



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 046 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 16 février 2017

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 16 février 2017

• (1105)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je vous souhaite tous la bienvenue à la 46^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42^e législature. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit son étude sur l'infrastructure et les collectivités intelligentes.

Les témoins d'aujourd'hui sont Travis Peter, directeur, et Cathy Heron, co-fondatrice et conseillère, de la Alberta Smart City Alliance, et, à titre personnel, Kevin Quigley, de l'Université Dalhousie, et Sehl Mellouli, professeur titulaire à l'Université Laval.

Monsieur Quigley, vous pouvez commencer, s'il vous plaît. Nous vous accordons environ cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

M. Kevin Quigley (directeur de recherche, Dalhousie University, MacEachen Institute for Public Policy and Governance, à titre personnel): Bonjour, madame la présidente.

Je remercie le Comité de m'avoir invité.

Je compare devant vous aujourd'hui pour parler de planification de l'infrastructure de mon point de vue, en tant qu'universitaire et chercheur qui s'intéresse à l'infrastructure et à la gouvernance du risque.

Les dépenses en infrastructure liées aux transports, à l'énergie et aux télécommunications, par exemple, ne constituent pas toujours le sujet le plus excitant, comme l'a mentionné John Ivison, mais, historiquement, ces investissements ont changé notre société. En effet, les nouvelles technologies offrent des promesses similaires. Les investissements en infrastructure associés aux technologies sans fil, aux trains de banlieue à haute vitesse et aux véhicules sans conducteur, par exemple, ne vont pas seulement répondre aux besoins des collectivités futures; ils aideront à les définir.

Cependant, il s'agit là surtout de l'expression d'un espoir, plutôt que de l'expérience. En fait, bon nombre des projets d'infrastructure ne répondent pas aux attentes. Ils prennent du retard, et il y a des dépassements de coûts. Ces projets sont incrémentiels et non transformateurs. Le processus décisionnel est opaque, et les décisions stratégiques ne sont pas bien coordonnées. Les projets d'infrastructure sont exposés à d'importantes pressions du marché, du peuple et des groupes d'intérêt, ce qui influe sur les résultats.

Les pressions du marché sont exercées en raison de fluctuations des prévisions économiques et de la compétition pour l'obtention des capitaux disponibles entre les différentes technologies. Il y a aussi une disparité entre les grands centres urbains et ailleurs. Tandis que certaines régions peuplées bénéficient d'une importante infrastructure de transport, des zones du pays qui le sont moins n'ont

simplement pas la population ni les moyens nécessaires pour construire l'infrastructure de transport dont elles ont besoin.

Il y a aussi des déficiences du marché, avec lesquelles les gouvernements doivent composer. Les préoccupations liées aux changements climatiques et à la sécurité, par exemple, ne peuvent pas être justifiées dans une analyse coût-avantages du secteur privé. Il y a aussi les pressions populaires. La façon dont on paiera pour l'infrastructure soulèvera une controverse quant au rôle des frais d'utilisation et des droits de péage. Tout comme, aussi, le rôle du secteur privé dans le cadre de la gestion, du financement et, dans certains cas, la propriété des infrastructures.

Ce ne sont pas là uniquement des considérations liées au marché. Il y a aussi des considérations normatives. Les gens n'aiment pas les péages et les frais d'utilisateur, et ils ne font pas confiance aux PPP, malgré les occasions que de tels arrangements offrent. De plus, il y a toujours une pression populaire afin qu'on crée de nouvelles infrastructures. L'entretien des actifs obtient moins d'attention, même si les coûts et la mise hors service d'immobilisations peuvent être impopulaires, malgré les économies possibles. Malheureusement, nos arrangements politiques peuvent limiter la coopération entre les parties, les districts et les ordres de gouvernement.

Voici certaines suggestions.

Premièrement, il faut améliorer la planification régionale: elle doit être à long terme, plus agile et mieux coordonnée. Par exemple, la Nouvelle-Zélande s'est dotée d'un plan d'infrastructure sur 30 ans. Le Canada ne possède pas un tel plan. La planification à long terme offre des occasions pour les marchés et l'entrepreneuriat stratégique, et on peut saisir les occasions lorsqu'elles se présentent. Un tel but encourage aussi une meilleure coordination entre le secteur privé, les organismes gouvernementaux et tous les ordres de gouvernement, en tenant compte du commerce, de la sécurité et de l'environnement.

Deuxièmement, il faut améliorer la mobilisation publique et la sensibilisation. Il faut construire des collectivités où les gens veulent vivre. Les investissements en infrastructure ne sont pas uniquement des investissements économiques réalisés par de grandes sociétés multinationales à distance. Il y a un aspect esthétique. Il faut aussi être sûr que les gens utiliseront les technologies que nous présentons, ce qui peut être un défi pour certaines tranches de la population. En même temps, les personnes doivent comprendre les compromis et les choix qu'il faut faire entre des patinoires de hockey et les trains de banlieue.

Troisièmement, il faut assurer une meilleure gestion des actifs. Cela exige une meilleure collecte de données et une capacité de recherche accrue. Ici, le Canada prend du retard comparativement au Royaume-Uni et à l'Australie, qui ont créé des centres d'excellence de recherche multidisciplinaire, ce qui n'existe pas encore au Canada. Nous devrions soutenir la création d'un réseau de recherche qui inclut des chercheurs en science informatique, en urbanisme, en économie publique, en commerce, en sécurité et en environnement, par exemple.

Enfin, nous avons aussi besoin de responsabilités claires et de transparence en ce qui a trait à la prise de décisions ainsi que de mesures de rendement raisonnables, d'autant plus en raison du haut niveau de méfiance à l'égard des PPP. Fait intéressant, selon des données de sondage, les gens font confiance aux petites et moyennes entreprises plus qu'ils ne font confiance au gouvernement et au secteur des finances. Le gouvernement devrait miser sur cette situation en incluant des PME dans ses activités de planification.

Iverson a souligné que l'infrastructure n'est pas le sujet le plus excitant, et je suis d'accord avec lui. Voici ce qui me préoccupe le plus: l'incapacité de susciter l'imagination populaire à ce sujet au sein de la culture médiatique actuelle signifie que l'infrastructure pourrait être négligée. En fait, comme nous le savons, les dépenses en infrastructure peuvent s'élever à des milliards de dollars et prendre des années à planifier. En outre, pour le meilleur ou pour le pire, nous devons tous vivre avec les résultats pour des générations à venir. Cela vaut la peine d'essayer de bien faire les choses.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup. Nous avons bien aimé votre exposé.

Madame Heron.

Mme Cathy Heron (conseillère, ville de St. Albert, et co-animatrice, Alberta Smart City Alliance): Merci.

Bonjour. Pour commencer, je tiens à présenter Travis Peter. Il témoigne avec moi. Nous venons de la ville de St. Albert, et nous représentons l'Alberta Smart City Alliance. Nous sommes tous les deux heureux d'être ici. Merci de nous offrir l'occasion d'aborder ce sujet au nom de notre alliance. Nous espérons vraiment pouvoir ajouter une certaine valeur à la discussion sur ce sujet, et nous formulerons certaines suggestions à la fin.

Dans ma déclaration préliminaire, je tiens à discuter de la situation actuelle en Alberta, à vous fournir quelques exemples de collectivités qui participent activement à des projets de ville intelligente, à commenter certains des défis généraux que nous percevons et à formuler des recommandations à votre intention.

Actuellement, en Alberta, malgré les conditions économiques, bon nombre de collectivités croissent rapidement, et l'infrastructure continue d'être une priorité importante. Il n'y a peut-être pas toujours d'approche stratégique, mais les collectivités adoptent des technologies pour améliorer l'efficacité, pour offrir de meilleurs services et une meilleure qualité de vie et à des fins de gains économiques. Nous constatons aussi des activités universitaires prometteuses dans le domaine de la recherche pure et de la recherche appliquée, et nous sommes très heureux du récent intérêt du gouvernement provincial albertain.

Il y a des collectivités, comme la ville de St. Albert, où mon collègue et moi sommes fiers d'habiter, qui servent de site de démonstration. St. Albert est une collectivité de taille moyenne comptant 65 000 résidents, mais la ville est considérée comme un chef de file à l'échelle nationale en matière de ville intelligente. La

ville s'est rendu compte que sa compétitivité future était associée à sa capacité d'innover et, par conséquent, elle a mis au point un plan directeur unique pour devenir une ville intelligente, un plan qui compte plus de 70 stratégies pour orienter et harmoniser les efforts à l'avenir. En procédant ainsi, les représentants des villes ont mobilisé près de 2 000 résidents, groupes communautaires et autres intervenants. St. Albert a créé une solide base pour l'avenir, grâce à la réalisation de dizaines de projets pour devenir une ville intelligente et au co-financement de l'Alberta Smart City Alliance, de pair avec le milieu universitaire et l'industrie.

