. Il y a une raison qui sous-tend la motion. Que vous soyez d'accord ou non, nous en sommes saisis. Le comité directeur pourra ensuite prendre la décision quant à la rapidité avec laquelle nous transmettrons les résolutions au Comité.

Merci.

La présidente: Notre analyste, qui fait toujours du si bon travail pour trouver des façons de nous faire progresser, a suggéré de changer « entreprenne » par « termine » une étude.

Mme Linda Duncan: Excellent. Plutôt que de commencer une étude en août 2017.

La présidente: Quoi qu'il en soit, je suggère que nous nous prononcions là-dessus mercredi. Pourquoi n'avançons-nous pas avec ce que nous avons aujourd'hui, et, mercredi, lorsque nous traiterons des affaires du Comité, nous pourrions classer par ordre de priorité ce que nous aborderons en septembre, de sorte que le ministère soit aussi prêt, ainsi que quiconque souhaite aborder la question. Nous pouvons nous prononcer là-dessus mercredi, lorsque nous traiterons des affaires du Comité.

Monsieur Hardie, le dernier commentaire.

M. Ken Hardie: Adopterons-nous la suggestion de l'analyste comme un amendement favorable et dirons-nous « terminer une étude sur les options viables » à l'article 2?

Un député: Cela pourrait être un amendement favorable.

La présidente: Tout le monde est d'accord avec cela?

Mme Linda Duncan: Si tout va bien, une décision du ministre sera prise bien avant août 2017, donc à quoi bon effectuer une étude?

La présidente: Nous n'en savons rien, et...

M. Ken Hardie: Nous ne le savons pas.

La présidente: ... et nous avons bel et bien un rôle à jouer en tant que Comité, soit de...

Mme Linda Duncan: ... ou il prendra fin.

La présidente: ... traiter ces choses pour réagir à ce qui est nécessaire. Je pense que nous avons eu suffisamment de discussions sur la question, et je vais laisser la motion telle quelle. Mercredi...

Mme Dianne L. Watts: ... avec un amendement favorable qui dit « terminer ».

La présidente: C'est bon. Nous terminerons l'étude. Très bien, nous avons donc amendé cela, et cela devrait satisfaire quelqu'un d'autre.

Ceux qui sont pour la motion de M. Badawey.

Elle est adoptée.

(La motion modifiée est adoptée.)

La présidente: Nous avons le budget devant nous. Je pense que tout le monde en a un exemplaire. C'est simplement pour que nous puissions continuer de fonctionner. Je dois faire adopter par le Comité ce qui suit:

Qu'un budget proposé au montant de 1 200,00 \$ pour l'étude du budget supplémentaire des dépenses (A) 2016-2017, soit adopté.

● (1720)

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, j'ai une question qui porte sur le budget.

Les deux conférences concernent la réunion que nous avons annulée la dernière fois, n'est-ce pas? La réunion n'a pas eu lieu parce que nous avons été retenus à la Chambre en raison d'événements qui s'y étaient produits. Nous avons annulé une rencontre que je devais présider. Est-ce exact?

[Traduction]

La présidente: Oui, oui.

[Français]

M. Luc Berthold: D'accord.

[Traduction]

La présidente: C'était l'étude que nous venons de terminer sur notre Budget supplémentaire des dépenses.

(La motion est adoptée.)

La présidente: Monsieur Berthold, en ce qui concerne notre voyage à Lac-Mégantic...

Voulons-nous nous réunir à huis clos pour cette discussion par rapport au fait d'aller à Lac-Mégantic?

Je n'y vois aucun intérêt. Poursuivons.

Madame Duncan, serez-vous présente?

Mme Linda Duncan: Oui, j'ai dit il y a bien longtemps que j'y serais. J'ai rempli le formulaire.

La présidente: D'accord.

Madame Watts.

Mme Dianne L. Watts: Je serai à la FCM.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Oui.

M. Luc Berthold: Oui.

Vous devriez peut-être demander si des gens voyageront avec le groupe.

La présidente: Je pense que vous allez aborder cette question maintenant.

