



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 081 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 9 novembre 2017

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 9 novembre 2017

• (1530)

[Traduction]

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

Bon après-midi à tous. Nous allons aujourd'hui examiner le Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice prenant fin le 31 mars 2018, qui a été présenté au Comité le jeudi 26 octobre 2017.

Nous avons neuf crédits à étudier aujourd'hui, soit: le crédit 1b sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les crédits 1b, 5b, 15b et 20b sous la rubrique Ministère des Transports; le crédit 1b sous la rubrique Marine Atlantique S.C.C., les crédits 1b et 5b sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada; et le crédit 1b sous la rubrique Autorité du pont Windsor-Detroit.

À titre de représentants du ministère des Transports, nous accueillons aujourd'hui M. André Lapointe, sous-ministre adjoint des Services généraux et dirigeant principal des dépenses, M. Pierre-Marc Mongeau, sous-ministre adjoint des Programmes, et Mme Lori MacDonald, sous-ministre adjointe de la Sécurité et sûreté.

Bienvenue à tous.

Pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, nous allons entendre M. Mike Saunders, président et directeur général, ainsi que Mme Andie Andreou, vice-présidente et directrice financière.

Enfin, nous accueillons aussi M. Paul Griffin, président-directeur général de Marine Atlantique S.C.C.

Vous êtes tous les bienvenus devant notre comité aujourd'hui, et nous vous remercions de votre participation.

Nous allons d'abord nous pencher sur le crédit 1b sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Monsieur Lapointe, vous avez cinq minutes.

M. André Lapointe (sous-ministre adjoint, Services généraux et dirigeant principal des dépenses, ministère des Transports): Merci.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de nous avoir invités aujourd'hui pour discuter du Budget supplémentaire des dépenses (B) de Transports Canada pour 2017-2018.

[Français]

Cette année, la priorité de Transports Canada demeure la sécurité et la sûreté de notre réseau de transport. Par ailleurs, nous avons aussi un rôle important à jouer dans la promotion de l'innovation dans le secteur des transports. Nous devons nous assurer de disposer

des infrastructures et des services nécessaires pour le déplacement des personnes et des marchandises. Nous devons aussi adapter le réseau des transports aux changements climatiques, limiter la pollution atmosphérique et être ouverts à l'adoption de nouvelles technologies, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

[Traduction]

Il y a presque exactement un an, le ministre Garneau a dévoilé une vision du secteur des transports au Canada jusqu'en 2030. Transports Canada travaille à la mise en oeuvre de cette vision grâce à des programmes et des initiatives axés sur les cinq thèmes clés suivants: améliorer l'expérience du voyageur canadien; constituer un réseau de transport plus sécuritaire et plus sûr digne de la confiance des Canadiennes et des Canadiens; investir dans un secteur de transport plus écologique et plus novateur, qui est ouvert à l'adoption de nouvelles technologies afin d'améliorer la vie des Canadiennes et des Canadiens; protéger les voies navigables, les côtes et le Nord du Canada; et améliorer l'infrastructure de transport et les corridors de commerce du Canada afin de livrer les produits dans les marchés mondiaux de manière plus efficace.

Dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses, Transports Canada sollicite 72,5 millions de dollars pour favoriser l'atteinte de certains de ces objectifs. Plus de la moitié du montant demandé serait utilisé pour financer des services de transport et des infrastructures, ainsi que le développement du transport durable.

Nous demandons 47,5 millions de dollars en nouveaux fonds annoncés dans le budget de 2017 pour quatre initiatives clés: le Programme de contributions destinées aux services de traversiers, qui offre de l'aide financière à l'appui du transport interprovincial par traversiers dans le Canada atlantique et dans l'Est du Québec; la mise en oeuvre de l'Initiative des corridors de commerce et de transport, qui appuie les investissements dans l'infrastructure et dans des mesures à l'appui du transport novateur; l'adaptation aux effets des changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre du Canada; la mise en oeuvre de comités autochtones de consultation et de surveillance des projets d'infrastructures énergétiques.

Notre demande comprend également 24,3 millions de dollars en financement reporté du dernier exercice, afin que le niveau de financement corresponde aux dépenses prévues du ministère pour 2017-2018.

En outre, un certain nombre de transferts de programmes vers d'autres ministères permettront de réduire les dépenses de Transports Canada de l'ordre de 900 000 \$.

Enfin, il y a un élément de 1,6 million de dollars pour coûts liés aux avantages sociaux des employés liés aux projets dont j'ai fait mention, et un transfert interne de 200 000 \$ pour permettre l'affichage de la subvention pour l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord.

•(1535)

[Français]

En résumé, le financement dont j'ai fait mention aujourd'hui permettra à Transports Canada de poursuivre la réalisation de son mandat et favorisera l'atteinte des priorités du gouvernement, tout en veillant à ce que l'organisation fasse preuve de prudence et de responsabilité dans la gestion de ses ressources.

Madame la présidente, moi et mes collègues serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Lapointe.

Monsieur Griffin, je crois que vous avez préparé une déclaration d'ouverture.

M. Paul Griffin (président-directeur général, Marine Atlantique S.C.C.): Oui, en effet.

Bon après-midi, mesdames et messieurs les membres du Comité et madame la présidente. Je vous remercie de m'avoir invité à prendre part à la réunion d'aujourd'hui.

Pour ceux qui ne connaissent pas Marine Atlantique, nous sommes une société d'État créée pour accomplir le mandat constitutionnel du Canada qui consiste à fournir un service de traversier et de transport de marchandises entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Nous relevons du Parlement par l'entremise de Transports Canada

Notre objectif est de fournir un service de traversier sûr, fiable et efficace. Nous avons deux parcours. Notre parcours principal relie Port aux Basques à North Sydney et fait environ 200 kilomètres. Nous offrons également un service de traversier saisonnier entre Argentia, Terre-Neuve et North Sydney, parcours qui fait environ 500 kilomètres.

Dans son budget de 2016, le gouvernement du Canada a annoncé 21,7 millions de dollars pour revitaliser l'infrastructure des gares maritimes de Marine Atlantique à North Sydney et à Port aux Basques, projet qui améliorerait la sécurité, la fiabilité et l'efficacité de ses opérations. Les fonds prévus pour l'infrastructure visent trois projets.

Le premier projet consiste à remplacer un réseau d'égouts pluviaux à la gare maritime de Port aux Basques. Il faut remplacer l'infrastructure qui a dépassé sa vie utile et qui a parfois causé des interruptions de service. Le budget de ce projet était de 5,3 millions de dollars, soit 1,7 million de dollars en 2015-2016 et 3,6 millions de dollars en 2017-2018. Le projet sera terminé dans les délais prévus et conformément au budget.

Le deuxième projet visait à remplacer des défenses de quai à North Sydney et à Port aux Basques. Les défenses protègent les navires et l'infrastructure du quai contre les dommages causés par les navires au moment d'entrer au bassin. L'ancien système de défense était inadéquat et causait des risques inutiles pour la société. Le budget de ce projet s'élevait à 8,4 millions de dollars, avec des dépenses de 2,4 millions de dollars en 2016-2017 et de 6 millions de dollars en 2017-2018. Ce projet sera lui aussi terminé dans les délais prévus et dans le respect du budget.

Le troisième projet, qui est visé par le Budget supplémentaire des dépenses, permettra de fournir une solution d'amarrage automatisé pour les quais principaux de North Sydney et de Port aux Basques. Actuellement, nos opérations d'amarrage exigent des interventions manuelles qui constituent des risques pour la sécurité, risques qui

seront atténués grâce aux nouveaux systèmes automatisés. Le budget initial de ce projet s'élevait à 8 millions de dollars, soit 2 millions de dollars en 2016-2017 et 6 millions de dollars en 2017-2018.

Les systèmes d'amarrage automatisés sont une technologie de pointe et sont conçus en fonction des caractéristiques des navires et des quais pour lesquels ils sont utilisés. Lorsque nous avons lancé le projet, nous nous sommes rendu compte du fait que nous avions sous-estimé le temps requis pour concevoir une solution et sélectionner un fournisseur. Puisque nous avons tardé à sélectionner un système approprié, nous n'avons pas engagé les fonds prévus au budget pour ce projet en 2016-2017.

Par conséquent, dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour 2017-2018, nous demandons que les 2 millions de dollars prévus dans le cadre du projet pour 2016-2017 soient affectés à 2017-2018. Les 269 000 \$ supplémentaires à réaffecter constituent des fonds d'exploitation non engagés en 2016-2017 qui contribueront au budget prévu pour l'amarrage en 2017-2018. Nous avons l'intention de terminer définitivement ce projet d'ici la fin de 2017-2018.

Madame la présidente, je serai ravi de répondre à toute question relative à nos demandes.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Griffin.

Madame Block, vous avez six minutes.

•(1540)

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente, et merci à tous les représentants du ministère et à nos collègues de l'ACSTA d'être avec nous aujourd'hui.

Avant de poser la question, je tiens à vous féliciter, madame la présidente, de votre titre de parlementaire de l'année pour avoir fait du mentorat auprès d'autres collègues.

Des députés: Bravo!

Mme Kelly Block: Je vais d'abord m'adresser à l'ACSTA.

D'après ce que je comprends, les compagnies aériennes sont tenues de percevoir le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Cependant, aux termes du projet de loi C-49, l'ACSTA pourra conclure un contrat avec des aéroports désignés et non désignés afin de fournir des services de surveillance supplémentaires selon un principe de recouvrement des coûts. Comment les aéroports assumeront-ils ces coûts supplémentaires? Pouvez-vous nous éclairer sur cette question?

M. Mike Saunders (président et directeur général, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Oui. Actuellement, deux aéroports payent ces services par le truchement d'un système de recouvrement des coûts. Pour ce faire, Toronto et Vancouver puisent dans leurs frais d'améliorations aéroportuaires. Ils puisent dans les fonds générés par l'aéroport.

Mme Kelly Block: Merci. Au cours de l'exercice 2016-2017, le gouvernement a perçu 768 millions de dollars en droits pour la sécurité des passagers du transport aérien. Est-ce exact?

M. Mike Saunders: D'après notre compréhension, c'est exact, oui.

Mme Kelly Block: Selon le rapport annuel de 2017 de l'ACSTA, le financement du gouvernement s'est élevé à un peu plus de 673 millions de dollars. C'est bien cela?

Mme Andie Andreou (vice-présidente et directrice financière, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Le financement du gouvernement pour 2016-2017 s'élevait à 617 millions de dollars pour ce qui est des fonds d'exploitation, à quoi s'ajoutent des dépenses en capital de 142 millions de dollars pour un total de 759 millions de dollars.

Mme Kelly Block: Dans le Budget supplémentaire de dépenses (B), les autorisations proposées à ce jour demandées par l'ACSTA représentent 760 684 214 \$. Êtes-vous en mesure de prévoir ou d'estimer le montant que le gouvernement percevra grâce aux droits pour la sécurité des passagers du transport aérien?

Mme Andie Andreou: Nous n'avons pas accès à cette information. Elle est recueillie par le ministère des Finances par l'intermédiaire de l'ARC.

Mme Kelly Block: Vous n'avez pas accès à cette information?

Mme Andie Andreou: Non, nous n'y avons pas accès.

Mme Kelly Block: D'accord. Pouvez-vous me dire si le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien sert à financer d'autres mesures de sécurité aériennes?

M. Mike Saunders: Si je peux me le permettre, je crois que nous devrions transmettre la question à Transports Canada.

Mme Kelly Block: D'accord. Je vais poser la question à Transports Canada.

M. André Lapointe: Merci.

Les fonds qui découlent du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien sont réinjectés en partie dans le ministère pour certaines activités, soit les mesures de sécurité aérienne. Je ne peux pas vous révéler ce montant avec exactitude. Mais je peux vous revenir là-dessus.

Mme Kelly Block: J'en serais très reconnaissante.

Je regarde les chiffres du Budget supplémentaire des dépenses (B) et d'après ce que je comprends, avec les rajustements, le montant est encore inférieur à celui de l'exercice précédent. Est-ce exact?

M. André Lapointe: Encore une fois, je ne connais pas les montants totaux exacts. Cela relève — c'est examiné — par le ministère des Finances.

Mme Kelly Block: Vous ne pouvez répondre à ma question?

M. André Lapointe: Je crains que non.

Mme Kelly Block: D'accord.

Merci. J'ai terminé.

La présidente: Merci.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci à tous les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Je vous renvoie à un article de la Presse canadienne du 29 octobre. Je vais vous lire le début de l'article, et nous pourrions nous pencher ensuite sur les détails. L'article dit que Transports Canada envisage de cesser d'évaluer les pilotes qui eux-mêmes évaluent leurs collègues des plus grandes compagnies aériennes du pays et que le ministère attribuera plutôt cette responsabilité aux exploitants, changement qui, selon les critiques, nuit à la qualité de la surveillance et à la sécurité publique.

Qui peut nous fournir une réponse et nous dire ce qui se passe?

Madame MacDonald.

Mme Lori MacDonald (sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci beaucoup, madame la présidente.

Les activités du programme des pilotes vérificateurs sont menées à Transports Canada depuis maintenant environ 30 ans. Il est très clair que le but est de poursuivre ce programme, alors, d'abord et avant tout, le programme ne prendra pas fin. De fait, Transports Canada va l'améliorer en utilisant les ressources dont il dispose maintenant d'une manière plus efficace et efficiente. Cette initiative nous permettra d'améliorer la sécurité et la sûreté de nos pilotes du point de vue de leurs responsabilités, tout en nous fournissant un système plus solide que nous pourrions utiliser relativement à la vérification des pilotes.

Plus précisément, ce qui arrive, c'est que nous avons un groupe d'inspecteurs qui font subir des épreuves aux pilotes une fois par année ou chaque deux ans, quand vient leur période d'épreuve annuelle. Parfois, nos inspecteurs le font et, parfois, nous avons recours à des gens du programme des pilotes vérificateurs provenant de notre industrie. Ils reçoivent la même formation que nos pilotes pour s'acquitter de cette responsabilité particulière, et nous procédons ainsi afin de pouvoir élargir notre capacité de mobiliser davantage de ressources.