Certains des projets précis réalisés à St. Albert et dans d'autres collectivités de l'Alberta sont très excitants.

Par exemple, St. Albert s'efforce de mettre en place des systèmes de transport intelligents pour optimiser les déplacements dans la collectivité, d'intégrer les contrôles et les réseaux de capteurs, pour évaluer et gérer l'infrastructure en temps réel, et de construire et d'élargir le réseau municipal de fibre optique.

La ville d'Edmonton réalise aussi certains travaux dans ces domaines. En plus d'être un chef de file canadien dans le cadre de programmes de gouvernement ouverts et d'analytique, Edmonton travaille en partenariat pour offrir des services régionaux de paiement numérique dans le domaine des transports en commun et il offre de nouvelles applications et de nouveaux services publics numériques.

En milieu rural, le comté de Parkland s'efforce de façon proactive d'élargir sa connectivité à large bande à l'échelle de son territoire grâce à une infrastructure de pylônes de transmission sans fil. Même une petite collectivité, comme Nanton, travaille en collaboration avec l'industrie pour veiller à ce que tout le monde soit connecté au réseau de fibre optique.

Ces exemples, comme beaucoup d'autres, montrent l'incroyable potentiel partout en Alberta. Nous avons inclus le plan directeur de St. Albert pour devenir une ville intelligente dans notre mémoire afin de vous fournir de plus amples renseignements contextuels, au besoin.

Malgré les initiatives comme celles que nous avons données en exemple, la Smart City Alliance estime qu'il y a trois principaux défis liés à l'adoption plus générale de la perspective des villes intelligentes.

Premièrement, il y a selon nous, un manque d'infrastructure numérique. Nous croyons que l'économie canadienne exige une connectivité sans frontières et contiguë et que, à l'échelle nationale, il ne faut pas seulement s'intéresser aux enjeux de l'accès à large bande en zone rurale; il faut s'attacher aussi à ce qui se passe dans les zones urbaines où d'importantes améliorations sont nécessaires pour assurer une compétitivité à l'échelle internationale. De plus, nous ne pouvons pas nous permettre de construire des infrastructures de base sans y inclure des composantes technologiques pour l'avenir.

Deuxièmement, nous constatons que les villes intelligentes souffrent de fragmentation. Selon nous, les modèles de collaboration et de partenariat dans ce domaine sont incohérents, la planification et l'exécution des investissements se font de façon tactique, et indépendante et les faibles taux d'adoption de technologies peuvent être attribués en partie à une mauvaise compréhension ou une mauvaise capacité de promouvoir ces projets.

Troisièmement, il manque de cadres stratégiques et de soutien. Actuellement, il n'y a aucune stratégie nationale sur les villes intelligentes. Il y a un manque de financement spécial à long terme à l'appui de l'intégration et de l'infrastructure, et il faut prévoir des mesures incitatives pour les applications régionales et communes. Les intérêts du secteur privé ne sont pas toujours harmonisés avec ceux du secteur public, et nous croyons que de telles politiques pourraient aider à changer le paradigme et à reconnaître les avantages pour le capital social.

Pour relever ces défis, nous avons cerné trois recommandations.

Premièrement, nous croyons qu'il faut apporter des modifications à la stratégie numérique canadienne. Cette stratégie devrait inclure tous les secteurs et mettre l'accent sur l'état de préparation à l'économie numérique, une connectivité universelle et sans frontières, les villes intelligentes et l'Internet des objets. Par conséquent, la stratégie devrait tenir compte des réalités des collectivités de toutes les tailles.

Deuxièmement, nous recommandons de promouvoir une stratégie régionale sur les villes intelligentes qui s'efforce de régler les problèmes plutôt que de simplement mettre des technologies en place.

Enfin, nous encouragerions la mise en place d'un financement spécial à long terme pour des réseaux numériques fiables et connectés, l'intégration des technologies de l'infrastructure, des bancs d'essai locaux et des recherches appliquées dans le contexte municipal. Ces mesures de soutien — possiblement par l'intermédiaire d'un élargissement du Défi national des villes intelligentes, en plus des autres programmes d'infrastructure municipaux, sont essentiels si on veut régler les problèmes de capacité d'infrastructure mentionnés ci-dessus.

Merci.

• (1110)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Mellouli, allez-y, s'il vous plaît. Vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Sehl Mellouli (professeur titulaire, Université Laval, Faculté des sciences de l'administration, à titre personnel): Merci, madame la présidente, et bonjour à toutes et à tous.

Je vais présenter aujourd'hui quelques résultats de recherches qui ont été conduites par l'Université Laval, mais tout d'abord, je tiens à remercier le Comité de cette invitation. C'est un très grand plaisir de participer à vos travaux.

Je vais présenter brièvement une étude sur les villes intelligentes qui a été conduite dans certaines villes du monde et à laquelle j'ai participé, afin d'essayer de comprendre ce concept et de l'adapter au contexte canadien.

Cette étude nous a montré que les villes intelligentes tournent autour de huit concepts clés: la technologie, l'organisation, la politique, l'économie, la gouvernance, l'environnement naturel, les infrastructures existantes, ainsi que les gens et les communautés. C'est sur ce dernier aspect que je vais axer ma présentation.

Aujourd'hui, on se pose beaucoup de questions sur les villes intelligentes. Plus tôt, on a parlé de la participation citoyenne ou de l'engagement citoyen en expliquant comment le citoyen devient un cocréateur de cette infrastructure.

En collaboration avec la Ville de Québec et un organisme non gouvernemental, nous avons essayé de voir comment on peut être mieux à l'écoute des citoyens. À cette fin, nous avons essayé de

développer des outils intelligents. C'est là qu'il serait important qu'on investisse dans l'intelligence artificielle. Ces outils intelligents permettent à la Ville de connaître et d'analyser les besoins de ses citoyens. Cette information est diffusée sur Twitter, Facebook, des plateformes dédiées ou des forums de discussion. Cela permet à tout le monde de comprendre ce que les gens veulent sans avoir à lire les documents.

Aujourd'hui, la participation citoyenne pose certains problèmes parce que les gens ne savent pas s'ils ont participé au processus, si on a entendu leurs avis et si on en a tenu compte.

Si l'on veut construire une ville intelligente, des infrastructures sont non seulement nécessaires, mais il faut également placer le citoyen au centre de ce développement. Ainsi, les gens s'exprimeraient et verraient que leurs avis ont été considérés. Cela améliorerait la vie sociale et permettrait également à nos villes d'avoir un leadership local et international. Nos villes deviendraient des exemples au plan international. L'entrepreneuriat et le leadership dont elles feraient preuve les rendraient attrayantes.

Le Canada pourrait prendre des mesures pour renforcer la cocréation avec les citoyens, afin que les villes répondent à leurs besoins et à leurs attentes. Il faudrait voir au développement d'infrastructures technologiques intégrant les gens de tous âges et de toutes catégories sociales. Cela nécessiterait un changement du mode de gouvernance. Cela donnerait des villes qui sont à l'écoute des citoyens et non pas des villes qui donnent des ordres aux citoyens.

Dans le cadre de nos recherches, nous avons observé qu'il y a certains obstacles à cet égard, tant au Canada que partout dans le monde.

Il y a la question de la fracture numérique. Dans certaines villes, 30 % de gens n'utilisent pas le numérique. Il y a aussi des enjeux éthiques par rapport à l'utilisation des technologies, par exemple ce qu'on appelle le *tracking* des gens. D'autres obstacles sont liés à une absence de volonté politique. Je reviens à la participation citoyenne. Il faut donc intégrer les gens au processus et une certaine volonté politique est nécessaire si l'on veut y arriver.

Les mesures que pourrait prendre le gouvernement fédéral concernent le soutien de l'infrastructure existante des TI. Il doit encourager l'innovation ainsi que la cocréation et appuyer la société civile dans ses démarches, afin de construire des villes intelligentes qui répondent aux besoins de leurs citoyens.

Merci beaucoup.