Je voulais confirmer qui y allait.

De ce côté, nous avons Mme Duncan, Mme Block et M. Berthold.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Je n'y serai pas.

M. Ken Hardie: J'y serai.

M. Angelo Iacono: Oui.

M. Sean Fraser: Malheureusement, non.

M. Gagan Sikand: Je ne peux plus venir.

La présidente: Nous savons qui sera présent.

Monsieur Berthold, aimeriez-vous informer — oui, moi, bien sûr. Si vous n'avez pas besoin de moi là-bas, je suis certaine de pouvoir trouver d'autres choses à faire, mais oui, je suis très heureuse d'y aller.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci, madame la présidente.

Je vais expliquer le programme. J'aimerais d'ailleurs que les membres du groupe me fournissent des précisions parce que j'ai eu quelques questions à ce sujet.

Vous avez tous reçu l'horaire qui a été préparé par l'équipe de notre comité. C'est un horaire très réaliste s'il n'y a pas de votes. Si c'est le cas, cela va bien fonctionner.

Comme vous avez pu le constater, nous allons tous souper à Sherbrooke pour couper le voyage en deux, car c'est quand même un long voyage. Par la suite, nous allons arriver à une petite auberge très charmante sur le bord du lac Mégantic. C'est un endroit parfait pour y tenir toutes nos délibérations sans avoir à nous déplacer continuellement. Notre temps est compté. Je sais que plusieurs personnes devront prendre un avion pour s'y rendre. Je veux que nous utilisions au maximum le temps dont nous disposons pour rencontrer les témoins.

Nous commencerons très tôt le vendredi matin en déjeunant avec les élus de Lac-Mégantic, soit le maire, les conseillers, Mme le préfet ainsi que la mairesse qui était en poste au moment de la tragédie. Ce sera une discussion informelle où ces gens pourront nous parler de la situation actuelle, des épreuves qu'ils ont vécues, de leurs craintes et de toutes ces questions. Le but de ces échanges sera de nous donner un aperçu de la situation trois ans après la tragédie ferroviaire. Cela pourra nous donner beaucoup d'informations dans le cadre de l'étude que nous entreprenons sur la sécurité ferroviaire.

J'ai demandé que les groupes soient constitués de cinq personnes au maximum parce que la salle est petite et que le temps est limité. Si nous permettions qu'il y ait des groupes de 10 ou 12 personnes, il serait impossible de respecter l'horaire, qui est assez serré. J'ai donc demandé aux gens de chaque groupe de faire une présentation de cinq à dix minutes pour nous dresser un portrait de la situation. Par la suite, nous pourrions échanger avec eux.

Les gens que nous entendrons sont les élus ainsi que les gens du Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic et de la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire. L'horaire va changer un peu, car nous avons séparé les deux groupes. Je vais envoyer le nouvel horaire à notre greffier. Les positions de ces groupes ne sont pas tout à fait les mêmes. Donc, pour éviter les confrontations devant nous, les groupes passeront un à la suite de l'autre. Cela fonctionnera quand même par rapport à l'horaire.

Par la suite, nous rencontrerons les gens du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux, qui ont fait une étude sur l'état de la population trois ans après la tragédie. Comment la population a-t-elle vécu cette tragédie? Comment vit-elle les conséquences d'une telle tragédie? Où en est-elle trois ans après quant à l'aide gouvernementale? Quand les médias et les caméras

sont sur place, il est certain que les gouvernements et tous les groupes sont présents, mais qu'en est-il trois ans plus tard? Est-ce que les gens ont encore besoin d'aide? C'est ce que ces gens veulent venir nous présenter.

Le Bureau de reconstruction du centre-ville de Lac-Mégantic et le Centre du savoir et de l'innovation en sécurité ferroviaire viendront parler des travaux qui ont été faits à la suite de cette tragédie. Comment et où doit-on rebâtir? Doit-on rebâtir la voie de chemin de fer ailleurs qu'au centre-ville? Cela nous donnera une idée des enjeux qui se posent après une telle tragédie et de ce qu'on doit faire.