Transports Canada compte actuellement quelque 1 200 ou 1 300 inspecteurs, dont environ 675 sont responsables de l'aviation civile. Nous examinons toutes ces ressources, puis nous les faisons se concentrer sur la tâche qu'elles doivent accomplir. De fait, nous ne procédons à aucune réduction des ressources. Nous ne modifions pas le programme du point de vue du nombre d'évaluations qui sont effectuées, mais nous le ciblons sur les principaux domaines à risque élevé pour nous assurer que notre système d'aviation est le plus sécuritaire et le plus sûr.

● (1545)

M. Ken Hardie: Quel serait le ratio des épreuves administrées par Transports Canada par rapport aux pilotes vérificateurs?

Mme Lori MacDonald: En ce qui concerne les chiffres, je n'ai pas cette répartition, car tout le monde est formé au même niveau de manière à être en mesure d'administrer le même type d'épreuves, qu'il s'agisse d'un pilote vérificateur travaillant dans l'industrie ou d'un inspecteur travaillant pour Transports Canada.

M. Ken Hardie: Auparavant, ou, du moins, jusqu'ici, toutes ces personnes — les employés de Transports Canada ou ceux des transporteurs aériens — subissaient des évaluations. À quelle fréquence?

Mme Lori MacDonald: Selon le pilote et le type d'aéronef qu'il utilise, ce pourrait être une fois par année ou tous les deux ans. C'est un genre de programme qu'on utilise partout dans le monde. Le recours à ce programme de pilotes vérificateurs, à l'industrie et à une combinaison d'inspecteurs de Transports Canada et de l'extérieur n'est pas un phénomène uniquement canadien. C'est courant aux États-Unis, en Europe, et ainsi de suite.

M. Ken Hardie: Continuent-ils à soumettre leurs pilotes vérificateurs et inspecteurs gouvernementaux à des vérifications?

Mme Lori MacDonald: Absolument. De fait, nous soumettons également à des épreuves nos pilotes ayant fait l'objet d'une vérification, les gens qui administrent les épreuves. Nous avons établi un programme de surveillance à leur égard, pour nous assurer qu'ils sont à leur meilleur pour ce qui est d'administrer l'épreuve.

M. Ken Hardie: Qu'est-ce qui change, alors?

Mme Lori MacDonald: Le changement tient au fait que nous nous concentrons davantage sur les domaines à risque élevé. L'un des avantages que nous en tirons, c'est que nous avons recueilli des données sur plusieurs années et qu'elles nous indiquent que, dans nos domaines à risque très bas, notre pourcentage de conformité est très élevé, ce qui signifie que le taux d'erreur est très faible.

Ce que nous constatons, c'est que nous devrions prêter une plus grande attention aux domaines à risque élevé pour nous assurer que nous soumettons les pilotes à des épreuves d'une manière qui nous permet de repérer ces genres d'erreurs, d'examiner tout type de tendance qui se dessine et d'adapter les épreuves.

M. Ken Hardie: Ce que je crois comprendre, c'est que les pilotes vérificateurs continuent d'afficher un très bon rendement et un taux d'erreur très faible, mais que vous avez cerné des domaines à risque élevé. Quels sont-ils?

Mme Lori MacDonald: Cela dépend du pilote. Ce pourrait être n'importe quoi, de la façon dont ils utilisent l'équipement... Bien entendu, les aéronefs évoluent. De nouveaux aéronefs sont créés. Le programme de vol doit prendre en charge de nouvelles consoles et de nouveaux types d'équipement. Nous regardons quel est le taux d'erreur lié à ce nouvel équipement. Nous examinons la façon dont les pilotes réagissent, durant la formation, à des situations de stress, dans les simulateurs. Nous étudions les tendances et la mesure dans laquelle les pilotes affichent un bon rendement dans ces genres de situations.

M. Ken Hardie: Comment répondriez-vous aux gens qui affirmeraient que nous laissons le loup garder la bergerie, si nous confions — si on veut — les pouvoirs de Transports Canada aux transporteurs aériens afin qu'ils assurent eux-mêmes la surveillance? Que dites-vous de la confiance du public en ce processus?

Mme Lori MacDonald: Je dirais deux ou trois choses. Comme il s'agit d'un programme qui est utilisé partout dans le monde, je pense qu'il importe de reconnaître que les gens des pays aux vues similaires qui utilisent ce programme font confiance aux transporteurs aériens. Le programme est très solide, mais je pense aussi qu'il importe d'examiner les données probantes qui existent.

En guise d'exemple, le Bureau de la sécurité des transports a présenté au Parlement l'an dernier un rapport qui montrait qu'une réduction de 25 % des accidents avait eu lieu au cours des 10 dernières années. Cette réduction est due en grande partie au solide régime de surveillance qu'a mis en place Transports Canada, dont fait partie son programme de pilotes vérificateurs.

La présidente: Vous disposez de 40 secondes.

M. Ken Hardie: Je pense que cela suffit pour l'instant. Merci.

La présidente: Monsieur Aubin, bienvenue. Votre présence au sein du Comité nous a manqué.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): C'est tout à fait réciproque, madame la présidente. Je vous remercie de votre mot de bienvenue.

Je remercie également mes collègues, que je retrouve avec plaisir.

Je veux d'abord souligner que nous allons accueillir le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités au cours de la deuxième heure et que cela m'apparaît tout à fait approprié. Cependant, je suis un peu déçu que le ministre des Transports, dont nous étudions les crédits, ne soit pas présent pendant la première heure pour répondre aux questions.

Il serait donc d'autant plus pertinent que nous nous prononcions sur la motion que je vous ai fait parvenir il y a quelques jours déjà. Elle a pour but de demander que le ministre des Transports et M. François Collins, le directeur des Opérations nationales et Aviation civile à Transports Canada, viennent témoigner, afin de tenter de faire la lumière sur cette question, qui fait suite à l'étude brillante que nous avons réalisée sur la sécurité aérienne.

Souhaitez-vous que nous procédions au vote maintenant ou que nous attendions la fin de la réunion, de façon à passer le plus de temps possible avec les témoins?

• (1550)

[Traduction]

La présidente: Procédons selon votre suggestion. Si vous proposez la motion maintenant, nous pourrions voter à son égard à la fin de notre séance, monsieur Aubin, simplement afin que nous puissions passer le maximum de temps avec les représentants.

[Français]

M. Robert Aubin: Je compte donc sur le fait que nous pourrions procéder au vote à la fin de la réunion. Je vais passer maintenant à mes questions. J'en ai plusieurs.

Mes premières s'adressent aux représentants de l'ACSTA. Il serait souhaitable que les questions et les réponses soient courtes, de façon à ce que je puisse les poser toutes.

Un montant de 721 millions de dollars a été recueilli l'année dernière par l'entremise du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Toutefois, c'est une somme de 678 millions de dollars qui vous a été remise. La somme qui constitue l'écart est versée au Trésor public, j'imagine.

Selon vous, ce modèle financier est-il viable à moyen et à long terme, compte tenu de la croissance du trafic aérien?

M. Mike Saunders: Je ne pense pas que nous puissions vraiment commenter le modèle de financement de l'ACSTA, afin de déterminer s'il est approprié ou non. Nous n'avons aucun lien direct avec le montant d'argent recueilli au moyen des frais. Tout notre budget vient du Parlement.

M. Robert Aubin: D'accord.

Un représentant de Transports Canada pourrait-il commenter ce processus?

M. André Lapointe: Parlez-vous du processus d'attribution des fonds?

M. Robert Aubin: Oui. Je parle du fait que la totalité des montants qui sont perçus par les voyageurs pour la sécurité n'est pas entièrement dévolue à la sécurité.

Comment se fait-il qu'une certaine somme soit dévolue à d'autres fins et qu'on nous demande des budgets supplémentaires afin d'offrir des services de sécurité, alors que l'ensemble des sommes n'y est pas consacrée?

M. André Lapointe: Il s'agit d'un enjeu connu. Nous évaluons régulièrement l'ajustement entre le taux imposé et les montants perçus. Pour l'instant, c'est une chose sur laquelle le gouvernement se penche. Nous n'avons pas encore déterminé la suite, mais c'est à l'étude.

M. Robert Aubin: On a entendu le ministre des Transports répéter à maintes reprises que la sécurité était sa priorité absolue.

Comment les Canadiens peuvent-ils vous croire alors que, entre 2012 et aujourd'hui, par exemple, le gouvernement libéral semble avoir poursuivi ce qui avait été entamé par les conservateurs, c'est-à-dire des réductions annuelles et récurrentes en matière de sécurité. En fait, en 2015-2016 et en 2016-2017, le budget a été réduit de 12 %.

Comment peut-on vraiment prétendre que les mesures de sécurité sont robustes alors qu'on réduit le budget d'une année à l'autre?

M. André Lapointe: Parlez-vous du budget du ministère des Transports?

M. Robert Aubin: Je parle du budget accordé principalement à la sécurité aérienne, puisque c'est le premier sujet que j'ai abordé.

M. André Lapointe: En ce qui a trait à la sécurité aérienne, les budgets fluctuent généralement d'une année à l'autre. Certains projets sont complétés, dont des projets liés à la recherche. Toutes sortes d'initiatives sont mises sur pied et plusieurs investissements sont faits en immobilisation. Quand ces projets prendront fin, les attributions vont diminuer d'une année à l'autre. C'est ce qui explique en partie les fluctuations.

M. Robert Aubin: Il peut y avoir des fluctuations, mais il s'agit d'une baisse constante sur cinq, six et sept ans. Cela m'apparaît un peu difficile à percevoir, d'autant plus que le marché de l'aviation, lui, est en constante croissance, tout comme les besoins.

M. André Lapointe: Le nombre de ressources dédiées à la surveillance, lui, a connu une augmentation au fil du temps. Nous attribuons également nos ressources différemment. Mme MacDonald parlait plus tôt du de la réaffectation des ressources en fonction du risque, une chose que nous faisons régulièrement. S'il y a des risques plus élevés, nous réorientons les ressources vers ces risques. Par ailleurs, nous les réduisons si les risques sont moins élevés.

• (1555)

M. Robert Aubin: Je reviens à ce que vous disiez, madame MacDonald, parce que vos propos m'ont beaucoup interpellé.

J'essaie de comprendre ce qui se cache derrière le langage bureaucratique. En matière d'évaluation des pilotes, est-ce que Transports Canada fait de plus en plus d'évaluations sur papier ou de reconnaissance des évaluations sur papier faites par d'autres inspecteurs plutôt que de se consacrer lui-même à l'évaluation des pilotes en vol?

Mme Lori MacDonald: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Je pense qu'il importe de reconnaître...

La présidente: Est-il possible de donner une courte réponse à M. Aubin? C'est simplement parce que le temps est écoulé depuis longtemps.

Mme Lori MacDonald: Oui.

En fait, nous effectuons davantage d'inspections en personne. Je vais donner un exemple rapide. Nous avons deux simulateurs très nouveaux. Nous faisons venir nos pilotes et les observons en personne effectuer leur entraînement sur une période de quatre heures par jour, de sorte que nous puissions voir ce qu'ils font dans une situation réelle, en direct. Nous offrons toujours une combinaison de formation pratique que nous mettons à l'essai et de formation en matière de surveillance.

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur Aubin. Votre temps est écoulé.

Monsieur Fraser.

[Français]

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

J'aimerais poser une brève question à M. Lapointe.

[Traduction]

Le discours que vous avez prononcé au début mentionnait les services de traversiers interprovinciaux dans le Canada atlantique. Je suis curieux de savoir si le Budget supplémentaire des dépenses tient compte du service entre Caribou et Wood Islands, et j'aimerais que vous nous présentiez un bref compte rendu de la situation à l'égard du processus d'attribution du contrat de service à long terme à un fournisseur pour ce lien clé.

M. André Lapointe: Le financement que nous demandons est pour l'exercice en cours, pour les trois services de l'Atlantique: Northumberland Ferries, Bay Ferries et la CTMA. En ce qui concerne le contrat à long terme, il fait encore l'objet d'un examen.

[Français]

M. Sean Fraser: C'est la seule question que je voulais poser.

J'offre mon temps de parole à M. Aubin, afin qu'il puisse poser des questions sur la décision de transférer les responsabilités liées à l'évaluation des compétences des pilotes.

M. Robert Aubin: En fait, j'aimerais poser d'autres questions au sujet de l'ACSTA. D'ailleurs, j'en ai une qui est très claire.

Dans le projet de loi C-49, on indique que si les aéroports régionaux veulent obtenir les services de sécurité pour des vols nolisés, par exemple à l'international, cela devra être fait sur une base de recouvrement des coûts. C'est aussi vrai pour des aéroports désignés, mais c'est très vrai pour les plus petits aéroports, comme celui situé dans ma circonscription, Trois-Rivières.

Avez-vous pu évaluer, d'une quelconque façon, ce que le recouvrement des coûts représente pour un aéroport régional?

M. Mike Saunders: Oui. Nous avons déjà pris des engagements auprès de 10 ou 12 aéroports qui veulent devenir des aéroports désignés. Il y a eu des transferts de documents et nous avons eu des rencontres pour expliquer les coûts et les étapes à suivre avant de devenir un aéroport désigné par Transports Canada.

M. Robert Aubin: Les étapes de la démarche peuvent-elles être déposées auprès du Comité? Cela nous permettrait de mieux comprendre l'ampleur des suppléments sur le coût des billets que représentent ces services pour un aéroport régional.

M. Mike Saunders: Nous pouvons fournir à la greffière du Comité les informations pertinentes sur les coûts.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

J'aimerais maintenant revenir sur la demande contenue dans les crédits budgétaires. Voici un extrait du Plan d'entreprise 2016-2017 à 2020-2021 de l'ACSTA:

[...] l'ACSTA a obtenu un financement supplémentaire de 29 M\$ dans le budget 2016 afin de maintenir un niveau de service [à] environ 85 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins.

M. Mike Saunders: Exactement.

M. Robert Aubin: C'est le statut.

Vous demandez maintenant 25 millions de dollars. Comment arrivez-vous à maintenir un niveau de service à 85 %, ou à l'augmenter, si votre demande de crédits est moindre cette année que l'an dernier?

•(1600)

M. Mike Saunders: Nous avons fait des calculs pour cette année. Selon nos modèles et nos informations, la somme de 25,3 millions de dollars est suffisante pour maintenir le niveau de service à 85 % cette année.

M. Robert Aubin: D'accord.

Votre objectif n'est-il pas de faire passer le niveau de service de 85 % à 90 % ou à 95 %?