• (1115)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Avant de passer aux questions, je tiens à souligner la présence de Marc Miller, le secrétaire parlementaire du ministre de l'Infrastructure, et de Karen McCrimmon, la secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Parmi les visiteurs, aujourd'hui, mentionnons la présence de Lesley Hogg, qui est d'Irlande du Nord. Lesley est la greffière de la Northern Ireland Assembly. Elle se trouve au Canada pendant quelques jours.

Bienvenue. Nous sommes heureux que vous soyez parmi nous.

Nous allons maintenant passer à M. Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins du temps qu'ils consacrent aujourd'hui au Comité pour l'aider dans ses travaux.

Ma première question s'adresse à vous, madame Heron.

Je veux d'abord vous féliciter. Je suis très heureux d'avoir écouté ce que vous aviez à dire. À ma connaissance, c'est la première fois que nous entendons un témoin nous faire part d'une telle préoccupation à l'égard des petites et moyennes municipalités.

Dans le cadre de ce dossier, nous n'avons entendu que des représentants de grandes villes. Or la situation des plus petits milieux est l'une de mes préoccupations personnelles. Le fait qu'une municipalité de 65 000 habitants ait pu se propulser au niveau des villes intelligentes est selon moi très intéressant. J'aimerais que vous nous parliez davantage de la façon dont vous vous y êtes pris dans votre municipalité.

Un des enjeux importants est la connexion Internet. Le gouvernement dispose à cet égard d'un budget de 500 millions de dollars. Je pense que ce sont des miettes, étant donné qu'on parle ici de connecter l'ensemble des municipalités régionales au Canada.

Que pouvons-nous faire si nous n'avons pas accès à cette connexion? D'après vous, les municipalités peuvent-elles arriver à se connecter sans le soutien du gouvernement fédéral?

[Traduction]

Mme Cathy Heron: Merci d'avoir souligné notre taille. Nous comptons maintenant 65 000 habitants, alors, en fait, nous nous considérons comme une ville de taille moyenne.

Notre ville est assez urbanisée, puisque nous sommes tout juste à l'extérieur d'Edmonton, mais nous avons créé ce plan directeur de façon très locale. Nous nous appelons l'Alberta Smart City Alliance, et nous avons constaté deux ou trois choses dans le cadre du processus de création d'alliances. Nous avons constaté que les petites municipalités qui comptent environ 1 000 personnes et où il y a un seul administrateur qui exploite toute la municipalité n'ont pas la capacité d'intégrer certaines des technologies intéressantes qui aident à améliorer l'efficacité des plus grandes municipalités. Cette reconnaissance initiale nous a fait comprendre qu'il faut travailler en partenariat et miser sur la collaboration. Grâce à l'alliance, nous pouvons communiquer nos idées et partager notre capacité avec le personnel administratif, entre autres.

Nous reconnaissons que, au Canada, on met beaucoup l'accent sur l'accès à large bande pour connecter les petites collectivités rurales, mais en tant que collectivité de taille moyenne, nous avons l'impression que, même si les grandes villes ont la capacité nécessaire et que les petites municipalités et les municipalités rurales obtiennent beaucoup d'aide du gouvernement fédéral, les villes de taille moyenne sont un peu oubliées dans le cadre de cette initiative. Nous avons adopté une approche en vertu de laquelle nous allons travailler de pair avec les grandes et les petites villes et, de cette façon, nous allons tous bénéficier du résultat final.

Nous sommes très heureux d'avoir entendu la décision du CRTC au sujet de la prestation d'un accès à large bande assorti de vitesses de téléchargement de 50 mégabits par seconde à tout le monde au Canada. Même si St. Albert est une zone assez urbaine, nous n'avons pas un tel accès partout dans notre municipalité, surtout dans certains de nos parcs industriels. Si nous voulons rester compétitifs dans la région, nous devons être en mesure d'attirer des entreprises, et elles ont besoin de vitesse rapide — en aval et en amont — pour être motivées à venir chez nous. De plusieurs façons, nous avons de la difficulté à leur fournir un tel accès. Selon nous, le gouvernement

fédéral doit reconnaître aussi la situation des villes de taille moyenne.

● (1120)

[Français]

M. Alain Rayes: Votre municipalité, qui compte 65 000 habitants, a-t-elle eu accès à des programmes fédéraux pour réaliser son projet de ville intelligente ou s'agit-il d'une initiative locale, réalisée par des gens et des organisations qui se sont pris en main?

[Traduction]

Mme Cathy Heron: Nous avons la taxe sur l'essence, comme toutes les autres municipalités du Canada, mais nous n'avons pas injecté de ces fonds dans les technologies visant à rendre les villes intelligentes. Notre initiative est vraiment ancrée sur la communauté, et nous tentons de faire avancer les choses de notre niveau local.

Même si je n'aime pas le mot « tendance », les villes intelligentes sont un sujet qui est en train de devenir une priorité dans les revues municipales, et ainsi de suite. J'ai participé à des conférences et j'essaie d'apprendre ce que je peux. Essentiellement, nous avons tout fait par nous-mêmes, sans l'aide du gouvernement fédéral ni même du gouvernement provincial. Dans le cadre des travaux de notre alliance, nous misons sur une collaboration avec IBM, Cisco et l'Université de l'Alberta. C'est vraiment une initiative communautaire.

[Français]

M. Alain Rayes: D'accord.

Selon moi, il n'y aura jamais assez d'argent pour régler tous les problèmes de la société, particulièrement en matière d'infrastructures. J'ai le sentiment profond que, dans les grandes municipalités, la densité de la population fait en sorte qu'il serait rentable pour les entreprises privées d'investir dans l'infrastructure numérique ou dans les projets à cet égard, mais que ce serait impossible de le faire dans les petites municipalités. Comme vous l'avez si justement dit, une municipalité de 1 000, 2 000 ou 3 000 habitants ne compte qu'un ou deux employés. C'est la même personne qui joue le rôle de secrétaire, de trésorier et de directeur général et qui soutient le conseil municipal.

Est-ce que le gouvernement devrait accorder en priorité des fonds aux petites et moyennes municipalités, de façon à offrir des infrastructures là où le secteur privé n'a pas intérêt à le faire?

Devrait-il, au minimum, soutenir le secteur privé pour générer une certaine rentabilité, de façon à permettre aux municipalités d'accéder à l'infrastructure et, par la suite, de mettre sur pied des projets de ville intelligente? Sinon, croyez-vous qu'il devrait s'agir d'un projet plus large où le meilleur gagnerait?

Dans ce dernier cas, on sait comment les choses risquent de se passer, étant donné que les grandes villes ont des ressources, sont plus rapides, font jouer leurs contacts ainsi que le lobbying et obtiennent la large part du gâteau. Cela fait en sorte que les régions sont encore laissées à elles-mêmes.

[Traduction]

Mme Cathy Heron: Pour commencer, je suis d'accord: il n'y aura jamais assez d'argent. Même en tant que municipalité, on nous demande de décider à quoi affecter le financement, tout comme doit le faire le gouvernement fédéral, alors c'est quelque chose que je reconnais.

Je crois que nous avons beaucoup parlé de la façon dont le gouvernement fédéral peut nous soutenir. Une de nos recommandations, c'est que, s'il devait y avoir un volet de financement spécial reconnaissant les initiatives de villes intelligentes, nous aimerions que la préférence soit accordée aux demandes présentées en partenariat par une région. St. Albert fait partie de la région de la capitale, qui compte 24 municipalités. Nous réalisons nos activités de planification ensemble. Nous avons un plan de croissance commun.

Le gouvernement provincial a commencé à reconnaître l'opportunité d'accepter les demandes qui sont fondées sur des partenariats et la collaboration. Si nous voulions obtenir des fonds pour élargir le réseau de fibre optique dans la région, par exemple, je crois qu'il serait bénéfique que le gouvernement fédéral puisse dire: « regardez, Edmonton, St. Albert et même la petite Morinville travaillent tous en collaboration pour mettre en place le système de fibre optique en équipe plutôt que de tout faire individuellement ». Parce que...

• (1125)

La présidente: Madame Heron, je dois vous interrompre.

Mme Cathy Heron: Pas de problème.

La présidente: J'essaie d'être très généreuse à l'égard de mes collègues, mais parfois...

Des voix: Oh, oh!

Le président: Monsieur Fraser.

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

Vous constaterez, j'en suis sûr, que mes questions reprennent exactement là où M. Rayes s'est arrêté.

Madame Heron, je viens aussi d'une région caractérisée par ses petits villages et ses collectivités rurales. L'un des défis que nous avons, c'est qu'il y a de multiples municipalités. Il y a récemment eu un référendum. Les collectivités n'étaient absolument pas intéressées par une fusion, mais il semblait y avoir une volonté de coopérer.