Le Centre du savoir et de l'innovation en sécurité ferroviaire est un groupe de Lac-Mégantic qui souhaite mettre en place un centre de sécurité ferroviaire pour former les intervenants en matière de sécurité ferroviaire, particulièrement les intervenants francophones puisqu'il n'existe pas de tel centre pour les francophones. Actuellement, ces intervenants doivent se rendre dans un centre de formation anglophone. Selon ce qui m'a été expliqué lors d'une dernière rencontre, on souhaite offrir cela à un plus grand nombre de personnes.

C'est le programme que je vous propose.

Par la suite, nous prendrons un autobus pour voir où est l'emplacement du centre-ville actuel. Sur place, on nous montrera exactement où c'était auparavant et où passe la voie ferroviaire actuelle, afin que nous comprenions bien la situation quand on nous parlera par la suite de reconstruction ou d'une voie de contournement. Cela nous permettra d'être bien au fait de ce qui motive ces projets.

● (1725)

Par la suite, je propose que nous rencontrions tous ensemble les médias locaux pour répondre à leurs questions. C'est sûr que ces gens savent que nous irons à Lac-Mégantic. Ils voudront sûrement vouloir nous poser des questions. Je sais qu'une des coalitions a déjà annoncé une conférence de presse pendant que nous allons recevoir des gens. Les médias vont vouloir nous rencontrer.

Selon l'heure qu'il sera, allons-nous manger sur place? Nous pouvons aussi faire préparer des boîtes à lunch. C'est à votre convenance. Monsieur Chaplin, je ne sais pas si vous avez avancé à cet égard. Cela relève davantage de l'organisation logistique de l'événement.

Il y a une autre question que je voulais poser.

Un média m'a demandé s'il pouvait assister à toutes les rencontres. La salle est très petite. Je n'ai pas d'objection à ce que les médias assistent à la réunion, mais je ne sais pas si, techniquement, il y a suffisamment d'espace pour les recevoir.

Je propose que nous rencontrions les médias après la réunion, ce qui permettrait à tout le monde de s'exprimer et de faire des commentaires. Cela serait plus facile et nous permettrait d'avoir des échanges plus directs avec les gens. Il y a peut-être certaines personnes qui ne veulent pas faire part de leurs émotions et de leurs sentiments en public. Elles seront plus disposées à le faire si nous sommes entre nous. Il ne s'agit pas ici de fermer la réunion puisque nous allons pouvoir en parler par la suite. Cette question pourra être discutée par les membres du Comité. C'est à nous de décider.

C'est le programme que j'ai préparé. Il y a beaucoup de choses au programme. Il faudra que la présidente soit très efficace pour ce qui est de la gestion du temps. Je vous promets, madame la présidente, de vous aider à gérer le tout à cet égard. En une demi-journée, si nous réussissons à entendre tous ces gens, nous aurons vraiment un portrait de la situation à Lac-Mégantic trois ans après la tragédie. Les gens vont aussi nous faire part des problèmes qui subsistent en matière de sécurité ferroviaire. Il y a une coalition, notamment, qui est en train de préparer un mémoire assez exhaustif. Nous allons avoir suffisamment d'informations pour y réfléchir pendant quelques jours.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berthold, de faire tout cela. Nous sommes très emballés d'avoir l'occasion de visiter la collectivité et d'entendre ce que les gens ont à dire.

Pourriez-vous nous fournir quelques renseignements logistiques?

Le greffier du comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin): Oui. Il peut y avoir des choses pour lesquelles le Comité doit se préparer.

Je crois comprendre que le leader du gouvernement à la Chambre a annoncé aujourd'hui que jeudi sera un jour réservé à l'opposition, ce qui, je crois, influe sur la situation du vote. Autrement, il est peut-être encore possible que nous ne soyons pas libérés jusqu'après le commencement des travaux des simples députés.

Cela compliquerait grandement les choses. Nous arriverions à Lac-Mégantic quelque temps après 22 heures, auquel cas nous devrions nous préparer en conséquence et prévoir des boîtes-repas pour l'aller et le retour. Je me rends compte que ce n'est pas l'option de repas favorite de tous, mais, lorsque les délais sont serrés, c'est peut-être la façon de faire.