M. Mike Saunders: Nous recevons notre budget et notre financement du Parlement. Si nous avons plus d'argent, cela va évidemment faire changer le temps d'attente.

M. Robert Aubin: Vous êtes donc en train de me dire qu'on ne vous a pas demandé d'augmenter votre cible de 85 %. Selon vos calculs, une somme de 25 millions de dollars est suffisante pour atteindre la cible de 85 %. C'est bien cela?

M. Mike Saunders: Pour cette année, oui.

Nous travaillons étroitement avec Transports Canada, afin de voir quelles options vont s'offrir à nous à l'avenir.

M. Robert Aubin: D'accord.

Vous pensez atteindre un niveau de service de 85 % en ayant 25 millions de dollars, alors que, l'an dernier, cela avait coûté 29 millions de dollars pour atteindre le même niveau de service. Qu'est-ce qui a changé relativement à votre façon de faire?

M. Mike Saunders: La marge d'erreur de notre modèle est de 3 %. Cela peut donc s'inscrire dans ces 3 % des calculs pour cette année.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

J'ai terminé, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Badawey.

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

J'ai quelques questions qui s'adressent à tout le monde ici présent. Merci d'être là.

Ma première question porte sur l'établissement de votre budget et, bien entendu, sur la budgétisation d'une année sur l'autre en ce qui a trait à la gestion de vos actifs. J'entends dire que vos prévisions et le travail que vous faites sont de plus en plus instables. Je présume que l'une des raisons pour lesquelles vous demandez moins, d'un exercice à l'autre, c'est que vous aviez peut-être des surplus en réserve que vous pouvez maintenant appliquer à des projets d'immobilisation.

Avez-vous établi des comptes de réserve pour la gestion des actifs en vue de la fin du cycle de vie et, par conséquent, de la réparation, de l'entretien et du remplacement final de vos actifs? Avez-vous établi ces comptes dans le but, donc, d'être plus constants et durables en ce qui a trait au financement dont vous avez besoin pour vous occuper de la gestion de ces actifs?

M. André Lapointe: En ce qui concerne les budgets d'immobilisation, nous avons une base annuelle d'environ 56 millions de dollars ou de 57 millions de dollars pour le renouvellement des capitaux et les investissements. Nous avons établi un plan d'investissement quinquennal qui est renouvelé périodiquement; nous recensons nos besoins et investissements et cherchons dans l'ensemble du système ce dans quoi nous devons investir.

Nous n'avons pas de réserves en tant que telles, mais nous bénéficions d'un apport régulier d'argent lié aux investissements de capitaux. Ces sommes sont destinées au soutien des aéroports. Elles sont également destinées à notre infrastructure de TI, à l'intérieur du ministère.

M. Vance Badawey: Surtout en ce qui a trait à vos prévisions sur 5 ou 10 ans, au lieu de revenir, année après année, dans cet environnement pour demander un financement sous forme de capitaux, trouveriez-vous qu'il est plus avantageux, aux fins d'une planification meilleure, plus durable et plus intelligente, de demander ou de créer dans votre budget de fonctionnement une contribution qui, autrement, serait destinée aux comptes de capitaux, de sorte que, par conséquent, ce travail puisse être fait?

M. André Lapointe: En plus du budget de base que nous avons tous les ans, nous avons profité — comme vous le constaterez si vous regardez dans le passé — d'un certain nombre d'apports périodiques d'argent supplémentaire destiné à l'infrastructure. Ces sommes nous permettent d'accélérer le renouvellement ou la construction de certains de nos actifs du côté des ports ou des aéroports. C'est extrêmement utile. Nous avons eu deux apports au cours des cinq ou six dernières années, qui nous ont permis d'accélérer une partie de notre renouvellement.

Du point de vue de la planification, je pense que notre plan d'investissement est un bon outil qui nous permet de prévoir ce dont nous aurons besoin et à quel moment. En plus de nos capitaux réguliers, les capitaux supplémentaires qui entrent sont suffisants pour répondre à nos besoins.

M. Vance Badawey: J'ai un commentaire à formuler à ce sujet avant que je passe à ma prochaine question. Ce n'est que mon opinion, et que sais-je comparativement à vous, qui travaillez dans ce secteur d'activité tous les jours? Il pourrait être avantageux de considérer ces prévisions comme le fondement de vos contributions de fonctionnement à une réserve de capitaux. Cela créerait ensuite une discipline selon laquelle on se concentrerait strictement sur les contributions qui doivent être versées plutôt que sur celles qui ne devraient pas l'être. Puis, lorsque les actifs se dégradent — et, bien sûr, ils ne sont pas durables —, cela érode d'autant les recettes qui peuvent être prévues pour compenser le coût ultime 5 ou 10 ans plus tard...

Le voie maritime du Saint-Laurent en est un exemple. Regardez les conditions de ce cours d'eau, aujourd'hui. Si un plan de gestion de l'actif approprié avait été établi de façon rigoureuse et avait été suivi de la même manière, il pourrait avoir entraîné beaucoup plus de recettes pour aider à compenser les coûts généraux de l'actif en soi, du point de vue des capitaux, et aurait pu réduire les coûts de fonctionnement pour les personnes qui utilisent l'actif annuellement.

À cet égard, en 1974 — comme vous le savez peut-être —, un pont s'est effondré dans le canal Welland, qui est une partie de la voie maritime du Saint-Laurent, ce qui a coupé une collectivité en deux, la ville de Thorold. Quand ce pont s'est effondré, on a commencé à offrir un service de traversier. Je ne dirais pas qu'il a fini par régler le problème lié au fait de devoir traverser le canal pour se déplacer dans la ville, mais il a aidé. Actuellement, ce service de traversier fait l'objet d'un examen. Même s'il a été prolongé pour un ou deux ans, je crois, on envisage de le retirer après cela et/ou au moins de le financer pour les gens de la ville de Thorold.

S'agit-il d'une situation que Transports Canada étudie ou devrait étudier? En fin de compte, cette partie de ma circonscription demande à ce que soit maintenu ce service pour longtemps encore, même s'il est offert depuis 1974, afin que cette collectivité puisse être réunie au lieu d'être divisée en deux, par le canal Welland qui, encore une fois, fait partie de la ville.

• (1605)

M. André Lapointe: Je ne connais pas ce service. Est-il assuré par le gouvernement provincial? Je suis à peu près certain qu'il n'est pas offert par le fédéral.

M. Vance Badawey: C'est un service fédéral.

M. André Lapointe: Vraiment?

M. Vance Badawey: Oui.

M. André Lapointe: D'accord. Vous me l'apprenez.

M. Vance Badawey: Pour être juste, monsieur Lapointe, je peux vous fournir des renseignements sur ce service. Au bout du compte, l'objectif est de maintenir le financement pour continuer d'offrir le service aux citoyens et leur permettre de se déplacer plus rapidement dans la collectivité — en particulier s'il s'agit de piétons ou de cyclistes —, sans devoir faire un détour de plusieurs kilomètres, au lieu de simplement traverser le canal, qui est juste à côté.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Nous poursuivons avec M. Lobb.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Merci beaucoup.

Ma première question — pardonnez-moi si ce sujet a déjà été abordé — porte sur la somme de 25,3 millions de dollars. Je ne suis pas certain si vous l'avez mentionné, et je ne trouve pas cette information dans vos notes d'allocation, mais à quoi servira précisément ce montant?

M. Mike Saunders: Les 25,3 millions de dollars seraient consacrés au contrôle avant l'embarquement, ce qui correspond à ce que la plupart des gens connaissent en matière de service de l'ACSTA quand ils se présentent à un point de contrôle de la sécurité. Il s'agirait d'un budget de fonctionnement pour améliorer tous les points de contrôle au pays.

M. Ben Lobb: Il s'agit de l'argent consacré au personnel à ces endroits. N'est-ce pas?

M. Mike Saunders: Les coûts de la main-d'oeuvre, oui.

M. Ben Lobb: Très bien.

Prenons par exemple le cas de l'aéroport Pearson et de celui de Vancouver. Je crois que Mme Block a mentionné que leurs responsables paient maintenant les coûts de la main-d'oeuvre, en plus de ce qui est déjà offert. Est-ce qu'une partie des 25,3 millions de dollars retourneront à l'aéroport Pearson et à celui de Vancouver, ou cette somme est-elle réservée aux autres aéroports?

Mme Andie Andreou: Les crédits qui nous sont attribués visent à nous permettre de maintenir un niveau de service de 85-15, ce qui signifie que 85 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins.

Dans le cas des responsables de la GTAA et de l'aéroport de Vancouver, ils souhaitent avoir un niveau de service plus élevé, donc ils nous font part de ce qu'ils veulent et ils paient pour les services de contrôle supplémentaires.

M. Ben Lobb: En ce qui concerne le niveau de service de 85-15, le calcul est-il effectué sur une période de 24 heures? Est-ce comme cela que vous faites vos calculs?

M. Mike Saunders: Non. Le calcul est effectué à l'aide de données annuelles, pour chaque aéroport, et non sur une période de 24 heures.

M. Ben Lobb: Ce que je voulais dire, c'est le calcul inclut-il toutes les heures de la journée?

M. Mike Saunders: Oui.

M. Ben Lobb: Avez-vous des données qui vous permettent de connaître votre rendement pour chaque heure? Disposez-vous de ces données?

M. Mike Saunders: Je crois que nous les avons, oui.

M. Ben Lobb: S'agit-il d'un document que vous pourriez transmettre au Comité? Ce ne doit pas être des données confidentielles; elles doivent être publiques. Est-ce le cas?

M. Mike Saunders: Je crois que nous pouvons les communiquer.

M. Ben Lobb: Je m'avancerais à dire qu'un niveau de service de 85-15 est assurément atteignable, parce que je suis certain que tous les membres de notre comité ont eu à se déplacer dans toutes les régions et à toute heure du jour et de la nuit. J'affirmerais que pendant les soirées, et jusqu'au dernier vol, il ne faut peut-être que quelques minutes pour traverser les points de contrôle de la sécurité. Toutefois, il m'est arrivé, comme à certains de mes collègues, j'en suis certain, de passer la porte du terminal un de l'aéroport Pearson un lundi matin entre 7 heures et 10 heures; je ne sais pas si le niveau de service a déjà atteint le rapport 85-15 à ce moment de la journée. Je suis curieux de connaître les chiffres pour cette période. Pourriez-vous nous les communiquer?

• (1610)

M. Mike Saunders: Je crois, monsieur, que vous parlez des heures de pointe. Ces périodes sont quelque peu différentes, mais nous tenons compte de toutes ces données dans le calcul du niveau de service de 85-15, qui constitue l'objectif que nous cherchons à atteindre sur une période annuelle.

M. Ben Lobb: D'accord. Merci.

Encore une fois, je ne sais pas... peut-être que vous ne pouvez rien dire à ce sujet ou que vous ne souhaitez pas le faire, mais le repavage de la piste 05-23 de l'aéroport Pearson... est-ce comme ça qu'on doit le dire?

M. Mike Saunders: Monsieur, cela n'a aucun lien avec l'ACSTA. Cela ne fait pas partie de notre mandat.

M. Ben Lobb: Je suis désolé.

Je vais m'adresser aux autres témoins présents. Quelqu'un d'autre est-il en mesure de faire des commentaires à ce sujet?

M. André Lapointe: Cela relèverait de l'autorité aéroportuaire, donc nous n'avons aucun droit de regard.

M. Ben Lobb: Les responsables du ministère des Transports n'ont-ils pas leur mot à dire dans une telle situation?

M. André Lapointe: Non. Le fonctionnement d'un aéroport incombe à l'autorité aéroportuaire.

M. Ben Lobb: Très bien, mais le ministre des Transports est responsable des déplacements dans notre pays. Plus de 1 000 vols ont été annulés ou retardés à cause des travaux effectués sur cette piste. Au moment de décider de repaver une piste aussi essentielle que celle-là, n'y a-t-il aucune discussion entre les responsables de Transports Canada et ceux de l'autorité aéroportuaire? Est-ce bien ce que vous affirmez?

M. André Lapointe: Non, il n'y a pas de discussion.

M. Ben Lobb: D'après vous, ne s'agit-il pas d'une occasion d'apporter certaines modifications à l'avenir concernant le moment des travaux et d'autres choses encore? Parce que, au bout du compte, comme consommateur... à la Chambre des communes, nous discutons de la Loi sur les transports et de la modernisation des déplacements en vue de les rendre beaucoup plus efficaces. Pour ma part, à titre de citoyen ordinaire, je dirais qu'il s'agit d'une situation où le ministre des Transports et les responsables de l'autorité aéroportuaire devraient travailler en collaboration, parce que c'était désastreux ce printemps. Je suis peut-être naïf, mais il me semble plutôt surprenant que le ministre ne soit pas informé ou qu'il ne discute pas avec les responsables d'Air Canada et de l'autorité aéroportuaire.

Mme Lori MacDonald: Je vous remercie de votre question.

Je souhaite simplement ajouter que, par l'entremise de nos responsables de la sécurité et de la sûreté et en collaboration avec nos responsables de l'aviation civile et nos experts de la sûreté de l'aviation, nous entretenons un dialogue constant avec les autorités aéroportuaires partout au pays et différents transporteurs aériens concernant des problèmes qui les touchent. Dans le cadre de ces conversations, nous abordons avec eux les incidences sur l'aéroport, mais nous ne dictons pas des choses comme le moment où ils pavent une piste d'atterrissage et la façon dont ils le font, par exemple. Toutefois, nous échangeons à propos des activités en cours, et nous leur faisons part de commentaires, de réflexions et de conseils concernant certains problèmes.

M. Ben Lobb: Très bien. Je vais revenir à l'ACSTA alors...

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

Nous passons la parole à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Je vais profiter du fait que nous avons des fonctionnaires de Transports Canada présents pour chercher à obtenir certaines informations. Vous ne les avez probablement pas sous la main, mais je vais vous demander de nous les fournir. Cela concerne une étude que nous menons actuellement relativement au moratoire sur la circulation des pétroliers le long du Nord de la côte.