Avez-vous des suggestions à formuler quant à la façon dont les municipalités pourraient se réunir pour mettre au point une stratégie régionale qui s'appliquerait à l'ensemble des petites municipalités?

Mme Cathy Heron: J'ai mentionné notre comité de la région de la capitale. En fait, il y a eu un décret ministériel émis par la province exigeant que nous travaillions ensemble. C'est dans la région d'Edmonton. Plus au sud, en Alberta, la région de Calgary n'est pas visée par un même décret ministériel, et les gens là-bas ont de la difficulté à trouver ce terrain de collaboration.

J' imagine que j'aimerais souligner la réussite du comité de la région de la capitale. Nous avons mis au point un plan de croissance. Le comité a voté pour l'adoption du plan à l'unanimité. Nous envisageons de réaliser des activités de développement économique à l'échelle de la région plutôt que de laisser chaque municipalité s'en occuper, par exemple. On pourrait donc peut-être souligner les exemples de réussite de collaboration régionale pour montrer que c'est la façon à privilégier.

Il y a huit ans, c'était une exigence de la province. Beaucoup de personnes n'ont pas apprécié. Il y a encore de mauvais sentiments qui perdurent, mais les réussites et les avantages liés au fait d'appartenir à une région l'emportent facilement sur la perte d'autonomie locale.

M. Sean Fraser: Vu les petites municipalités qu'on retrouve dans une telle région, je constate que bon nombre d'elles n'ont pas nécessairement la capacité individuelle d'en faire plus qu'elles n'en font. C'est parce que beaucoup de personnes y travaillent à temps partiel; pour d'autres, c'est quelque chose qu'ils font à la retraite. Ils

font tout de même de l'excellent travail, mais avez-vous des suggestions à formuler quant à la façon dont le gouvernement fédéral pourrait peut-être aider à renforcer la capacité nécessaire pour concevoir un plan de ville intelligente à long terme?

Mme Cathy Heron: Selon moi, le simple fait d'avoir cette conversation est utile.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, l'une de nos recommandations, c'est de modifier la stratégie numérique pour inclure une stratégie nationale sur les villes intelligentes. Comme un témoin précédent l'a mentionné, c'est en grande partie une question de volonté politique. Ce que je constate, c'est que, autour de la table, il y aura deux maires de municipalités différentes de la même taille, et l'un participera activement au travail de collaboration régional tandis que l'autre n'y souscrit pas.

C'est en grande partie la volonté politique qui doit changer. Je crois qu'il faudra pour ça comprendre les avantages. Les avantages ne concernent pas seulement l'infrastructure. Les avantages sont tellement vastes. Ils touchent aussi les capacités sociales. Nous avons parlé tantôt de l'inclusion numérique. Si nous nous dirigeons aussi rapidement vers un monde numérique dans lequel on pourra voter en ligne et payer une licence pour son chien sur Internet, par exemple, si une personne n'a pas accès à ça, elle est exclue, et elle ne participe pas à notre société. Nous devons nous assurer qu'elle participe.

Je crois aussi qu'une des réussites de notre plan directeur vient de l'importante adhésion de nos résidents. Nous avons un comité composé de deux conseillers municipaux, d'employés et de résidents, et nous avons interagi avec de nombreux citoyens.

M. Sean Fraser: C'est une bonne transition, puisque j'ai aussi une question à poser à M. Quigley.

Durant votre déclaration, vous avez parlé du besoin de favoriser un changement de culture afin que les membres du public comprennent que l'infrastructure est un sujet excitant. Honnêtement, ce ne l'est guère lorsqu'on parle de canalisations d'eau. De quelle façon pouvons-nous obtenir ce niveau d'engagement du public pour créer une stratégie sur les villes intelligentes?

M. Kevin Quigley: Je suggérerais comme possibilité le point que j'ai soulevé, qui, selon moi, est peut-être lié à ce qu'a dit Cathy sur la façon de mobiliser les gens. Une des façons de procéder serait peut-être d'obtenir de meilleures données.

Il y a un excellent centre de recherche à Cambridge, un centre sur l'infrastructure intelligente, où les chercheurs réfléchissent à toutes les technologies auxquelles nous avons accès afin d'obtenir de meilleures données pour savoir quels sont les actifs que nous utilisons, et ceux que nous n'utilisons pas. Si nous pouvons obtenir de meilleures données, nous pourrions peut-être en fait montrer que nous n'avons pas besoin de certains des actifs et de certaines des infrastructures que nous avons alors qu'il est très coûteux de les entretenir.

Si nous pouvions présenter ce genre de données aux gens et leur dire que nous dépensons beaucoup d'argent pour maintenir ces actifs dont nous n'avons plus besoin et que nous leur disions: « voici ce que nous faisons » — et ce pourrait être d'investir dans l'infrastructure ou d'en changer la vocation pour ces raisons —, je crois que ce serait un argument très convaincant.

• (1130)

[Français]

M. Sean Fraser: Monsieur Mellouli, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

J'ai la même question que mon collègue a posée précédemment. Comment pouvons-nous engager les gens à élaborer une stratégie pour établir des villes intelligentes qui répondent à leurs besoins?

M. Sehl Mellouli: Deux aspects sont à considérer au sujet de l'engagement des citoyens par rapport à une ville intelligente.

Pour ce qui est du premier aspect, permettez-moi de prendre l'exemple de la structure de la ville de Québec. Dans cette ville, il y a beaucoup de conseils de quartier qui sont à l'écoute des citoyens. Je pense que c'est un espace qui permettrait d'engager les citoyens dans une stratégie de ville intelligente. Si on veut que le citoyen se l'approprie, il faudra que les quartiers se l'approprient également.

Le deuxième élément porte sur le fait qu'il faudrait bien considérer les disparités qui existent entre les quartiers d'une même ville. Il y a des quartiers qui sont hautement branchés et d'autres qui ne le sont pas. L'élargissement de la fracture numérique poserait un très grand problème dans l'adoption de ce qu'est une ville intelligente.

À mon avis, et selon l'expérience que j'ai à la ville de Québec avec certains projets de recherche, le citoyen est vraiment au cœur des préoccupations en matière de ville intelligente. Pour qu'il soit au cœur des préoccupations, il faut que la société civile qui l'encadre soit au cœur du processus. Les conseils de quartier sont une des composantes principales de la société civile. Ils peuvent jouer un rôle important et majeur pour diffuser l'information et amener le citoyen à s'engager. Rapprocher l'administration publique des conseils de quartier et définir des cadres qui régissent les relations entre les conseils de quartier et les villes amèneraient à engager le citoyen à adopter le concept de ville intelligente. Au-delà de l'adoption du concept de ville intelligente, je pense qu'il est également important...

[Traduction]

La présidente: Je suis désolé, mais je dois vous interrompre. Vous pourriez peut-être formuler certains de ces commentaires en répondant aux questions d'un autre membre.

Nous allons passer à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins qui comparaissent devant nous ce matin et qui nous apportent un angle nouveau par rapport à tout ce que nous avons entendu précédemment.

Mes premières questions s'adresseront à M. Mellouli.

L'étude à laquelle vous avez contribué est-elle disponible? Le Comité pourrait-il la consulter?

M. Sehl Mellouli: Oui. L'étude est disponible. Elle a été publiée dans une revue scientifique. Je peux la partager avec vous. C'est une étude qui a été référencée plus de 700 fois dans la littérature scientifique.

M. Robert Aubin: Merci.

Vous avez parlé de la fracture numérique qu'on retrouve partout. Vous avez parlé d'entre 20 et 30 % de la population. Je me pose tout le temps une question. Ma mère, qui est maintenant décédée, était branchée. Elle se situait donc probablement parmi les 70 à 80 % de la population qui sont branchées. Toutefois, sa capacité de navigation se limitait à quelques courriels et à Facebook.

Au sujet de la fracture numérique, existe-t-il des données sur la capacité de navigation de ces 70 à 80 % de gens qui sont branchés?

M. Sehl Mellouli: Je ne peux pas vous donner de chiffres sur les données portant sur la capacité de navigation. Par contre, je sais

qu'une expérience a eu lieu à cet égard dans un endroit dans le monde. J'ai oublié le nom de la ville, mais je peux vous parler de l'expérience. Il s'agissait d'amener les personnes âgées à naviguer sur Internet en faisant de l'accompagnement social. On a d'abord initié une, deux ou trois personnes d'un milieu donné. Par la suite, elles sont devenues des catalyseurs pour amener d'autres personnes du même âge à utiliser Internet.