La deuxième question — si le Comité accueille les représentants élus de Lac-Mégantic, si nous leur offrons bel et bien l'accueil —, c'est que le Comité doit en convenir dans une motion. C'est une question qui fait l'objet d'un contrôle étroit par les Règlements administratifs du Bureau de régie interne. On doit précisément l'adopter.

En raison de l'heure de départ de tout le monde le vendredi après-midi, je pense que la vraie solution consiste à préparer des boîtes-repas, car cela signifie que nous sommes dans l'autobus et que nous faisons une activité en même temps. Nous mangeons et voyageons en même temps.

L'itinéraire sera aussi direct que possible. Je crois comprendre qu'il y a des gens qui pourraient devoir partir de Dorval. L'autre option est de partir d'Ottawa, parce que c'est...

• (1730)

Mme Linda Duncan: Non, je ne peux pas. Je dois prendre l'avion.

Le greffier: D'accord. Je comprends qu'il y aura peut-être des gens qui prendront un avion d'Ottawa. Le plan, c'est d'aller aux aéroports internationaux de Dorval et d'Ottawa successivement, et, monsieur Iacono, vous pourriez descendre là-bas et prendre un taxi de Dorval jusqu'à votre circonscription et le facturer dans vos dépenses de voyage.

M. Angelo Iacono: Il ne s'agit pas du coût; il s'agit du fait que je dois assister à une activité. Si on me dépose à Dorval à l'heure de pointe, il me faudra une bonne heure seulement pour retourner à la maison, puis deux heures pour me rendre à mon autre activité. Peut-être que l'on pourra me déposer à un endroit sécuritaire avant

d'arriver à Dorval, si c'est pratique. J'obtiendrai l'itinéraire et vous ferai savoir où est le meilleur endroit pour me déposer.

Le greffier: C'est parfait, monsieur.

La présidente: Nous pouvons arriver à un feu de circulation et ouvrir la porte, et...

Des députés: Oh, oh!

Mme Linda Duncan: En ce qui concerne le calendrier, je crois comprendre que le jour réservé à l'opposition est celui de mon parti, et nous reportons le vote, il n'y a donc pas de problème. Cela signifie que nous partirons à quelle heure?

Le greffier: Je visais le plus tôt possible après la période de questions jeudi, vers 15 h 30, probablement 15 h 30. Le rendez-vous...

Mme Linda Duncan: C'est une différence de 20 minutes, oui.

La présidente: En autant que tout reste conforme, et si le vote doit être reporté, je pense que c'est simplement une question de le savoir et de confirmer ces choses à mesure que nous avançons.

Mme Linda Duncan: Nous savons cela.

La présidente: Bien. Je suis si heureuse que vous le sachiez.

Mme Linda Duncan: C'est pourquoi je l'en ai avisé.

La présidente: Bien.

D'accord, nous avons donc besoin d'une motion sur l'accueil. Quel est le libellé de la motion?

Le greffier: « Que le comité offre l'accueil aux représentants élus de Lac-Mégantic ».

Qui veut proposer la motion?

La présidente: La motion est proposée par M. Berthold.

(La motion est adoptée.)

La présidente: Y a-t-il autre chose?

Le greffier: Je ne le crois pas.

La présidente: En ce moment, où l'autobus va-t-il nous prendre à 15 h 30?

Le greffier: Du côté nord de l'édifice de la Confédération. Des agriculteurs tiennent une manifestation. Il va y avoir des tracteurs partout.

Des députés: Oh, oh!

Le greffier: Mon plan original était de vous suggérer d'apporter vos sacs dans l'antichambre et de sortir de la période de questions, mais nous sommes assez sûrs que la Colline sera bondée, et nous avons une porte de sortie si...

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, je vais poser la même question que j'ai posée lors de la dernière rencontre.