Une question qui a été soulevée à quelques reprises concerne la quantité maximale de pétrole pouvant être transportée entre des collectivités de cette région. Actuellement, on propose dans le projet de loi une limite de 12 500 tonnes. Plusieurs témoins nous ont dit qu'il s'agissait d'une très grande quantité de pétrole transportée pour un seul navire, et que cette quantité n'est pas nécessaire. En moyenne, les villages de cette région, au moment du réapprovisionnement, ont besoin d'environ 3 200 tonnes. Je me demande s'il est possible de nous donner la raison pour laquelle la quantité de 12 500 tonnes serait autorisée.

M. André Lapointe: Assurément, nous ferons suivre cette question.

M. Ken Hardie: J'espère que les incidences de ce moratoire se feront sentir dans vos budgets assez rapidement. Transports Canada devra appliquer la loi. En d'autres mots, si un navire pénètre la zone, on devra le contrôler pour s'assurer qu'il ne transporte pas des produits interdits ou une trop grande quantité de produits visés. A-t-on prévu des sommes pour améliorer la capacité de Transports Canada d'appliquer la loi dans cette région?

● (1615)

Mme Lori MacDonald: Je vous remercie de votre question. Je pourrais peut-être commencer à y répondre et ensuite céder la parole à mon collègue en ce qui concerne les chiffres ou les coûts.

J'ai mentionné plus tôt le programme de surveillance que nous avons mis en place dans le cadre du programme d'inspection. Nous sommes aussi responsables de la sécurité et de la sûreté maritimes. Nous disposons en outre d'un système de surveillance robuste dans le cadre de ce programme. Nous avons actuellement environ 350 membres du personnel de surveillance en poste. Comme c'est le cas pour notre programme d'aviation civile, nous examinons dans quel domaine nous devons concentrer nos ressources et à quel endroit en particulier, et nous mettons l'accent sur les endroits qui présentent les risques les plus élevés.

Nous avons aussi un centre d'expertise en matière d'application de la loi. Dans le cadre des activités de ce centre, nous collaborons étroitement avec les responsables de la surveillance pour nous assurer que nous avons la capacité de mettre en place des mesures pour traiter n'importe lequel des problèmes que nous cernons et évaluons...

M. Ken Hardie: Ce n'est pas la question.

Mme Lori MacDonald: D'accord.

M. Ken Hardie: Cela concerne ce que vous cernez et ce que vous évaluez. Avez-vous la capacité de surveiller et d'évaluer ce qui se passe à l'extérieur de Prince Rupert, sur l'océan?

Mme Lori MacDonald: Actuellement, nous avons des ressources suffisantes pour effectuer nos activités de surveillance et mettre en oeuvre notre programme d'application de la loi, et nous pouvons vous revenir... Je vais céder la parole à mon collègue pour qu'il confirme si une somme est réservée à ce programme en particulier.

M. Ken Hardie: L'an passé, nous avons eu l'occasion de nous rendre à Lac-Mégantic et d'examiner la situation là-bas. Il y a deux problèmes. Tout d'abord, il y a le statut du projet de voie de contournement, dont la collectivité attend la réalisation depuis longtemps, et il y a aussi des questions que l'on se pose toujours — de graves préoccupations, en fait — concernant le degré d'inspection des voies ferrées et des compagnies de chemin de fer.

Encore une fois, avez-vous la capacité d'aller sur le terrain et d'examiner les chemins de fer d'intérêt local, comme celui dont il est question, et d'établir s'ils sont exploités et entretenus de façon sécuritaire ou non? Aussi, quel est le statut du projet de voie de contournement à Lac-Mégantic?

Mme Lori MacDonald: Pour répondre à la première question concernant la voie de contournement, un certain nombre d'études ont été menées. Toutefois, aucune décision n'a été prise en ce moment. Nous collaborons très étroitement avec la collectivité. Comme vous pouvez l'imaginer, bon nombre de points de vue ont été abordés dans les discussions visant à trouver la solution la plus appropriée pour la collectivité. Ces discussions se poursuivent.

Quant à la sûreté des voies ferrées, nous avons un système robuste en place en ce moment, tant du côté des inspections relatives à la sécurité ferroviaire que du transport des marchandises dangereuses. Pour ces deux volets, on a renforcé de façon importante la surveillance et les processus mis en place relativement au contrôle du transport des marchandises dangereuses. La recherche et la formation font aussi partie du programme de la sécurité ferroviaire pour le personnel menant des activités directement liées à la sécurité ferroviaire et au transport des marchandises dangereuses.

M. Ken Hardie: En ce qui concerne les communications directes avec les personnes qui travaillent dans cette industrie, encore une fois, dans quelle proportion s'agit-il d'inspections sur le terrain et de vérifications des SGS?

Mme Lori MacDonald: Tous les jours, nous menons des inspections sur le terrain partout au pays portant sur les systèmes de sécurité ferroviaire, et nous effectuons constamment des vérifications des SGS.

M. Ken Hardie: Lesquelles sont plus nombreuses? Les vérifications des SGS...? Nous avons l'impression que la balance a penché davantage du côté des vérifications des SGS et qu'on a délaissé les inspections sur le terrain. Est-ce le cas?

Mme Lori MacDonald: Je ne dirais pas cela. Je n'ai pas les chiffres sous la main pour vous montrer la différence entre le nombre des deux types de vérifications, mais j'affirmerais que nous travaillons en étroite collaboration avec les responsables des compagnies de chemin de fer et ceux de notre programme de sécurité ferroviaire pour nous assurer que de véritables inspections en personne des voies ferrées sont effectuées tous les jours, et ce, tant par notre personnel que par celui des compagnies de chemin de fer.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hardie.

Monsieur Chong.

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Je vais accorder mon temps de parole à quelqu'un d'autre qui souhaite poser des questions à ce sujet.

Mme Kelly Block: Je vais revenir sur les commentaires précédents au sujet du système rigoureux en matière de transport de marchandises dangereuses.

Je suis certaine que vous savez qu'il y a dans le projet de loi C-49 une clause d'exclusion au sujet des matières toxiques par inhalation. Je me demande pourquoi une telle clause d'exclusion a été intégrée au projet de loi. Nous avons présenté un amendement afin qu'elle soit retirée puisqu'elle ne répondait pas aux préoccupations à l'égard des expéditeurs captifs qui expédient des marchandises dangereuses ou des produits chimiques considérés comme dangereux.

Si nous disposons d'un système efficace en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses et que nous savons qu'une autre mesure législative le régit, pourquoi aurions-nous besoin d'une exclusion dans le projet de loi C-49?

Mme Lori MacDonald: Je suis désolée. Je n'ai pas la clause devant moi. Pour le moment, je n'arrive pas à m'en souvenir, mais je vous dirais que le système de transport de marchandises dangereuses évolue constamment. Nous cherchons toujours des façons de l'améliorer, y compris la recherche, la collaboration avec d'autres pays en matière de recherche, la collaboration avec l'industrie et les efforts d'amélioration du système. Je peux obtenir des renseignements sur cette clause en particulier et vous revenir avec la réponse.

• (1620)

Mme Kelly Block: Merci.

Ben, voulez-vous revenir sur la question au sujet des 25 millions de dollars que vous vouliez poursuivre?

M. Ben Lobb: Je peux.

De combien de temps est-ce que je dispose, madame la présidente?

La présidente: Vous avez trois minutes.

M. Ben Lobb: Quelqu'un peut-il faire des commentaires sur l'origine du renouvellement du réseau de transport en ce qui a trait aux enregistreurs vidéo et de la parole? Quelqu'un peut-il nous en parler?

Mme Lori MacDonald: Puis-je vous demander de répéter votre question?

M. Ben Lobb: Est-ce que les gens du Bureau de la sécurité des transports ont recommandé l'installation de ces dispositifs?

Mme Lori MacDonald: Oui, ils l'ont recommandée.

M. Ben Lobb: Qui assurera la gestion des données, tant vidéo que vocales, qui seront recueillies?

Mme Lori MacDonald: Ce sera une combinaison. Nous réglerons précisément les exigences relatives à la mise en place du système: le type d'équipement à acheter, la façon dont les données seront recueillies et les paramètres à cet égard. Les données seront utilisées de différentes manières par Transports Canada et par le Bureau de la sécurité des transports, de même que par les compagnies de chemin de fer. Il y a différents paramètres pour chacun de ces éléments, y compris, par exemple, l'échantillonnage aléatoire des données disponibles, mais seulement dans le but de déterminer quels sont les problèmes de sécurité en ce qui concerne...

M. Ben Lobb: Je pense que cela nous amène à un point intéressant. Les renseignements recueillis seront-ils stockés sur un serveur de Transports Canada ou sur un serveur du CN ou CP?

Mme Lori MacDonald: La compagnie sera propriétaire de l'équipement et des données recueillies, mais il y aura un cadre de protection de la vie privée très particulier en ce qui concerne l'utilisation de ces données.

M. Ben Lobb: Est-ce que ce sont les chemins de fer qui paient pour les systèmes d'enregistrement?

Mme Lori MacDonald: C'est exact.

M. Ben Lobb: Transports Canada ne débourse rien.

Mme Lori MacDonald: Non. Les compagnies vont assumer les coûts.

M. Ben Lobb: L'objectif principal — ou le seul objectif, je présume — était de faire en sorte qu'en cas d'accident, d'autres renseignements sont accessibles pour permettre d'examiner la situation. Est-ce exact?

Mme Lori MacDonald: Il y a plus d'un but à ce projet. L'un des objectifs est bien évidemment de nous permettre d'examiner ce qui s'est passé en cas d'accident, étant donné que nous avons été témoins de nombreux cas d'accidents graves, particulièrement lorsqu'il y a des décès. Je pense à un incident survenu il y a quelques années de cela — je crois que c'était dans la région de Brampton — où les trois personnes à bord de la locomotive ont perdu la vie. Il a été très difficile de déterminer ce qui s'était produit. Chose certaine, le Bureau de la sécurité des transports voudrait utiliser ces renseignements dans le cadre des enquêtes.

M. Ben Lobb: Vous avez aussi dit dans votre déclaration que vous pensez que des compagnies comme le CP et le CN pourront utiliser ces données pour faire des vérifications ponctuelles à l'égard de la sécurité. Est-ce exact?

Mme Lori MacDonald: Je n'aurais pas employé ces mots. Je dirais qu'ils peuvent utiliser les renseignements qu'ils ont recueillis de manière aléatoire pour dégager des tendances, pour prendre des décisions concernant les problèmes qui peuvent être constatés dans les cabines et qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité directe du programme...

M. Ben Lobb: À l'extérieur..

La présidente: Nous manquons de temps encore une fois.

Monsieur Aubin, il vous reste deux minutes.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

J'aimerais revenir sur la sécurité aérienne. Plus tôt, j'ai mentionné une coupe de 12 % entre 2015-2016 et 2016-2017, et je cherche à savoir où cette coupe a eu des effets.

Quelles ressources en formation ont été supprimées à cause de ces 12 % de manque à gagner?

M. André Lapointe: Parlez-vous de la sécurité de l'aviation civile?

M. Robert Aubin: Oui, je parle de la sécurité aérienne.

M. André Lapointe: Je pourrais vous donner plus tard une réponse précise au sujet des mouvements de trésorerie d'une année à l'autre.

Comme je l'ai mentionné, souvent, des projets prennent fin en cours d'année, et les fonds diminuent. Par ailleurs, en ce qui concerne le personnel affecté à l'inspection et à la surveillance, on note une augmentation.

•(1625)

M. Robert Aubin: Je dois donc comprendre de votre réponse que, malgré une coupe de 12 %, aucun des services n'a été affecté.

M. André Lapointe: Je vais vérifier en ce qui touche les 12 %, mais il pourrait s'agir de projets. Je n'ai pas les détails, mais je vais vous fournir ces informations.

Si nous nous retrouvons dans une situation où il y a une réduction budgétaire — cela peut arriver —, nous allons allouer les effectifs aux domaines les plus à risque. Nous faisons cela régulièrement dans le cas de tous les modes.

Je vous fournirai donc plus tard en ce qui concerne le mouvement de trésorerie.

M. Robert Aubin: J'ai une question peut-être un peu pointilleuse et, si vous avez la réponse, tant mieux, sinon, on la cherchera.

Combien d'heures sont consacrées par Transports Canada à la formation d'un inspecteur qui sera habilité à superviser les pilotes?

M. André Lapointe: Vous parlez des pilotes...

M. Robert Aubin: Je parle des pilotes qui surveillent les pilotes.

M. André Lapointe: Pour former un inspecteur au ministère, cela peut prendre de six à huit mois. Il faut qu'ils apprennent la réglementation. Quelqu'un provenant de l'industrie, par ailleurs, est déjà informé des règlements et devrait forcément en avoir une bonne connaissance.

En ce qui concerne les pilotes vérificateurs, nous pourrions vous donner plus tard les détails au sujet de la formation, du temps qu'il faut pour former quelqu'un comme pilote inspecteur. Par ailleurs, si on examine les différents modes de transport, que ce soit ferroviaire, maritime ou aérien, les périodes peuvent varier, mais il y a une formation obligatoire, que ce soit en matière de règlements, d'enquêtes, et le reste.

M. Robert Aubin: Ainsi, les pilotes que vous formez à Transports Canada arrivent avec une certaine expertise.

M. André Lapointe: Oui.

M. Robert Aubin: Par ailleurs, les pilotes engagés par une compagnie privée qui doivent faire ce travail auprès des pilotes de la

compagnie en question reçoivent-ils la même formation de Transports Canada avant d'effectuer le travail?

M. André Lapointe: Je ne suis pas certain de cela, mais nous pourrions vous répondre plus tard.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Aubin.

J'aimerais remercier nos témoins d'aujourd'hui. Cela a été fort utile. Merci beaucoup pour tous les renseignements que vous nous avez fournis. On a fait plusieurs demandes, je vous saurais gré de bien vouloir présenter vos conclusions à la greffière afin que le Comité puisse obtenir ces renseignements.

Merci beaucoup à tous nos témoins.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Excusez-moi, avons-nous du temps pour une question?

La présidente: Votre question est-elle brève?

M. Gagan Sikand: Ma question est très courte.

La présidente: D'accord. Nous aurons donc une courte question ainsi qu'une brève réponse.

M. Gagan Sikand: Monsieur Lapointe, vous avez dit qu'il y avait du financement en ce qui concerne la pollution de l'air ou que vous alliez vous en occuper. J'aimerais savoir brièvement quelles sont les initiatives que vous avez entreprises pour lutter contre la pollution atmosphérique.