M. Robert Aubin: D'accord.

Je suis désolé de vous interrompre, mais six minutes passent tellement rapidement.

Si on veut que 80 % de la population branchée soit efficace sur Internet, doit-on prévoir une ou deux générations avant qu'on puisse dire que non seulement il n'y a plus de fracture numérique, mais que l'ensemble des gens branchés sont en mesure de se servir d'Internet?

M. Sehl Mellouli: Aujourd'hui, on voit la fracture numérique. Je pense que d'ici une ou deux générations, on sera en mesure de dire qu'il n'y en aura plus parce que les jeunes utilisent déjà les outils. Cependant, je pense qu'un accompagnement sur le terrain est nécessaire pour les 20 % de la population qui n'utilise pas la technologie.

• (1135)

M. Robert Aubin: Dans l'étude dont vous faisiez mention, vous avez dit qu'il y avait huit concepts clés. J'en ai retenu deux qui m'apparaissent particulièrement importants et qui vont peut-être ensemble. Il s'agit de la politique ainsi que des gens et des communautés.

Peut-on penser au-delà de l'infrastructure habituelle que sont les voitures intelligentes, les applications pour du stationnement et le transport en commun, c'est-à-dire des choses qu'on voit couramment? Peut-on penser à une nouvelle façon de faire de la politique avec un gouvernement branché, peu importe qu'il soit aux niveaux municipal, provincial ou fédéral? Peut-on penser à une révolution des institutions politiques qui passerait par une meilleure infrastructure technologique?

M. Sehl Mellouli: Je suis tout à fait d'accord sur ce point. Il faudrait trouver des canaux de communication technologiques qui permettraient aux institutions politiques de communiquer avec les gens et qui permettraient aussi aux citoyens de s'exprimer dans un contexte où leurs propos seraient pris en considération par le milieu politique.

Si une rupture est maintenue entre le domaine politique et les gens, et que les citoyens n'ont pas de rétroaction sur ce qu'ils ont dit ou fait, ils vont perdre tout intérêt. C'est ce qu'on observe aujourd'hui dans le cadre de bien des projets.

M. Robert Aubin: Merci.

Comme il me reste encore une minute, j'ai aussi une question pour M. Quigley.

Dans le cadre de vos observations préliminaires, vous avez dit que, contrairement à d'autres pays, le Canada semblait n'avoir aucun plan de coordination. Je pense, à ce sujet, que vous avez mentionné la Nouvelle-Zélande.

À quoi ressemble ce plan que nous devrions mettre en oeuvre? J'imagine qu'il faudrait le faire assez rapidement. De quel horizon, en termes d'années, parle-t-on dans le cas des autres pays?

[Traduction]

M. Kevin Quigley: Le plan de la Nouvelle-Zélande porte sur 30 ans. Je crois que c'est un bon horizon temporel qui permet de se faire une bonne idée de ce qui se passe. Nous pouvons mettre beaucoup l'accent sur l'infrastructure, mais, au bout du compte, lorsque nous parlons d'infrastructure, nous parlons en fait de l'avenir. À quoi ressemble l'avenir? Quelles infrastructures devons-nous commencer à construire aujourd'hui en prévision de l'avenir, de façon à ce que nous puissions aiguiller l'avenir dans une direction où nous voulons prospérer, en tenant compte de la sécurité, de l'environnement, des routes commerciales et de toutes ces choses?

Selon moi, le fait d'adopter un point de vue général... Le plan de la Nouvelle-Zélande vise une période de 30 ans, mais on parle d'une forme de gouvernement différente là-bas, dans la mesure où c'est un plus petit pays et qu'il est peut-être plus facile de prévoir un horizon temporel de 30 ans là-bas qu'il ne serait possible de le faire au Canada, vu la dynamique fédérale-provinciale. Malgré tout, un plan à plus long terme serait, selon moi, très utile.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Il vous reste 45 secondes.

M. Robert Aubin: Je vais essayer de poser une autre question.

[Français]

Madame Heron, est-ce que, dans l'une ou l'autre des municipalités de votre alliance — à St. Albert, par exemple —, cette nouvelle technologie de branchement a donné lieu à des expériences de gouvernance politique au niveau municipal?

[Traduction]

Mme Cathy Heron: Quelle autre municipalité utilise les technologies? C'est votre question?

[Français]

M. Robert Aubin: Non. Je veux savoir lesquelles utilisent cette technologie pour changer les relations entre l'administration municipale et le citoyen.

[Traduction]

Mme Cathy Heron: Je ne sais pas exactement et précisément de quelle façon ils mobilisent les citoyens, mais je vois que les technologies ont l'occasion de permettre un meilleur engagement.

Par exemple, hier soir, le maire d'Edmonton a tenu une conversation en direct sur Facebook au sujet de l'expansion du système léger sur rails. C'est une très bonne façon qui permet aux gens de rester chez eux, les pieds sur le divan, tout en parlant au maire d'Edmonton. Il a réussi très bien à faire en sorte que les résidents se sentent entendus. Il les écoute, et il le fait assez fréquemment. Il utilise les technologies pour atteindre un objectif ultime.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Iacono.

[Français]

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

Veillez prendre note que je partagerai le temps qui m'est alloué avec mon collègue, M. Hardie.

Je veux remercier les témoins d'être venus partager avec nous leurs connaissances sur les villes intelligentes.

Ma question s'adresse à M. Mellouli.

Comment peut-on s'assurer que les technologies et les concepts utilisés d'une ville à l'autre puissent concorder?

Par exemple, si j'ai un véhicule autonome, comment puis-je m'assurer que, partout où je circule, les technologies pour communiquer les informations à mon véhicule sont en place et en mesure de communiquer avec les systèmes dont disposent ma voiture?

M. Sehl Mellouli: Pour ce faire, le Canada devrait se doter d'une infrastructure qu'on appelle l'Internet des objets. Si je veux qu'un véhicule autonome se déplace sur les routes canadiennes, que des données soient recueillies et que d'autres soient fournies, il faut, pour que cette connexion soit possible, disposer de l'infrastructure nécessaire. L'Internet des objets est l'une des composantes majeures de cette infrastructure. Il faut installer partout des capteurs qui permettent de communiquer et de fournir les données nécessaires pour que la voiture puisse se déplacer. Sans cette infrastructure, la voiture autonome ne pourra pas se déplacer d'un bout à l'autre du Canada.

• (1140)

M. Angelo Iacono: Merci.

Je vais vous poser une dernière question avant de céder ensuite la parole à mon collègue.

L'évolution rapide de la technologie représente un défi quant au développement des villes intelligentes.

Par exemple, si une ville décide d'investir dans une certaine technologie aujourd'hui, de quelle façon peut-elle s'assurer que celle-ci ne sera pas dépassée ou déficiente dans 5, 10 ou 20 ans?

M. Sehl Mellouli: Il y a deux choses à considérer à cet égard. Il y a l'évolution technologique, ainsi que l'évolution des standards qui soutiennent ces technologies. Aujourd'hui, on essaie de standardiser au grand maximum les technologies que nous sommes en train d'utiliser. Comme vous l'avez mentionné, si d'ici cinq ou dix ans la technologie devient obsolète et qu'on ne peut pas la mettre à jour, cela va devenir un défi considérable.

Il faudrait donc allier la technologie, parce qu'il faut être à la page, mais également s'assurer que les technologies que nous utilisons ne sont pas à 100 % propriétaires mais qu'elles s'appuient sur des standards internationaux qui nous permettent d'évoluer dans le temps.

M. Angelo Iacono: Merci.

[Traduction]

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, monsieur Iacono.

C'est une discussion fascinante.

Je tiens à dire à mon ami, M. Rayes, que s'il s'intéresse aux petites collectivités qui ont bien réussi, il devrait jeter un coup d'oeil sur Kelowna. Cette ville offre la qualité de vie d'une petite collectivité, tout en ayant investi massivement pour être une ville intelligente et fournir la colonne vertébrale, la structure, qui a permis d'attirer un très bon groupe d'entreprises.

Je pose ma question à tous les invités, mais je vais commencer par vous, monsieur Quigley. Je crois que, au fond, actuellement, nous en sommes à faire d'importants investissements dans l'infrastructure. Il y a beaucoup de façons différentes de voir la situation. Il y a la question de la durabilité de nos investissements et la façon dont nous gérons, dans les faits, la mise en oeuvre, de façon à ne pas verser trop de fonds d'un coup dans un secteur, pour ensuite tout simplement le laisser tomber.