Si le nombre de places à bord de l'autobus est suffisant, des gens du personnel pourraient-ils accompagner les membres du Comité, et ce, sans coût additionnel? S'il n'y a pas de places prévues à cette fin, laissons tomber, mais s'il y en a, cela serait-il possible en vertu des règles de la Chambre?

• (1735)

[Traduction]

La présidente: S'il y a de la place dans l'autobus et que les membres du Comité sont d'accord, si l'un des membres de notre personnel veut assister...

Le greffier: Je sais que mes supérieurs ont...

La présidente: ... s'ils trouvent de la place dans l'autobus.

Le greffier: Ils veulent que je vous le déconseille en raison de toutes sortes d'autres problèmes qu'ils voient découler de cela.

La présidente: Très bien, mais s'il y avait de la place dans l'autobus, que les sièges étaient vides et que M. Berthold, moi-même, ou une autre personne aimerait qu'un membre du personnel y assiste, il serait seulement logique que quelqu'un prenne cette place.

M. Luc Berthold: C'est une bonne journée pour votre personnel, madame la présidente.

Mme Kelly Block: Ce serait seulement pour la journée. S'ils venaient la veille, cela coûterait une chambre d'hôtel.

M. Luc Berthold: Pour lui.

Mme Kelly Block: Oui.

M. Luc Berthold: Oui, pas aux frais du Comité.

Mme Kelly Block: Oh, d'accord.

M. Luc Berthold: C'est seulement s'il y a une place dans l'autobus.

La présidente: Non, ce ne le serait pas. Ce serait à leurs propres frais, oui. Exactement.

Madame Duncan, nous avons dépassé les cinq minutes.

Mme Linda Duncan: Une demande a été faite par un de mes collègues, Pierre-Luc Dusseault, qui ne demande pas à venir dans l'autobus. Il vit dans la circonscription voisine et voulait nous rencontrer là-bas. Je trouverais cela très utile, parce que je sais que c'est vraiment une collectivité francophone. Je ne parle pas bien le français et je sais qu'une bonne partie de la discussion se tiendra en français.

M. Luc Berthold: Avons-nous des services de traduction?

Mme Linda Duncan: Il ne demande ni hôtel ni autobus. Selon ce que je comprends, il est assez courant que d'autres membres choisissent de se joindre au groupe. Il n'y aura pas de dépenses de notre part.

La présidente: Nous avons bel et bien des services de traduction, n'est-ce pas?

Le greffier: D'interprétation, oui.

Mme Linda Duncan: Y compris sur place?

M. Luc Berthold: Oui.

La présidente: Quels sont les souhaits du Comité? Mme Duncan a présenté une demande pour permettre à un autre député d'être présent.

[Français]

M. Luc Berthold: Personnellement, je pense ce n'est pas nécessaire. On ne peut pas inviter tout le monde. Tant qu'à y faire, je pourrais aussi inviter mes collègues du Québec qui aimeraient venir. C'est vraiment l'étude du Comité. Je tiens à ce que cela se limite aux membres du Comité.

[Traduction]

La présidente: Je pense que nous laisserons les choses comme cela, si le Comité l'entend ainsi.

Nous devons poursuivre les travaux de notre propre Comité, comme d'autres comités doivent le faire. Nous avons effectivement des services de traduction ou d'interprétation.

Mme Linda Duncan: Pourquoi aurions-nous des services d'interprétation sur place? Je ne vois pas comment ce sera possible. Nous ne porterons pas de casque. Nous raterons beaucoup de choses si nous faisons cela rapidement.

La présidente: Monsieur Chaplin.

Le greffier: Nous avons des casques d'écoute portatifs. Les interprètes seront équipés de micro-rails et de casques d'écoute et feront une interprétation simultanée.

Mme Linda Duncan: D'accord.

La présidente: Nous essaierons de nous débrouiller avec toute cette technologie. D'accord.

Une dernière chose. Aimerez-vous une copie préliminaire de notre rapport demain?

Mme Linda Duncan: Oui, s'il vous plaît.

La présidente: Madame Duncan, merci beaucoup d'avoir présenté votre document de sept pages. Je pense qu'il était utile.

C'est bon pour tout le monde? D'accord.

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>