M. André Lapointe: Merci.

Vous pouvez regarder les nouveaux fonds dans le Budget principal des dépenses. Nous prévoyons des fonds pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Si vous regardez en bas de la liste, vous verrez qu'il y a un montant de 349 000 \$. C'est pour commencer à travailler sur les modifications des véhicules lourds durant l'exercice en cours. Les travaux sont en cours. Nous allons travailler avec les provinces et les autres ministères du système fédéral pour régler la situation.

La présidente: Merci beaucoup.

Encore une fois, je remercie les témoins. Nous attendons notre prochain groupe de représentants. Vous êtes libres de partir. Nous allons reprendre et nous recentrer.

Monsieur Aubin, pendant que nous attendons le changement de témoins — je n'ai pas suspendu la séance — souhaitez-vous parler de votre motion maintenant ou devrions-nous attendre jusqu'à 17 h 15?

[Français]

M. Robert Aubin: Nous pouvons le faire maintenant, si vous le voulez. Je serai bref.

Selon moi, la première heure de la présente séance avec les représentants du ministère des Transports nous laisse avec plus de questions que de réponses. À mon avis, il serait tout à fait pertinent d'adopter la que nous puissions recevoir le ministre des Transports ainsi que François Collins, le directeur des Opérations nationales et Aviation civile à Transports Canada, afin qu'ils viennent témoigner au sujet de la décision de Transports Canada de transférer aux compagnies aériennes la responsabilité d'évaluer la compétence des pilotes. C'est ce que dit la motion.

Nous voyons que de très nombreuses questions sont toujours sans réponse, et nous avons malheureusement manqué de temps alors que j'avais encore des questions à poser. On nous dit que de nombreux pays adoptent la même façon de faire, mais l'article que M. Hardie mentionnait et quelques autres que j'ai lus laissent plutôt entendre le contraire et disent que le Canada semble faire bande à part sur cette question.

En toute logique et, je dirais, par souci de continuité de l'étude sur la sécurité aérienne que nous avons menée, il me semble que nous nous devons de donner aux citoyens qui suivent le sujet, et à tous ceux qui voyagent par avion, des réponses claires. C'est pourquoi je demande l'appui de mes collègues pour que nous puissions consacrer une rencontre au ministre des Transports et à M. Collins à cet égard.

• (1630)

[Traduction]

La présidente: Aimeriez-vous que l'on vote sur la question maintenant?

[Français]

M. Robert Aubin: Oui.

[Traduction]

La présidente: D'accord.

Y a-t-il d'autres commentaires? Des questions?

Madame Block.

Mme Kelly Block: J'aimerais soutenir la motion de M. Aubin. Divers intervenants que j'ai eu la chance de rencontrer m'ont fait part d'un certain nombre de préoccupations à l'égard de cette question. On m'a interviewée sur cette question. J'appuie sa motion.

La présidente: Merci beaucoup.

Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: J'aimerais souligner le fait qu'on vient tout juste d'avoir la possibilité de poser des questions. Je l'ai fait.

Monsieur Aubin, vous avez utilisé une partie de votre temps. Mme Block et les autres, non. Je suppose que nous avons effectivement reçu l'information, les éléments essentiels dont nous avons besoin. Que nous soyons d'accord ou non avec cela est une autre histoire, mais c'est une question que nous pourrions aborder lors des prochaines études, parce que ces gens reviendront, c'est certain.

La présidente: D'accord. Que tous ceux en faveur de la motion de M. Aubin lèvent la main. Qui s'y oppose?

(La motion est rejetée. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Merci.

Nous allons poursuivre avec nos témoins afin de ne pas perdre trop de temps.

Monsieur le ministre Sohi, je vous souhaite la bienvenue. Merci beaucoup à vous et vos représentants. Nous tiendrons un vote à la fin au sujet de nos amendements, donc je ne veux pas abrégier le temps dont dispose le Comité pour vous poser des questions.

Nous allons maintenant poursuivre avec l'étude du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice financier qui se termine le 31 mars 2018.

Je suis ravie d'accueillir l'honorable Amarjeet Sohi, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités ainsi que ses représentants: Mme Kelly Gillis, sous-ministre; Mme Darlene Boileau, sous-

ministre adjointe des Services ministériels et dirigeante principale des Finances; et M. Marc Fortin, sous-ministre adjoint des Opérations des programmes.

Nous sommes aussi en compagnie de M. André Juneau, chef des opérations, et Mme Linda Hurdle, dirigeante administrative principale des finances, tous les deux de l'Autorité du Pont Windsor-Détroit.

Merci beaucoup à vous tous d'être venus aujourd'hui.

Monsieur Sohi, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes pour faire votre déclaration liminaire.

L'hon. Amarjeet Sohi (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci, madame la présidente, et merci d'avoir présenté mes représentants. Je veux que vous sachiez que Marc Miller se joint également à nous.

Merci de m'avoir invité à prendre la parole.

On m'a invité à vous parler du Budget supplémentaire des dépenses (B) d'Infrastructure Canada qui a été déposé à la Chambre des communes le 26 octobre. Dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses (B), Infrastructure Canada demande une augmentation nette de 113,1 millions de dollars du financement.

Le financement demandé dans ce Budget supplémentaire des dépenses comprend les fonds de fonctionnement nécessaires pour qu'Infrastructure Canada gère et administre le plan d'infrastructure Investir dans le Canada, le report des fonds de fonctionnement et d'immobilisations de 2016-2017 à 2017-2018 pour les projets du nouveau pont Champlain et du pont international Gordie-Howe, et le transfert de fonds d'immobilisations à l'Autorité du pont Windsor-Détroit à des fins d'activités d'assainissement sur une propriété canadienne.

Nous travaillons avec les organismes centraux afin de réinitialiser les profils de plusieurs programmes, et cela se traduira par un report de fonds de cet exercice aux exercices suivants pour s'assurer que les fonds demeurent disponibles pour nos partenaires, selon leurs besoins.

Il est important pour moi de préciser que les dépenses d'Infrastructure Canada concordent avec le rythme auquel nos partenaires réalisent leurs projets et soumettent leurs demandes de remboursement au ministère. Une fois que les projets sont approuvés par Infrastructure Canada, nos partenaires peuvent se mettre immédiatement à l'oeuvre.

Le report des fonds permettra de s'assurer que le financement sera disponible au cours des exercices à venir, lorsqu'il sera exigé par nos partenaires pour les projets ayant déjà été approuvés. Nous continuerons également de travailler en étroite collaboration avec eux pour faire avancer leurs priorités et leur accorder la marge de manoeuvre nécessaire pour répondre à tous leurs besoins.

Pour appuyer les besoins des collectivités partout au Canada, je suis fier de dire qu'Infrastructure Canada est chargé de la réalisation de l'investissement historique du gouvernement du Canada dans l'infrastructure; on investira plus de 180 milliards de dollars dans les collectivités du pays.

Nous travaillons en étroite collaboration avec d'autres ministères fédéraux, ainsi qu'en partenariat avec les provinces, les territoires, les municipalités, les partenaires autochtones et les organisations concernées, afin de nous assurer que nos investissements répondent aux besoins des Canadiennes et des Canadiens, tout en appuyant les priorités générales de notre gouvernement. Nous désirons appuyer les projets qui permettront de créer une croissance à long terme, d'améliorer la durabilité de nos collectivités et d'assurer la croissance et le soutien de la classe moyenne.

Mais que signifient ces investissements pour les Canadiens?

Plus de 800 anciens autobus sont remplacés par des véhicules plus récents, plus fiables et plus efficaces. Cela s'ajoute aux 835 nouveaux autobus qui ont été commandés pour développer les réseaux de transport actuels, ce qui permettra d'offrir plus de 28 000 places additionnelles aux utilisateurs, aux 772 initiatives d'accessibilité des transports en commun, pour s'assurer que les personnes à mobilité réduite peuvent se rendre à destination de manière sécuritaire et efficace, ainsi qu'aux 120 km de nouvelles pistes de transport actif pour appuyer une meilleure intégration au sein des réseaux de transport en commun.

En outre, 3 817 nouveaux logements abordables ont été construits. Nous avons également offert à plus de 115 000 familles à faibles revenus la possibilité d'effectuer des travaux nécessaires de rénovation et de réparation, et plus de 2 275 petites collectivités ont constaté des améliorations de leurs réseaux d'approvisionnement en eau et de gestion des eaux usées et pluviales, donnant lieu à des services plus modernes et plus fiables. Nous avons aussi financé des projets de réduction des risques d'inondation dans plus de 260 collectivités pour protéger plus efficacement les familles, les propriétés et la qualité de vie.

Nous avons également réalisé des progrès considérables dans le cadre de deux importants projets, le pont international Gordie-Howe et le nouveau pont Champlain. Je vais laisser mes collègues de l'APWD vous parler en détail du pont international Gordie-Howe. Pour ce qui est du nouveau pont Champlain, nous avons récemment annoncé l'introduction d'une série de mesures qui permettront d'assurer l'achèvement du projet à la date prévue en décembre 2018, tout en assurant la sécurité continue du pont actuel. Mes représentants et moi-même serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

● (1635)

En conclusion, je vais laisser la parole à mes collègues avant que nous répondions à vos questions, mais je voudrais d'abord remercier le Comité de m'avoir offert cette occasion de discuter aujourd'hui de notre plan d'infrastructure. Je suis très fier du travail que mon ministère a accompli pour édifier de solides collectivités de classe moyenne qui soient durables et inclusives pour chacun d'entre nous.

Encore une fois, merci de nous avoir invités.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Sohi.

Monsieur Juneau.

M. André Juneau (chef des opérations, Autorité du Pont Windsor-Détroit): Merci, madame la présidente, et merci de nous accueillir ici aujourd'hui.

D'abord, je dois dire que je suis le chef des opérations de l'APWD et, comme vous l'avez dit, je suis en compagnie de la dirigeante administrative principale des finances.

J'aimerais commencer par discuter du Budget supplémentaire que vous avez sous les yeux. Des 58,9 millions de dollars demandés dans le cadre du Budget supplémentaire, 38,7 millions de dollars sont des

fonds opérationnels et d'immobilisations réaffectés de 2016-2017 à 2017-2018, et 20,2 millions de dollars sont un transfert provenant d'Infrastructure Canada visant l'assainissement des terres canadiennes. Ce financement est aligné avec nos priorités quant aux travaux préliminaires, au déménagement de services publics des deux côtés de la frontière, à l'acquisition de propriétés au Michigan et à la prestation continue du processus d'approvisionnement en PPP — partenariat public-privé.

Comme le ministre l'a dit, nous avons déjà fait d'importants progrès dans la réalisation du projet du Pont international Gordie-Howe avec plus de 350 millions de dollars en travaux sur les chantiers au Canada et aux États-Unis. Ces activités comprennent la construction d'une route d'accès, le placement de remblais pour régler les problèmes liés aux conditions du sol, la construction de bassins de gestion des eaux pluviales et le déménagement de services publics. Aux États-Unis, ces activités comprennent l'acquisition de propriétés, des travaux environnementaux sur le chantier et le déménagement de services publics.

● (1640)

[Français]

L'Autorité du pont Windsor-Détroit entreprend actuellement ces activités préparatoires des deux côtés de la frontière canado-américaine, afin que notre projet soit prêt pour notre futur partenaire du secteur privé, qui pourra ainsi commencer la construction aussitôt que possible en 2018. J'y reviendrai.

Nos partenaires du Michigan Department of Transportation sont responsables de l'acquisition des propriétés aux États-Unis et travaillent activement avec des entreprises et des résidents. L'an dernier, au moment de la dernière présence de l'Autorité devant ce comité, nos partenaires du Michigan Department of Transportation avaient acquis approximativement 50 % des propriétés requises. Aujourd'hui, un an plus tard, ce chiffre est de 80 %. Le ministère en question respecte un calendrier détaillé, selon lequel les terres nécessaires pour la construction seront disponibles pour notre partenaire du secteur privé. J'ajouterais que toutes les propriétés canadiennes requises ont été acquises.

Nous en sommes actuellement à la deuxième étape de notre processus d'approvisionnement du partenariat public-privé pour trouver un partenaire qui sera responsable de la conception, du financement, de l'exploitation et du maintien du projet du pont international Gordie-Howe.

Trois groupes internationaux hautement qualifiés préparent actuellement leurs propositions en réponse à nos exigences techniques et financières. L'an prochain, nous terminerons notre processus d'approvisionnement. Après la soumission des propositions des groupes, nous entreprendrons un processus juste et rigoureux d'évaluation, nous choisirons un promoteur préféré et nous finaliserons les négociations. Cela permettra à notre partenaire du secteur privé de commencer la construction en septembre 2018.

Conformément aux meilleures pratiques, notre processus est supervisé par un observateur neutre et indépendant, un surveillant de l'équité, qui s'assure de la transparence et de l'impartialité à l'égard des trois groupes en présence.

[Traduction]

Dans le cadre de tous les processus d'approvisionnement en PPP, les promoteurs soumettront des calendriers de construction détaillés et les coûts contractuels avec leur proposition. Nous attendons avec intérêt l'achèvement de notre processus d'approvisionnement, où nous serons en position de présenter le calendrier de construction, y compris la date d'ouverture du pont, et la valeur contractuelle de la proposition choisie.

Dans le cadre de nos efforts, nous travaillons quotidiennement avec Infrastructure Canada, le bureau du gouverneur du Michigan, le Michigan Department of Transportation, la U.S. Federal Highway Administration et les agences frontalières canadiennes et américaines. Nous rencontrons régulièrement les représentants des villes de Windsor et Détroit, des représentants élus, des dirigeants communautaires, des propriétaires d'entreprise, entre autres.

Nous faisons tout notre possible pour écouter nos intervenants et nous y consacrons beaucoup d'énergie. Depuis ma nomination en tant que chef des opérations, une de mes priorités est de rencontrer une diversité d'intervenants et de montrer notre engagement. En fait, le 24 novembre, nous tiendrons notre troisième assemblée publique annuelle à Windsor et nous travaillons sur notre assemblée publique annuelle du côté des États-Unis, qui se tiendra peu de temps après.

Comme l'a indiqué le ministre Sohi, le gouvernement du Canada s'engage à construire le Pont international Gordie-Howe et, comme le prouvent les travaux que nous avons accomplis jusqu'à présent, nous sommes dans la bonne direction pour livrer ce projet d'infrastructure prioritaire.