Une chose est encore plus importante, j'imagine: les éléments fondamentaux des infrastructures de base qu'il faut mettre en place dans une collectivité et la compréhension ou la planification au sein des collectivités, afin que l'on puisse s'assurer que les investissements en infrastructure y seront rentables?

M. Kevin Quigley: C'est une excellente question. Je vais faire de mon mieux pour vous fournir certaines idées, monsieur.

Je crois qu'un des thèmes qui ressortent de certaines des discussions est l'aspect associé à l'engagement public et à la façon de rallier la collectivité.

Ce qui me préoccupe au sujet du dossier de l'engagement public, nonobstant le fait que l'engagement public semble une bonne chose, c'est qu'il peut y avoir beaucoup d'infrastructures de loisirs que les gens aimeraient voir dans leur collectivité et, franchement, cela peut donner des résultats populaires pour tout le monde. Selon moi, c'est ce que nous avons constaté dans le cadre de certains des investissements en infrastructure. Les fonds ont été consacrés à la construction de centres de loisirs et de piscines.

En fait, la création d'infrastructure de loisirs peut attirer une main-d'oeuvre qualifiée dans nos collectivités et tout en en faisant des endroits plus plaisants où vivre. Cependant, je ne suis pas sûr que le grand public a les outils voulus pour comprendre les compromis lorsqu'on choisit une piscine plutôt qu'un train de banlieue ou les véhicules sans conducteur. Selon moi, il est là, le noeud du problème. Il faut réaliser d'importantes activités de mobilisation et de sensibilisation à long terme pour expliquer aux gens quelles sont les occasions dans le domaine de l'infrastructure que nous essayons de proposer. D'une certaine façon, je crois que l'infrastructure doit venir après la sensibilisation nécessaire pour présenter la situation.

Je ne sais pas si mon commentaire vous est utile.

M. Ken Hardie: La discussion me rappelle un épisode des Simpson où on les convainc de construire un monorail en ville, et l'aventure s'est révélée un gros désastre.

Madame Heron, je veux vous poser la même question. À la lumière de votre expérience, êtes-vous convaincue de prendre les bonnes décisions en matière d'infrastructure selon des étapes qui permettent vraiment de créer une communauté intelligente, plutôt que de simplement décorer un arbre de Noël?

Mme Cathy Heron: Oui, alors s'il y a de l'argent, envoyez-le à St. Albert.

Des voix: Oh, oh!

Mme Cathy Heron: Pour ce qui est de l'approche associée aux villes intelligentes, je crois que vous devez vous rappeler que... je vais encore utiliser l'exemple de St. Albert. Nous avons une image de marque. Nous sommes la « Botanical Arts City », la ville des arts botaniques, et donc la reconnaissance qu'obtient St. Albert en tant que ville intelligente, ce n'est pas notre image de marque. Nous n'avons pas décidé de devenir une ville intelligente. Nous avons décidé d'utiliser les technologies associées aux villes intelligentes pour favoriser nos valeurs fondamentales, comme le fait d'être une collectivité sécuritaire et saine, par exemple. Lorsqu'on adopte ces

technologies, il faut qu'elles soient intégrées dans le processus réflexif de votre administration, de votre conseil et du grand public.

• (1145)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

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

Je dois vous demander, madame Heron, comment se porte mon ancien directeur administratif, M. Cotterill.

Mme Cathy Heron: Votre ancien directeur administratif travaille pour la ville de St. Albert?

M. Vance Badawey: Oui, il y a travaillé pendant un certain temps.

Mme Cathy Heron: Je suis désolée, mais je ne le savais pas.

M. Vance Badawey: Pas de problème.

Quoi qu'il en soit, je dois commencer mon intervention, madame la présidente, en disant que nous sommes ici pour parler des villes intelligentes et, selon moi, ce dossier va au-delà de ce qu'on pourrait faire. Les villes intelligentes, c'est aussi une question de ce qui existe et de ce qui existait. C'est vraiment important de s'assurer de parler de ça aussi.

Pour ce qui est de votre commentaire, monsieur Quigley, il faut absolument commencer par mobiliser nos partenaires: les municipalités, les provinces et les administrations.

Nous avons très bien entendu aujourd'hui que la collaboration — le décloisonnement — est extrêmement importante. Vous nous avez parlé aujourd'hui de créer une stratégie nationale, qui pourrait — et ce serait probablement le cas — contenir beaucoup de stratégies d'administrations individuelles qui seraient intégrées dans une stratégie nationale, laquelle fournirait ensuite un mécanisme provenant des gouvernements fédéral et provinciaux permettant aux différentes administrations d'aller de l'avant pour appliquer ces stratégies. Nous avons entendu parler de co-création et de recours à des technologies qui incluent tous les groupes démographiques. On nous a dit qu'il fallait écouter les citoyens, nos clients, qu'il fallait écouter les gens et nos collectivités.

Nous sommes chanceux, franchement, de pouvoir compter sur un grand nombre de personnes qualifiées, comme vous, qui sont toutes sur la même longueur d'onde. Nous sommes tous au diapason. Nous disons tous la même chose, y compris, ici, au sein du Comité, surtout pour ceux d'entre nous qui ont des origines similaires et qui, dans une ancienne vie, oeuvraient au niveau municipal, comme maire, conseiller, bénévole, partenaire ou intervenant dans différentes organisations.

Pour aller au-delà de ce dont nous parlons et du fait que nous utilisons le même langage, ce qui m'intéresse vraiment, ce sont les prochaines étapes. Comment nous rendons-nous là? D'un côté, nous voulons vraiment régler la question liée à la politique. Nous voulons nous assurer de créer un programme pragmatique qui mise davantage sur une approche « équipe Canada » incluant tout le monde — toutes les parties de la Chambre, tous les partenaires, comme vous — afin de pouvoir vraiment franchir les prochaines étapes. Selon vous, quelles sont ces prochaines étapes?

Mme Cathy Heron: Je vais répéter certaines des choses que j'ai dites dans ma déclaration préliminaire. Nous voulons vraiment que la stratégie numérique canadienne soit modifiée pour inclure tout ce qui touche les villes intelligentes. Je sais que je ratisse large en parlant ainsi, mais on pourrait alors harmoniser à l'échelle du pays, selon moi, un certain accent mis sur les villes intelligentes.

En réponse à la question de savoir s'il y a suffisamment de financement ou non, lorsque j'ai dit qu'il n'y en avait probablement pas assez, je crois de même que des occasions s'offrent au gouvernement fédéral, aux gouvernements provinciaux et peut-être même aux entités locales de prévoir certaines mesures incitatives afin que le secteur privé puisse bénéficier d'allègements fiscaux, entre autres, pour travailler en collaboration avec le secteur public afin de mettre au point certaines de ces choses. Ce qui est nécessaire, ce n'est pas toujours une question de dollars. S'il y a une occasion de financement, je crois que ce doit être des fonds réservés. Je ne veux pas utiliser les fonds de la taxe sur l'essence et m'en servir pour les technologies intelligentes et ainsi les retirer au financement de l'infrastructure essentielle. En même temps, si je bâtis une infrastructure essentielle, nous passons vraiment à côté d'une occasion en n'intégrant pas certaines des technologies aujourd'hui qui pourraient nous rendre plus efficaces à l'avenir.

M. Vance Badawey: Encore une fois, nous sommes sur la même longueur d'onde, et on en revient à mes commentaires du début, soit qu'il faut se pencher sur ce qu'est, notamment, notre déficit en matière d'infrastructure et, franchement, sur ce à quoi doit servir principalement la taxe sur l'essence. Toutes les municipalités consacrent les fonds tirés de la taxe sur l'essence aux routes, aux systèmes d'aqueduc, aux eaux usées et au transport en commun et elles s'en servent pour essayer de combler le déficit en matière d'infrastructure, ou ce qu'il était.

Alors, maintenant, que pouvons-nous faire en ce qui concerne les villes intelligentes? N'êtes-vous pas d'accord pour dire qu'il faudrait que des administrations individuelles, qu'elles soient locales, régionales et même provinciales, dans une certaine mesure, définissent une stratégie communautaire d'amélioration ou de croissance des villes intelligentes qui inclurait aussi un plan de gestion des actifs ou qui s'appuierait sur un tel plan, pour que l'on puisse s'assurer qu'on s'occupe des actifs — les réparations, l'entretien et le remplacement —, tout en tenant compte aussi de l'avenir, de ce qu'on entend par « vision », qui est, selon moi, le mot clé. Bien sûr, aussi, les investissements dans les infrastructures permettraient de donner suite aux recommandations associées à la vision, et les fonds viendraient d'une source réservée, comme vous l'avez mentionné.