Par votre entreprise, madame la présidente, j'aimerais remercier les honorables membres du Comité de m'avoir invité aujourd'hui

La présidente: Merci beaucoup.

Allons-y avec les questions.

Monsieur Lobb.

L'hon. Michael Chong: Madame la présidente, j'ai une question.

La présidente: M. Lobb est le premier sur la liste. Aimeriez-vous...?

L'hon. Michael Chong: Oui, si vous le voulez bien.

La présidente: C'est très bien.

L'hon. Michael Chong: Merci, madame la présidente.

Merci à nos témoins de comparaître.

J'aimerais d'abord poser quelques questions à M. Juneau.

Vous demandez 20 millions de dollars pour l'assainissement des terres — je pense que ce à quoi serviront les fonds est très clair — et vous demandez un montant supplémentaire de 38,7 millions de dollars. Je présume que c'est pour les dépenses de fonctionnement. Est-ce juste?

M. André Juneau: En premier lieu, cela découle d'un report de fonds.

Laissez-moi demander à Mme Hurdle de vous donner plus de détails à cet égard.

Mme Linda Hurdle (dirigeante administrative principale des finances, Autorité du Pont Windsor-Détroit): C'est une combinaison de fonds de fonctionnement et d'immobilisations. Le report de fonds est principalement attribuable à une partie des travaux liés aux services publics que nous réalisons avec Hydro One en ce qui a trait au déménagement de services publics du côté du Canada et à certains coûts liés à l'approvisionnement en PPP également.

● (1645)

L'hon. Michael Chong: D'accord.

Je pense que beaucoup d'entre nous sont préoccupés par ce projet. L'été dernier, le directeur général de l'Autorité a été mis en congé. Nous avons également eu des retards avec ce projet. Récemment, on a annoncé que la sélection à partir de la courte liste comportant trois entrepreneurs n'allait pas se faire cette année, mais sera reportée à l'année prochaine, peut-être même à l'automne prochain. De plus, récemment, la Detroit International Bridge Company a obtenu le permis nécessaire pour construire le nouveau pont Ambassador.

Avec tous ces éléments, il serait bien possible que le nouveau pont Ambassador ouvre avant le pont international Gordie-Howe. Dans le contexte de la circulation transfrontalière qui diminue depuis quelques années, il s'agit d'une source de préoccupation. Serons-nous aux prises avec un pont qui ouvre après le nouveau pont Ambassador, qui ne permettra pas de générer les droits de péage nécessaires pour rembourser les coûts de construction, qui pourraient s'élever à plus de 4 milliards de dollars?

Vous pourriez peut-être nous parler des retards qui s'accumulent et nous dire pourquoi cela prend autant de temps, malgré le fait que les crédits pour les coûts de fonctionnement et d'immobilisations ont été approuvés chaque fois. Pourquoi y a-t-il ces retards et comment pouvons-nous nous assurer que le pont sera terminé à la date prévue, qui est désormais 2023, trois ans après la date qui figurait dans l'engagement initial? J'aimerais ajouter que cet engagement n'a pas seulement été pris par le gouvernement antérieur, mais aussi par le conseil de l'Autorité du pont et par le bureau du gouverneur du Michigan.

Vous pourriez peut-être nous parler de ces retards. Pourquoi ces retards s'accumulent-ils? Que fait-on pour s'assurer qu'il n'y a pas d'autres retards à l'égard de ce pont, particulièrement compte tenu du permis que le gouvernement actuel a octroyé pour le nouveau pont Ambassador?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vais commencer.

D'abord, j'aimerais indiquer très clairement que l'engagement du gouvernement à l'égard du pont international Gordie-Howe est inébranlable. Nous tenons à ce pont et nous allons le construire. Lorsque l'analyse opérationnelle initiale a été réalisée, il a toujours été convenu dans l'analyse de rentabilisation que nous avions besoin de deux passages, donc le permis pour le pont Ambassador n'a aucune incidence sur l'analyse de rentabilisation du pont international de Gordie-Howe.

L'hon. Michael Chong: Monsieur le ministre, avec tout le respect que je vous dois, lorsque le pont Gordie-Howe a été proposé, c'était dans le contexte d'un vieux pont Ambassador qui ne comptait que quatre voies. Il est maintenant question d'un nouveau pont Ambassador avec une capacité accrue de 50 % qui pourrait très bien être terminé avant le pont Gordie-Howe.

L'hon. Amarjeet Sohi: M. Juneau parlera de l'ensemble des détails, mais je peux vous assurer que l'analyse de rentabilisation est solide et que les deux passages sont nécessaires à la lumière de l'analyse.

Quant aux retards, je tiens à vous assurer que nous adoptons une approche très responsable à l'égard de ce pont. Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, nous ne possédions à ce moment-là qu'un très petit nombre des propriétés requises pour bâtir ce pont, et maintenant, nous possédons la vaste majorité des propriétés du côté américain pour commencer la construction. Il s'agit d'une approche plus responsable, plus appropriée et moins risquée que l'approche adoptée par le gouvernement précédent.

Monsieur Juneau.

M. André Juneau: Merci, monsieur le ministre.

Je n'ai pas besoin d'ajouter quoi que ce soit aux éléments fondamentaux présentés par le ministre, mais je dirais que, en ce qui concerne le moment des travaux l'année prochaine, nous avons adopté un calendrier très prudent. C'est ma priorité de m'assurer que nous sommes en mesure de respecter le calendrier avec nos partenaires.

Le retard dont vous parlez nous a permis de travailler avec les promoteurs en ce qui concerne le temps et les coûts, et nous sommes satisfaits d'avoir obtenu un résultat positif de ce retard. Je suis certain qu'avec le soutien du gouvernement et de nos autres partenaires... Comme je l'ai dit, nous consacrons beaucoup d'énergie à travailler avec eux. Par exemple, j'ai rencontré le gouverneur Snyder récemment, et le ministre lui a parlé la semaine dernière, je crois, nous avons donc nos partenaires américains de notre côté pour nous aider à respecter le calendrier exigeant, et je pense que nous y arriverons.

• (1650)

L'hon. Michael Chong: Rapidement, avez-vous fait...

La présidente: Monsieur Chong...

L'hon. Michael Chong: Mon temps est-il écoulé?

La présidente: Oui. Je suis désolée.

L'hon. Michael Chong: D'accord. Merci.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, merci d'être ici cet après-midi. Je vous suis reconnaissant de votre présence et de celle de vos employés et des membres de l'Autorité du Pont Windsor-Détroit.

Monsieur le ministre, la semaine dernière, *La Presse canadienne* a rapporté que le gouvernement avait planifié de reporter à des exercices ultérieurs environ 2 milliards de dollars en dépenses prévues pour l'infrastructure. En plus de cela, certaines personnes ont avancé l'hypothèse que cela voulait dire que le financement serait perdu. Pouvez-vous expliquer de quelle manière les fonds fédéraux d'infrastructure sont consacrés à ces projets et comment ils sont généralement gérés dans le cadre du programme d'Infrastructure Canada?

L'hon. Amarjeet Sohi: Par votre entremise, madame la présidente, merci de cette question.

Depuis notre arrivée au pouvoir, nous avons approuvé plus de 4 000 projets assortis d'un ensemble d'investissements provinciaux, fédéraux et municipaux de 35 milliards de dollars. Lorsque nous approuvons un projet, nous nous engageons à le soutenir de sorte que la construction puisse commencer immédiatement après l'approbation par le gouvernement fédéral.

Comme vous le savez, il faut un certain nombre d'années pour construire un projet d'infrastructure particulier. Nos promoteurs ne nous envoient habituellement pas les factures avant la fin du projet.

La somme d'argent que nous avons peut-être prévue au budget au cours d'un exercice donné pourrait ne pas être prélevée au cours de ce même exercice parce que nous attendons toujours les factures. C'est pourquoi vous voyez les fonds de 2 milliards de dollars être reportés d'un exercice à l'autre.

Il est très important pour nous de comprendre que ces 2 milliards de dollars sont consacrés aux projets. Il ne s'agit pas d'argent sans importance. Grâce à cette approbation et cet engagement, des emplois sont créés, des collectivités bénéficient d'eau potable, des routes sont pavées, des ponts sont construits. Tous les travaux sont en cours, mais nous devons attendre de recevoir les factures. Puis, nous payons les montants auxquels nous nous sommes engagés à l'égard de nos partenaires.

M. Vance Badawey: Essentiellement, vous mettez cet argent dans une réserve, vous le réservez pour ce projet et, bien sûr, pour la durée du projet où l'argent serait versé autrement.

Maintenant, lorsque cet argent dort, est-ce que — je vais utiliser ces mots — nous tirons profit de possibilités d'investissement, comme le pourcentage que nous obtenons en retour parce que l'argent dort à la banque? Ou est-ce qu'il ne fait que stagner?

L'hon. Amarjeet Sohi: Cet argent fait partie du cadre financier du gouvernement fédéral. Il est alloué à Infrastructure Canada sur une base annuelle, en fonction des prévisions quant aux sommes que nous pouvons verser. Il y a toujours un délai entre l'approbation et la réalisation du projet et le moment où nous obtenons les factures; c'est à ce moment-là que nous versons l'argent. L'argent est là. L'argent est consacré à ces projets particuliers. En raison de cet engagement, ces projets peuvent aller de l'avant. C'est l'engagement que nous devons respecter à l'égard de nos partenaires.

M. Vance Badawey: Monsieur le ministre, le gouvernement est au pouvoir depuis deux ans et, à ce stade, je me demande où nous en sommes en général avec le plan d'infrastructure gouvernemental. Il est très fiable. Nous le reconnaissons tous, que l'on soit d'un côté ou de l'autre de la Chambre. Toutes les 338 circonscriptions, j'en suis certain, tirent pleinement parti des fonds d'infrastructure que vous avez annoncés et ce, encore une fois, peu importe votre parti ou votre région du pays.

Qu'a-t-on accompli jusqu'à maintenant et qu'est-ce qui s'en vient? Par exemple, je sais que vous participez maintenant au processus de négociation d'accords bilatéraux à long terme avec les provinces et les territoires. Avez-vous tiré une leçon de la phase 1 qui vous aide dans le cadre des négociations et de la conception de programmes à long terme assortis de financement durable? Également, reconnaissons-nous d'autres avantages résiduels qu'offrent ces investissements en ce qui concerne les résultats obtenus de chacun de ces investissements aux échelons municipal et provincial?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je suis extrêmement fier du travail que nous avons été en mesure d'accomplir en partenariat avec les provinces, les territoires, les municipalités, le secteur sans but lucratif et les collectivités autochtones. Je vous ai donné le nombre de projets que nous avons approuvés. Il y en a eu plus de 4 000, avec des investissements combinés de 35 milliards de dollars. La grande majorité de ces projets sont en cours.

Ce que nos partenaires nous ont dit, c'est qu'ils désirent une approche plus axée sur la collaboration en ce qui a trait au processus décisionnel, à l'élaboration des critères et à l'approbation de projets et une rationalisation d'une partie du processus. C'est ce que nous avons fait, et nous travaillons encore avec eux. Ils nous ont également dit que le type d'approche unique et ponctuelle au chapitre du financement en infrastructure n'est pas vraiment une bonne approche. Ce qu'ils recherchent, c'est une prévisibilité à long terme. Ils désirent du financement durable à long terme.

C'est pourquoi, après les avoir écoutés, nous avons entamé des discussions sur un plan de 10 ans. Nous voulons nous assurer que chaque province sait combien d'argent elle recevra du gouvernement fédéral dans le cadre des différentes enveloppes de financement de telle manière qu'elle puisse harmoniser ses plans d'immobilisations et ses priorités avec ceux du gouvernement fédéral. Voici la leçon que nous avons tirée: donner à nos partenaires de la durabilité et de la prévisibilité.

• (1655)

M. Vance Badawey: Vous voyez cette harmonisation...

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Sohi.

Nous allons passer à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être avec nous. Votre présence est fort appréciée.

Ma première question porte sur un sujet qui ne vous a certainement pas échappé, monsieur le ministre.

De plus en plus, les voix de tous les citoyens s'élèvent haut et fort partout au pays. Ils ont de plus en plus de difficulté à accepter que les grandes fortunes de ce pays, qu'elles soient détenues par des hommes ou des femmes d'affaires ou des grandes entreprises, ne paient pas leur juste part d'impôts et ont recours aux paradis fiscaux. Et voilà que les Paradise Papers viennent en ajouter une couche.

Dans la mise en place de cette banque de l'infrastructure que vous parrainez, avez-vous prévu des mécanismes pour empêcher que les clients de cette banque soient de grandes compagnies qui utilisent des paradis fiscaux pour déménager une partie de leurs profits et ne pas assumer leurs responsabilités en matière de taxation?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Par votre entremise, madame la présidente, merci beaucoup de cette question.

La raison pour laquelle nous avons créé la Banque de l'infrastructure du Canada, c'est pour construire davantage d'infrastructures dont nos collectivités ont besoin tout en leur accordant une subvention historique que nous continuerons de leur accorder. Nous triplons notre investissement et constatons que les secteurs public et privé peuvent travailler ensemble pour réaliser de grands projets complexes, qui ne seraient pas menés à bien autrement.

Quant à la Banque de l'infrastructure, nous voulons nous assurer d'avoir le bon type d'expertise qui nous permettra de toujours protéger l'intérêt public, le bon conseil d'administration, le bon président et le bon personnel. L'objectif est de nous assurer que l'entente, peu importe sa nature, est structurée de façon à garantir que le projet est dans l'intérêt public, mais que l'entente elle-même ne présente pas de risque financier et que ce le secteur privé est en mesure d'absorber ce...

[Français]

M. Robert Aubin: Dois-je comprendre qu'il appartiendra au conseil d'administration, et non au ministre, de mettre en place des mesures visant à empêcher qu'on fasse des affaires avec des entreprises qui ont recours à des paradis fiscaux?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: La Banque déposera chaque année son plan opérationnel devant le Parlement. Elle doit également présenter des rapports au Parlement. La structure prévoit des mécanismes de reddition de comptes qui permettront au Parlement de pouvoir examiner tout ce que la Banque entreprend.

[Français]

M. Robert Aubin: Dans un autre ordre d'idées, des documents du gouvernement ont montré que des membres de BlackRock, le plus grand gestionnaire d'actifs au monde, ont collaboré étroitement avec le gouvernement fédéral à la constitution de cette banque de l'infrastructure.

Ma question est en deux volets. Est-ce que BlackRock sera autorisée à soumissionner des projets qui seraient gérés par la Banque de l'infrastructure du Canada? Si oui, n'y a-t-il pas là, à tout le moins, apparence de conflit d'intérêts?

• (1700)

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Par votre entremise, madame la présidente, merci encore une fois de cette question.

Avant la mise en place de la Banque de l'infrastructure du Canada, nous avons consulté un large éventail d'intervenants. Nous avons consulté des représentants de syndicats, de caisses de retraite, de provinces, de municipalités, de la Banque mondiale et du Fonds monétaire international. Nos consultations étaient très vastes.

Des experts de la Banque de l'infrastructure du Canada décideront quelles entreprises et caisses de retraite seront autorisées à soumissionner des projets ou à faire affaire avec la Banque. Nous n'accorderons aucune préférence à une organisation ou à une caisse de retraite en particulier. Ce sera fait de manière que l'on puisse obtenir la meilleure valeur possible pour l'argent des contribuables canadiens et construire les infrastructures dont nos collectivités ont besoin.

[Français]

M. Robert Aubin: Dans le dernier rapport du directeur parlementaire du budget, ce dernier démontrait assez clairement que 70 % des fonds alloués à ce programme, que vous avez décrit comme historiques dans vos propos préliminaires, n'étaient toujours pas attribués.

Dans vos propos préliminaires, vous avez également dit être fier d'avoir approuvé 4 000 projets, mais ces projets ne sont pas nécessairement en chantier en ce moment. Entre les sommes accordées et les sommes qui sont vraiment utilisées, il y a déjà une nuance.

Depuis que le directeur parlementaire du budget a déposé son rapport, ce pourcentage de 70 % a-t-il fondu? Cela signifierait qu'on a accepté encore plus de projets.

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Par votre entremise, madame la présidente, merci beaucoup.

Comme je l'ai dit plus tôt, la façon dont nous respectons nos engagements en matière d'infrastructure, c'est que nous approuvons des projets et attribuons le financement connexe et, ensuite, une fois le projet terminé, nous payons les factures. Nous devons toujours attendre. C'est un choix que nos promoteurs font. Ils peuvent nous envoyer les factures plus tôt, et nous pouvons leur verser l'argent avant, mais il leur est plus facile d'attendre la fin du projet. C'est pourquoi vous observez cet écart entre l'approbation de projet et le mouvement de fonds.

Ce que je peux vous dire, c'est que, selon l'information que les provinces et les municipalités nous ont donnée, des 4 000 projets que nous avons approuvés, la grande majorité sont en chantier. Je vous ai donné l'exemple de près de 1 600 autobus qui sont actuellement achetés. On les achète grâce à l'argent du gouvernement fédéral investi dans ces autobus, n'est-ce pas?

J'ai également parlé des milliers de projets liés aux eaux usées...

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord, mais est-ce que le taux de 70 % a bougé?

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Aubin. Merci.

Merci, monsieur Sohi.

Nous allons passer à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente, et merci à monsieur Sohi et à son personnel.

Je veux me concentrer sur le transport en commun, qui est un de mes sujets préférés. J'ai travaillé dans ce secteur, comme le ministre Sohi, en fait.

Je ne veux pas vraiment commencer par le transport en commun dans les grandes villes, mais, plutôt, par tout à fait le contraire. Nous avons entendu parler à quelques reprises des difficultés et des dangers que pose l'absence ou l'absence croissante de services interurbains de transport en commun, dans le Nord, en particulier dans les régions éloignées. Je sais que, en Colombie-Britannique, le long de l'autoroute Yellowhead, qu'on appelle également l'« autoroute des larmes », il s'agit d'une question non seulement de mobilité, mais de sécurité, particulièrement pour les femmes autochtones. A-t-on jamais pensé à... ou, plus particulièrement, a-t-on présenté des demandes de financement d'infrastructure pour établir et gérer ce type de service?

L'hon. Amarjeet Sohi: Par votre entremise, madame la présidente, merci beaucoup de cette question parce que l'accessibilité est très importante. Dans la situation que vous avez décrite, nous ne pouvons simplement pas imaginer la douleur et la souffrance de ces femmes et filles qui n'ont pas eu accès à du transport et se sont retrouvées dans ces circonstances très difficiles.

Le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire d'Infrastructure Canada, ne finance pas les services interurbains d'autobus parce que cela relève d'une entente commerciale. Des entreprises comme Greyhound sont responsables de fournir ce service, mais nous encourageons les services d'autobus et nous menons des consultations auprès de collectivités autochtones et rurales.

Ce que je peux vous dire, c'est que l'investissement que nous réalisons dans les réseaux de transport au sein des villes et l'aide que nous apportons aux provinces relativement aux infrastructures municipales et aux réseaux de transport en commun municipaux dégagent des ressources pour que les provinces puissent examiner des façons créatives d'offrir des réseaux de transport interurbain.

Dans le cas de la Colombie-Britannique, je crois comprendre que BC Transit a été en mesure d'étendre son service pour relier des collectivités rurales grâce aux ressources que nous avons mises à sa disposition au sein du service de la ville. Cela a dégagé des ressources que BC Transit a été en mesure d'utiliser pour offrir un service dans les régions qui ne relèvent pas de notre sphère de responsabilité.

● (1705)

M. Ken Hardie: Un autre aspect est le chemin de fer de banlieue. Je pense particulièrement à certains de nos corridors importants qui, bien sûr, doivent également soutenir le commerce. En Colombie-Britannique, nous envisageons certainement une croissance du commerce, ce qui est évidemment une très bonne chose, mais également une croissance de la demande pour des services de chemin de fer de banlieue, et une peut nuire à l'autre. En fait, dans une perspective d'ensemble, le commerce l'emportera, ce qui représenterait un immense obstacle à la croissance du chemin de fer de banlieue dans une grande région étendue comme la région métropolitaine de Vancouver.

Est-ce que le ministre des Transports et vous-même avez parlé d'une approche qui pourrait permettre de concrétiser ces deux choses?

L'hon. Amarjeet Sohi: Par votre entremise, madame la présidente, je sais que le ministre Garneau travaille avec VIA Rail sur cet aspect, en particulier au sein de son ministère. Il sera en mesure de vous donner une réponse plus complète concernant les mesures qui sont prises.

Une possibilité d'expansion du service ferroviaire ou du service de transport public intermunicipal et interprovincial, tient, à nos yeux, au fait que les provinces et les municipalités puissent cerner des projets aux fins d'examen par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure du Canada. Je crois qu'il pourrait y avoir un potentiel sur ce plan, ou que les villes et les provinces pourraient travailler ensemble afin d'élargir ce service. Nous sommes toujours ouverts à des discussions avec les provinces et les municipalités concernant la façon dont elles peuvent travailler de concert avec Infrastructure Canada et Transports Canada pour offrir davantage d'options de transport aux gens.

M. Ken Hardie: Quant à l'approvisionnement d'autobus, a-t-on mené des discussions avec les autorités municipales afin de s'assurer que les autobus qu'elles achètent sont des autobus à plancher surbaissé accessibles aux personnes handicapées et qu'il y a un certain partage du financement disponible destiné au transport adapté? Nous avons une population vieillissante et nous devons avoir accès à ce type de service, particulièrement parce que nous demandons aux aînés de vieillir chez eux, mais de continuer à accéder aux services dont ils ont besoin.

L'hon. Amarjeet Sohi: Oui. Comme je l'ai dit plus tôt dans mes commentaires, le nombre de projets d'accessibilité au transport que nous avons financés dans le cadre de la phase 1 de notre investissement témoigne de l'engagement des provinces et des municipalités à s'assurer de l'accessibilité au parc de véhicules de transport en commun. Elles achètent des autobus à plancher surbaissé et des autobus électriques. Elles se procurent peut-être des autobus communautaires qui se rendent dans les petites collectivités.

Elles acquièrent également des autobus qui sont accessibles aux fauteuils roulants munis de rampes d'accès pour fauteuils roulants. Les autobus adaptés font également partie de la flotte.

Nous observons de grandes améliorations relativement à l'accessibilité pour les collectivités. C'est également quelque chose qui nous passionne grandement.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je veux vous remercier infiniment d'être ici, monsieur le ministre, et nous avons en fait un enchaînement naturel vers la question du transport en commun dans les petites collectivités.

Tout d'abord, je crois qu'on a éprouvé beaucoup de craintes relativement au plan initial d'investir dans l'infrastructure parce que beaucoup de gens à la maison, dans les petites collectivités que je représente, craignaient que les grandes villes allaient recevoir tout le financement en infrastructure. J'ai été extrêmement heureux de voir qu'on avait mis de côté des montants particuliers pour les petites collectivités dans le fonds de 2 milliards de dollars réservé aux collectivités rurales et éloignées lorsque vous avez annoncé la phase 2.

Une des difficultés auxquelles nous devons faire face, c'est qu'une partie importante de ma circonscription ne dépend pas du transport en commun municipal, mais plutôt de groupes sans but lucratif qui soutiennent des initiatives de transport communautaire. Ces initiatives sont financées par les municipalités, mais elles ne leur appartiennent pas, alors elles ne sont pas admissibles au financement en matière de transport en commun.

De tels projets pourraient-ils potentiellement être admissibles au Fonds des petites collectivités afin que l'on puisse offrir aux gens du transport et aider les aînés, les gens qui vivent dans la pauvreté et les personnes handicapées?

• (1710)

L'hon. Amarjeet Sohi: Par votre entremise, madame la présidente, nous sommes très fiers d'établir ce fonds réservé de 2 milliards de dollars pour les collectivités rurales. C'est l'investissement le plus important dans les collectivités rurales et les petites collectivités nordiques que nous avons vu dans l'histoire récente. Cela dit, ces collectivités rurales sont toujours admissibles à d'autres sources de financement, alors elles peuvent ainsi obtenir du soutien.

Pour ce qui est des secteurs localisés et les organismes sans but lucratif, je vais demander à un membre de mon personnel de faire quelques remarques à ce sujet.

Marc.

M. Marc Fortin (sous-ministre adjoint, Opérations des programmes, Bureau de l'Infrastructure du Canada): Je vous remercie de votre question.

Pour ces types de projets, les occasions en matière de financement sont nombreuses. Il y a une taxe sur l'essence que les municipalités peuvent utiliser et il y a le Fonds des petites collectivités lui-même, mais, pour ce qui est du transport en commun dans les grandes villes, nous parlons de catégories différentes.

M. Sean Fraser: Je pense non pas au Fonds pour le transport en commun, mais bien au Fonds d'infrastructure pour les collectivités rurales et éloignées. Au moment des négociations avec les provinces, y aura-t-il une marge de manoeuvre si celles-ci affirment qu'une de leurs priorités est de soutenir un type d'infrastructure différent qui n'est peut-être pas typique d'autres provinces, comme le transport en commun? Cela ferait-il l'objet de négociations?

M. Marc Fortin: Il vous faudrait voir le type de projet dont nous parlons, la propriété et ce genre de choses. Cela doit être examiné.

M. Sean Fraser: D'accord.

J'ai une autre question concernant les petites collectivités. Votre secrétaire parlementaire doit bien connaître un des grands combats que je mène dans une collectivité qui s'appelle Moser River, où son père est né. Celle-ci fait partie d'une région très rurale d'une grande municipalité urbaine.

La Municipalité régionale de Halifax compte des centaines de milliers de personnes, mais certaines collectivités en comptent des centaines, voire quelques milliers. Il y a là un combat, parce que de vraies collectivités, qui comptent peut-être 400, 1 000 ou 2 000 personnes et possèdent un hôpital, pourraient ne pas être admissibles à ce Fonds pour les petites collectivités. Seriez-vous prêt à vous asseoir et à travailler avec moi pour qu'on puisse discuter de la façon dont elles pourraient accéder à des fonds qui sont conçus pour des petites collectivités, mais auxquels, en raison d'une étrange entente municipale, elles ne sont pas admissibles?

L'hon. Amarjeet Sohi: Par votre entremise, madame la présidente, je vous remercie de poser la question. Selon la définition actuelle figurant dans le Fonds Chantiers Canada, une « petite » collectivité est une collectivité dont la population est inférieure à 100 000 personnes. Les petites provinces ont seulement un certain nombre de collectivités qui sont plus grandes que cela.

Ce que nous voulons faire, c'est nous asseoir avec les provinces et vraiment comprendre comment elles imaginent les petites collectivités, comment elles définissent les collectivités rurales, et créer cette flexibilité pour que toutes les provinces puissent voir le rôle que le gouvernement fédéral peut jouer pour les soutenir. Nous n'allons pas définir, du point de vue fédéral, ce à quoi une petite collectivité pourrait ressembler. Je pense que l'approche à l'emporte-pièce n'est pas vraiment efficace et n'a pas fonctionné. Nous allons nous asseoir et nous ferons preuve de souplesse pour ce qui est de trouver des façons plus appropriées de soutenir ces petites collectivités rurales et nordiques.

M. Sean Fraser: Merci. Juste avant de poser ma prochaine question, je tiens seulement à dire que je vous remercie sincèrement. En ce moment, des programmes fédéraux conçus pour des collectivités rurales profitent à des collectivités qui font 10 fois la taille de certaines collectivités que je représente, lesquelles ne peuvent accéder aux mêmes programmes. Je vous remercie de vos commentaires.

Enfin, si j'ai le temps, madame la présidente, je crois que le moment où on conclura des ententes avec les provinces, vers la deuxième phase, pourrait présenter un défi. Certaines personnes, comme le directeur du comté d'Antigonish, par exemple, ont abordé la question avec moi. Si nous déployons des programmes qui ne commencent pas avant l'été, il peut être plus coûteux de financer des projets, parce que les entrepreneurs sont tous occupés.

Je crois comprendre que vous négociez ces choses très bientôt. Si nous pouvions conclure un accord à l'hiver, disons lorsque les choses ralentissent, cela pourrait permettre à des petites collectivités de créer un projet supplémentaire. Pouvez-vous me donner l'échéancier approximatif des ententes relatives aux infrastructures pour que nous puissions profiter de ce cycle?