Diriez-vous aussi que ces efforts pourraient s'appuyer sur les stratégies actuelles, comme la stratégie nationale du transport, les stratégies sur les villes intelligentes ou l'infrastructure ou d'autres encore que réalisent peut-être nos partenaires, et que les efforts s'appuieraient aussi sur nos actifs, notre emplacement, notre lien constant avec les États-Unis en raison de leur étroite proximité? Diriez-vous que tout cela fait aussi partie du programme général?

Mme Cathy Heron: Je suis tout à fait d'accord, oui. Il y a aussi certaines stratégies régionales et locales. Si on voulait mettre en place quelque chose de nouveau, alors il ne faudrait peut-être miser non pas sur une intégration ponctuelle des technologies, mais sur une stratégie bien réfléchie et bien appliquée dans chaque municipalité ou région.

M. Vance Badawey: Ce qui pourrait fonder une stratégie nationale.

• (1150)

Mme Cathy Heron: Absolument.

M. Vance Badawey: Croyez-vous que votre première étape pourrait consister à mobiliser la Fédération canadienne des municipalités, éventuellement à sa prochaine conférence, ici, à Ottawa...

Mme Cathy Heron: Je vais être ici, oui.

M. Vance Badawey: ... pour commencer ce processus et, peut-être, passer un peu de temps avec la FCM en tant que partenaire, comme elle l'a toujours été, pour amorcer cette discussion nationale, ce qu'il faudrait faire avec tous les partenaires?

Mme Cathy Heron: Assurément. Je crois que les choses bougent déjà au sein de la FCM afin d'enclencher les choses. La Fédération va voter sur certaines résolutions qui vont en ce sens en juin.

M. Vance Badawey: Monsieur Quigley, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Kevin Quigley: J'ai quelques points à soulever, puis je vais peut-être formuler un commentaire sur la question de l'engagement de la ville.

Pour répéter certains des commentaires que j'ai faits tantôt, je crois que vous devez commencer par un plan, une vision à long terme, déterminer là où tout ça s'en va. Je crois que vous avez besoin d'une meilleure coopération régionale, et c'est quelque chose qui va au-delà de la ville vers les régions, vers les collectivités-dortoirs et les collectivités rurales. Il faut aller de l'avant ensemble.

Je crois qu'il faut assurer une meilleure gestion des actifs, et nous avons donc besoin de meilleures données, mais il faut aussi regarder les actifs que nous n'utilisons pas, les actifs que nous pouvons mettre hors service parce qu'ils coûtent beaucoup d'argent à la longue. Vous ne pouvez pas imaginer le nombre de fois où j'ai eu une discussion avec des gens au sujet d'anciens ponts que personne n'utilise, et, malgré tout, on les entretient parce que c'est impopulaire de retirer des infrastructures aux gens.

M. Vance Badawey: Des rendements à valeur ajoutée sur d'anciens investissements...

M. Kevin Quigley: C'est exact, mais nous construisons constamment de nouvelles choses, et c'est très excitant et intéressant. En réalité, le fait de mettre hors service quelque chose ou de l'éliminer n'est pas populaire, mais je crois qu'il faut avoir ces conversations. Ce serait utile d'avoir de meilleures données pour montrer que ces ponts ne sont plus utilisés et que nous pouvons les mettre hors service.

Puis, bien sûr, il faut des responsabilités claires quant à la teneur des cibles, même les cibles provisoires, ce que nous voulons réaliser au fil du temps, afin que nous puissions nous diriger dans une direction qui, au bout du compte, nous mènera là où nous voulons en venir.

Pour ce qui est de l'enjeu lié à la ville, j'imagine que je vous mettrais en garde. Ce qui me préoccupe un peu, puisque je viens de Nouvelle-Écosse, où il n'y a pas beaucoup de grandes villes et où il y a beaucoup d'enjeux régionaux, c'est que nous avons besoin d'une meilleure coopération collective dans certains de ces dossiers. Si nous misons exclusivement sur les villes, je suis préoccupé au sujet de la possible coopération entre les villes et les zones environnantes.

M. Vance Badawey: C'est un bon point.

M. Kevin Quigley: Je crois qu'il y a une excellente occasion de partager les infrastructures. Au départ, je viens de Toronto, et Toronto doit travailler en coopération avec des intervenants au-delà de la zone du 416. Je crois que d'autres villes pourraient aussi apprendre de ce que Toronto a fait.

M. Vance Badawey: C'est un excellent point.

M. Kevin Quigley: Selon moi, le fait d'avoir une conversation de ville à ville ne permet pas d'aborder la question des banlieues, des collectivités-dortoirs et des collectivités rurales qui dépendent de ces centres urbains de plus en plus grands...

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Quigley.

Monsieur Berthold.

[Français]

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

Tout d'abord, pour faire le point, d'après ce que j'entends depuis ce matin, on est en train de travailler à une stratégie d'harmonisation des stratégies gouvernementales visant l'harmonisation des actions stratégiques au sujet des plans de développement stratégique au Canada. Bref, on est dans les stratégies et dans beaucoup de choses.

Présentement, on est rendus à agir concrètement mais, pendant ce temps, le train passe dans d'autres pays et d'autres communautés. Le train passe dans les grands centres. Les petites municipalités attendent des actions concrètes et davantage qu'une stratégie. Elles attendent un plan qui va les amener quelque part dans 20 ans. Ma question est donc la suivante.

Lors de chacune de vos interventions, en ce qui concerne les investissements dans le secteur municipal au niveau des infrastructures et des relations avec les citoyens qu'a mentionnées M. Mellouli, personne d'entre vous n'a parlé de la participation de l'entité qui, dans le moment, fait le plus d'argent avec le secteur numérique, c'est-à-dire les entreprises privées et les fournisseurs de services. Tous ces intervenants ont été complètement ignorés dans le cadre de vos propos ce matin.

À votre avis, madame Heron, monsieur Quigley et monsieur Mellouli, l'entreprise privée a-t-elle un rôle à jouer dans l'établissement des villes intelligentes ou doit-on uniquement se servir de l'argent public pour effectuer le déploiement rapide de ces infrastructures numériques?

Madame Heron, vous pourriez peut-être être la première à répondre à cette question.

[Traduction]

Mme Cathy Heron: J'en serais ravie.

Lorsque je réfléchis à l'industrie privée, je sais qu'il y a des entreprises comme IBM et Cisco, mais il y a aussi des entreprises de télécommunication. Je crois que c'est là où vous voulez en venir. Nous n'avons pas vraiment parlé des entreprises de télécommunication.

Dans ma déclaration préliminaire, j'ai parlé du fait que, très souvent, les priorités des entreprises de télécommunication et des municipalités ne sont pas les mêmes. Je crois que l'élaboration d'une stratégie nationale générale et de politiques favorisera cette harmonisation. Je crois que les entreprises de télécommunication ne reconnaissent pas assez les avantages liés au fait de poser le dernier mille de fibre optique nécessaire, et ainsi de suite.

L'un des avantages de notre Smart City Alliance, c'est le fait que nous avons créé cette alliance aux côtés d'intervenants de l'industrie

privée, et ce, dès le début. Il y avait aussi des universités, mais IBM et Cisco ont joué un rôle inestimable en formulant des commentaires sur la façon d'assurer l'harmonisation avec les entreprises de télécommunication. Nous constatons des résultats grâce à ces efforts. Il faut des investissements: soit des fonds fédéraux, soit des mesures incitatives poussant les entreprises de télécommunication à aller dans les plus petites collectivités, et ainsi de suite, de façon à améliorer la connectivité. Les mesures incitatives n'ont pas toujours à être de nature financière.

• (1155)

[Français]

M. Luc Berthold: Je suis heureux d'entendre cela. Effectivement, ce n'est pas toujours au gouvernement de payer pour que les entreprises privées fassent des profits par la suite, s'il y a éventuellement des profits à faire. Quand tous ces gens seront connectés, ils paieront pour des accès Internet et toutes sortes de services.

Je vais me tourner vers M. Mellouli.

Quel est le rôle des entreprises privées dans cette fracture numérique? À l'heure actuelle, 20 % des gens ne sont pas connectés, car ils n'ont pas les moyens d'avoir un téléphone cellulaire pour accéder à tous ces services municipaux dont nous faisons l'éloge depuis le début de la séance.