L'hon. Amarjeet Sohi: Oui. On consent maintenant des investissements pour la phase 1, et nous avons lancé des négociations relativement au plan à long terme. Notre objectif sera de conclure ces négociations d'ici le premier trimestre de l'année prochaine. N'oubliez pas qu'il s'agit d'un plan décennal. Je pense qu'il sera mieux pour les provinces et les municipalités de savoir combien d'argent elles recevront, de sorte qu'elles puissent commencer la planification. Les pressions que vous décrivez n'existent pas. Elles existent seulement lorsque des fonds à court terme sont disponibles. Dans le cadre d'une approche uniforme à long terme, ces pressions peuvent ne pas être aussi répandues.

• (1715)

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

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre Sohi.

Nous passons maintenant à M. Chong.

L'hon. Michael Chong: Merci, madame la présidente. J'ai une question rapide pour le ministre Sohi.

Vous demandez une augmentation importante de 61 millions de dollars en fonds de fonctionnement pour le pont Champlain. Pouvez-vous assurer au Comité que le pont sera achevé à temps, soit en décembre de l'année prochaine?

L'hon. Amarjeet Sohi: Absolument. Je peux dire au Comité que nous avons pris un certain nombre de mesures pour travailler avec le promoteur de ce projet particulier et nous assurer que le projet est effectivement construit à temps. Je veux aussi vous assurer que le pont Champlain existant est sécuritaire pour les personnes qui se déplacent, et nous sommes très engagés à cet égard.

L'hon. Michael Chong: Merci, monsieur le ministre.

J'aimerais ramener le débat sur le passage entre Windsor et Détroit. Je ne comprends pas du tout pourquoi le gouvernement approuverait un permis pour la construction d'un deuxième pont, le nouveau pont Ambassador, tandis que le propriétaire du pont existant a lutté contre les intérêts des Canadiens durant toutes les étapes du processus, pendant au moins les 20 dernières années, que ce soit en omettant de garder en bon état de réparation le pont existant ou en se battant contre nous par rapport à la construction du pont Gordie-Howe.

Je ne comprends pas du tout pourquoi nous approuverions un deuxième pont Ambassador. Nous avons 4 voies sur le passage entre Windsor et Détroit, sur la rivière Sainte-Claire, et nous allons maintenant passer de 4 à 12 voies, soit tripler la capacité, à un moment où la circulation est en chute libre. Selon les dernières données que j'ai examinées, la circulation sur le pont Ambassador entre Windsor et Détroit a chuté, passant de 12,2 millions en 2000 à 6,8 millions de voitures et de camions l'année dernière.

Ce n'est pas un phénomène isolé. Dans tous les passages frontaliers entre l'Ontario et le Nord de l'État de New York, et entre l'Ontario et le Michigan, la circulation a diminué. Dans ce contexte, je ne comprends pas du tout pourquoi nous approuverions une deuxième traversée de pont qui mettrait à mal les contribuables canadiens. Selon les dernières rumeurs, le pont va coûter plus de 4,8 milliards de dollars. La seule façon dont nous pouvons récupérer ces coûts, c'est au moyen des péages qui sont appliqués sur ce pont. Le modèle original pour les péages prévoyait la récupération des coûts sur une période de 30 ans, et le revenu généré par ces péages est à risque.

La question que je souhaite poser à M. Juneau, par votre entremise, madame la présidente, est la suivante: l'autorité a-t-elle terminé la modélisation des chiffres relatifs à la traversée du nouveau

pont à la lumière de la traversée du second pont, et ceux-ci montrent-ils que le gouvernement va tout de même récupérer ses coûts? Ou cela montre-t-il plutôt que le gouvernement devra assumer des milliards de dollars pour payer le pont Gordie-Howe?

L'hon. Amarjeet Sohi: Avant que M. Juneau réponde à la question, comme je l'ai dit plus tôt, l'analyse de rentabilisation effectuée par l'administration précédente, dont vous avez fait partie, monsieur, a démontré la nécessité qu'il y ait deux passages entre Windsor et Détroit pour améliorer le commerce. En fonction de cette analyse, nous allons de l'avant avec ce pont. Nous avons l'impression que c'est nécessaire.

En ce qui concerne les propriétaires du pont Ambassador qui poursuivent le gouvernement fédéral, les gens prennent des décisions pour diverses raisons, mais je me sens très fier de dire que nous avons gain de cause dans chaque contestation. Nous avons eu gain de cause dans chaque contestation qui s'est mise sur notre chemin.

L'hon. Michael Chong: Monsieur le ministre, avec tout le respect que je vous dois, je suis d'accord avec vous pour dire que l'analyse effectuée par Wilbur Smith Associates a montré qu'il devait y avoir une augmentation de 4 % du nombre de véhicules qui traversent la frontière entre la période allant de 2006 à 2025, mais, de toute évidence, les faits ont changé. Manifestement, la circulation a beaucoup diminué au cours de la dernière année, lorsque votre gouvernement était au pouvoir, et la raison pour laquelle, en septembre de cette année, le gouvernement déciderait de délivrer un permis pour la construction d'un deuxième pont Ambassador qui augmente la capacité, la faisant passer de quatre à six voies, me dépasse.

Je ne comprends pas. Nous ne parlons pas d'un pont de 100 millions de dollars. Selon les dernières estimations, le pont Gordie-Howe coûterait 4,8 milliards de dollars. Pour moi, cela pourrait devenir un fardeau financier pour les contribuables canadiens, parce qu'ils devraient assumer des milliards de dollars sans aucune source de revenus pour récupérer cette somme.

L'autre chose que j'aimerais faire remarquer et que je ne comprends pas — et cela ne vous est pas nécessairement présenté sur un plateau d'argent, monsieur le ministre — c'est que, maintenant qu'elle a le permis pour aller de l'avant avec le deuxième pont, la Detroit International Bridge Company estime qu'elle va construire le pont complet pour 1 milliard de dollars américains. En dollars canadiens, cela correspond à environ 1,3 milliard de dollars.

Pourquoi peut-elle construire un pont pour environ 1,3 milliard de dollars canadiens tandis que nous envisageons de consacrer jusqu'à 4,8 milliards de dollars pour le pont Gordie-Howe et 4 milliards de dollars de plus pour le pont Champlain? Les gens ordinaires regardent cela et parviennent à la conclusion que les gouvernements n'arrivent pas à faire les choses. Je comprends ce sentiment lorsque je vois ces types de chiffres et que je les compare avec ceux d'une société privée, qui, bien franchement, a travaillé contre les intérêts des Canadiens, en achevant ce projet pour un coût bien inférieur à ce que nous semblons capables de faire en tant que gouvernement. C'est le deuxième point que je voulais soulever.

• (1720)

L'hon. Amarjeet Sohi: Par votre entremise, madame la présidente, je ne peux vraiment pas commenter sur la différence de coût. Nous saurons quel est le coût du pont international Gordie-Howe une fois que nous conclurons l'accord financier. D'ici là, nous ne faisons que spéculer.

En ce qui concerne le permis touchant le pont Ambassador, on l'accorde dans des conditions très strictes, ce qui comprend la démolition du pont existant. D'autres conditions y sont également liées. Je crois comprendre que, en tant que gouvernement, vous ne pouvez raisonnablement pas refuser d'accorder un permis à un promoteur qui souhaite construire un élément d'infrastructure, et c'est pourquoi ce permis a été accordé. Je peux vous assurer que notre engagement à l'égard du pont Gordie-Howe est inébranlable. Il est fondé sur l'analyse de rentabilisation qui a été effectuée, et nous croyons en cette analyse. C'est pourquoi nous allons de l'avant avec ce projet.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Iacono.

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

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

Il y a quelques semaines, on a beaucoup entendu parler du nouveau et de l'ancien pont Champlain. Je veux poser une question au sujet du nouveau pont. Que va faire le gouvernement pour s'assurer que le nouveau pont sera construit à temps?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je le répète, je tiens à assurer à tout le monde que notre gouvernement prend chaque mesure nécessaire pour faire en sorte que le pont existant demeure sécuritaire, et il l'est. Je suis très fier de notre bureau de Montréal et de la quantité d'efforts qu'il déploie par rapport à ce projet. Je suis aussi très fier de la PJCCI et de la façon dont elle s'occupe de ce pont.

Pour ce qui est de s'assurer que le prochain pont est prêt à temps, Infrastructure Canada a pris un certain nombre de mesures en partenariat avec SSL, le promoteur de projet. On ajoute un nouveau quart de travail; on augmente les heures de construction. Grâce à ces mesures, nous sommes convaincus que le pont sera ouvert d'ici décembre 2018.

[Français]

M. Angelo Iacono: Beaucoup d'encre coule dans les médias à propos de l'état du pont Champlain, ce qui suscite de l'inquiétude chez les usagers.

Que fait Infrastructure Canada, dans l'entente de la finalisation du nouveau pont, pour garantir la sécurité des usagers?

Je sais que vous en avez brièvement parlé en réponse à une première question, mais quelles mesures concrètes Infrastructure Canada prend-il actuellement?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: La PJCCI est l'organisation qui est responsable de l'entretien et de l'exploitation du pont existant. Nous lui avons fourni les ressources et le soutien appropriés pour nous assurer que le pont demeure sécuritaire, et il l'est. Il n'y a aucune préoccupation liée à cela.

En même temps, nous voulons nous assurer de construire le nouveau pont à temps. C'est pourquoi j'ai parlé du travail que nous faisons avec SSL. Je vais demander à Marc Fortin d'expliquer plus en détail les mesures qui sont prises.

[Français]

M. Marc Fortin: Je vous remercie, monsieur le ministre.

C'est la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée qui s'occupe de l'administration de l'actuel pont Champlain. Le plan d'affaires de la société contient déjà un plan de maintenance. Des mesures de maintenance sont en place, comme chaque année,

nonobstant les travaux en cours sous le pont Champlain. La société a le financement nécessaire pour poursuivre ses activités de maintenance, tout en surveillant étroitement le pont Champlain actuel.

• (1725)

[Traduction]

M. Angelo Iacono: Merci.

Madame la présidente, je vais céder mon temps à mon collègue Gagan.

La présidente: Vous avez une minute.

M. Gagan Sikand: En guise d'introduction à mes commentaires, je vais vous remercier, parce que la Ville de Mississauga a reçu 22 millions de dollars du Fonds de la taxe sur l'essence pour 2016-2017 et 2017-2018. Ma circonscription seule a reçu 1 million de dollars par l'intermédiaire du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, et nous avons reçu d'autres fonds. Je sais que Mississauga et ma circonscription en sont bien heureux.

Par rapport à ma question, je crois que vous avez parlé d'un report ou d'une réaffectation des fonds qui n'ont pas été versés. Selon moi, cela me paraît comme une bonne gouvernance. Si vous avez affecté des fonds à un projet et que, comme vous l'avez mentionné, ils sont versés à bon rythme, si nous faisons une évaluation sur une année, ce n'est pas une mesure très exacte, n'est-ce pas? Il faut plus d'un an pour achever ces choses.

Pourriez-vous intervenir rapidement à ce sujet, s'il vous plaît?

L'hon. Amarjeet Sohi: Par votre entremise, madame la présidente, permettez-moi de dire que nous voulons absolument nous assurer que nous payons les factures après avoir mis les renseignements en correspondance. Il faut un certain nombre d'années pour construire un projet. C'est pourquoi il y a toujours un délai. Vous avez tout à fait raison. C'est une approche plus responsable que nous devons adopter.

M. Gagan Sikand: C'était ma seule question.

La présidente: Nous aimerions savoir quels ponts apparaissent sur ces photos.

L'hon. Amarjeet Sohi: Celle-ci montre le nouveau pont Champlain, et vous voyez l'état de construction actuel.

La présidente: D'accord.

L'hon. Amarjeet Sohi: Il avance vraiment...

Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Bureau de l'Infrastructure du Canada): Oui, et celle-là montre le pont Gordie-Howe.

L'hon. Amarjeet Sohi: Cela montre le travail préparatoire qui est effectué au pont international Gordie-Howe comme manifestation de notre détermination à aller de l'avant avec ce pont également.

La présidente: Merci à tous.

Je suis désolée, monsieur Aubin, mais le temps est écoulé. Nous devons passer au vote sur cette question. Je suis désolée que vous n'ayez pas eu cette autre occasion.

Conformément au paragraphe 81(5) du Règlement, le Comité va maintenant terminer l'étude du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2018.

Sous la rubrique Ministère des Transports, crédit 1b; sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, crédits 1b, 5b et 15b; crédit 20b sous la rubrique Ministère des Transports et crédit 1b sous Marine Atlantique S.C.C; sous la rubrique Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, crédit 1b; crédit 5b sous la rubrique Bureau de l'Infrastructure du Canada et crédit 1b sous la rubrique Autorité du pont Windsor-Detroit.

Ai-je le consentement unanime pour disposer de tous les crédits en une motion?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci.

Les crédits du Budget principal des dépenses (B) de 2017-2018 du ministère des Transports et du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités sont-ils adoptés?

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT
AÉRIEN

Crédit 1b—Paiements à l'administration pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital.....25 300 000 \$

(Crédit 1b adopté avec dissidence)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Crédit 1b—Dépenses de fonctionnement.....35 258 582 \$

Crédit 5b—Dépenses en capital.....3 200 000 \$

Crédit 15b—Subventions et contributions—Infrastructures de transport.....25 116 838 \$

Crédit 20b—Subventions et contributions—Autre.....8 199 232 \$

(Crédits 1b, 5b, 15b et 20b adoptés avec dissidence)

MARINE ATLANTIQUE

Crédit 1b—Paiements à la société.....2 269 000 \$

(Crédit 1b adopté avec dissidence)

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 1b—Dépenses de fonctionnement.....83 706 418 \$

Crédit 5b—Dépenses en capital.....48 340 156 \$

(Crédits 1b et 5b adoptés avec dissidence)

AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DETROIT

Crédit 1b—Paiements à l'Autorité.....38 689 600 \$

(Crédit 1b adopté avec dissidence)

La présidente: Dois-je faire rapport de ces crédits à la Chambre?

Des députés: D'accord.

Des députés: Avec dissidence.

La présidente: Très bien. Merci.

Je remercie le ministre et les membres de son ministère.

Nous sommes impatients de vous revoir à notre comité.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>