M. Sehl Mellouli: Avant de répondre à votre question, j'ajouterais une précision.

Les petites et moyennes entreprises que nous avons ici, au Canada, peuvent développer une expertise unique au monde si les villes deviennent également pour elles un laboratoire de recherche. Je pourrais donner des exemples de projets que nous avons menés avec des PME ici, à Québec, avec l'Université Laval, et dont les solutions ont été exportées à l'étranger.

Concernant le rôle des entreprises privées auprès de ces 20 % de personnes qui ne sont pas connectées, je crois que, en vertu de leur rôle social, les entreprises devraient redonner à la société, c'est-à-dire aider les villes à connecter ces personnes. Je crois donc que le rôle que peuvent jouer ces entreprises dans la connectivité, soit les grands joueurs des télécommunications, est de travailler étroitement avec les villes. Je sais que la Ville de Québec et IBM travaillent ensemble afin de réduire la fracture numérique.

M. Luc Berthold: Je crois que c'est une option qu'il va absolument falloir regarder. Il ne s'agit peut-être pas de forcer les entreprises privées à développer l'accès mais, au moins, de faire en sorte que ce soit de plus en plus possible d'avoir des services accessibles à un coût plus abordable pour certaines catégories de citoyens qui n'y ont pas accès ou qui ne sont pas en mesure d'y avoir accès.

Monsieur Quigley, avez-vous un mot à ajouter à ce sujet?

[Traduction]

M. Kevin Quigley: Oui, j'ai quelques commentaires à formuler à ce sujet.

Pour commencer, je vous remercie de votre question. Je suis d'accord avec vous. Je crois que le secteur privé joue un rôle majeur. La plupart des infrastructures essentielles au pays appartiennent au secteur privé et ont été mises au point par lui. Par conséquent, bien sûr, je suis de toute évidence d'accord avec vous. En fait, une bonne partie des discussions sur les infrastructures actuellement concernent la possibilité de mettre un genre de bureaucratie publique au service de l'infrastructure, et je tiens à vous mettre en garde: une telle chose pourrait tuer l'innovation. Si on est d'accord pour dire que c'est urgent, cela pourrait vraiment ralentir les choses, alors je vous dirais de faire attention.

Cependant, lorsqu'on parle à des intervenants d'un bon nombre d'industries au sujet de la façon d'assurer la réussite d'un projet d'infrastructure, ils vous diront souvent qu'ils ont besoin de renseignements plus détaillés et précis au sujet des différents projets et que le gouvernement doit s'écarter du chemin à un certain moment afin qu'un projet puisse être réalisé sans qu'il y ait trop d'interférence de façon à ce qu'ils puissent respecter les échéanciers.

Je crois que le gouvernement peut jouer un rôle dans la mesure où il peut réunir différents intervenants et assurer une vision et une approche régionale. C'est quelque chose qui est très difficile à faire pour l'industrie privée: réunir tous les intervenants afin d'avoir cette importante conversation.

Il y a un rôle pour les deux, ici, selon moi, mais, pour ce qui est de l'innovation, il faut vraiment laisser libre recours à l'industrie.

La présidente: Merci beaucoup. Voilà qui termine notre première heure.

Je remercie les témoins de nous avoir fait part de leurs pensées et idées. Nous vous sommes très reconnaissants.

Je vais suspendre la séance pour un moment afin que nos autres témoins puissent s'approcher.

• (1155) _____ (Pause) _____

• (1205)

La présidente: Nous allons reprendre la séance et demander aux témoins de prendre place.

Afin de ne pas perdre de temps, nous allons commencer tout de suite pendant que les responsables continuent de préparer la téléconférence.

Kevin Miller est directeur de la politique officielle de ChargePoint.

Merci beaucoup d'être là aujourd'hui. Nous vous cédon la parole pendant environ cinq minutes pour que vous puissiez nous présenter votre déclaration préliminaire.

M. Kevin Miller (directeur de la politique officielle, ChargePoint): Je vous remercie, madame la présidente et, par votre intermédiaire, les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

En tant que directeur de la politique officielle de ChargePoint, je suis heureux d'avoir l'occasion de m'adresser au Comité au sujet du besoin d'inclure l'électrification des transports en tant que pilier de toute initiative de ville intelligente.

ChargePoint est le réseau de poste de charge pour les véhicules électriques — les VE — le plus important et le plus ouvert du monde, avec plus de 32 000 postes de charge à l'échelle de notre réseau. Même si nos bureaux sont situés à Silicon Valley, en Californie, nous sommes déterminés à accroître l'accès aux

transports propres partout où les gens se déplacent et peu importe leur façon de le faire.

Ici, au Canada, le personnel qui s'occupe des ventes et du soutien pour ChargePoint a mis en place plus de 1 200 postes de charge dans la quasi-totalité des provinces. Le nombre augmente chaque semaine grâce à des partenariats avec des hôtes de sites de poste de charge des secteurs public et privé. Par exemple, nous venons de mettre en place plus de 20 postes de charge à l'Aéroport Pearson de Toronto de concert avec le programme de subventions provincial de l'Ontario sur les postes de charge pour VE.

ChargePoint n'est pas propriétaire de la majeure partie des postes de charge sur son réseau. Notre modèle d'affaires est plutôt similaire à celui d'Uber, qui exploite un réseau de véhicules de particuliers, ou celui d'Airbnb, qui n'est propriétaire d'aucune de ses propriétés. Nous vendons de l'équipement à des hôtes de sites de poste de charge, en plus du logiciel permettant d'en assurer la gestion, d'établir les prix et de fournir l'interface client des bornes.

Les hôtes de site peuvent inclure des particuliers et des familles qui veulent recharger leur véhicule personnel, des immeubles d'habitation, des milieux de travail, des parcs de stationnement et des garages et un large éventail d'emplacements commerciaux, en plus de bâtiments du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités. Nous sommes fiers de souligner que ChargePoint a reçu le prix Élan pour le changement des Nations unies durant la COP21 de Paris. Nous avons été choisis en raison de notre approche novatrice et échelonnable dans le cadre de la lutte aux changements climatiques.

Tous les postes de charge de ChargePoint sont « intelligents », ou en réseau. Un processus de charge intelligent est bénéfique et il constitue une valeur importante pour les conducteurs, les hôtes de sites, les exploitants de parcs automobiles, le réseau électrique et d'autres intervenants, ce dont je vous parlerai dans un moment.

Il faut que les membres du Comité sachent que la recherche sur les comportements de charge a révélé que la quasi-totalité des charges ont lieu à la maison et au travail, ce à quoi s'ajoute une très petite quantité de charges en milieu public. La charge des VE a, de façon générale, lieu lorsqu'une personne arrive à destination, pas en cours de route. Environ 60 % ou plus des charges de VE ont lieu à la maison, et ce profil de charge peut être influencé par la tarification horaire de l'électricité. Les structures de prix qui font en sorte que les personnes chargent leur véhicule à des moments où cela est bénéfique pour le réseau électrique peut créer une pression à la baisse sur les tarifs d'électricité payés par tous les contribuables, pas seulement les conducteurs de VE.

Le milieu de travail est une composante essentielle du marché. Une étude réalisée par le département de l'Énergie des États-Unis a révélé que les travailleurs sont de 6 à 20 fois plus susceptibles d'acheter un véhicule électrique s'ils peuvent le charger au travail.

Les entreprises privées peuvent maximiser l'utilisation de postes de charge donnés de façon harmonisée avec leur modèle d'affaires et aussi de façon à le renforcer. Par exemple, un magasin de détail pourrait offrir une charge gratuite d'une heure ou deux pour aller chercher de nouveaux clients, puis exiger un droit afin d'inciter certains comportements, comme le fait de libérer la borne. Le long des routes, le fait de pouvoir charger plus rapidement des VE permet d'accroître les distances parcourues par ces véhicules, ce qui réduit l'anxiété liée à l'autonomie et permet des déplacements sur de plus longues distances.

L'électrification des transports est un pilier clé qui soutient la mise en oeuvre durable et échelonnée des efforts de planification des municipalités. Elle peut permettre d'attirer de grands talents qui favoriseront la croissance de nouvelles entreprises et la création de nouveaux emplois. Elle peut permettre de réduire les coûts de transport, ce qui augmentera le revenu dont disposent les citoyens et réduira les pressions exercées sur les budgets municipaux en réduisant les coûts associés au carburant, aux activités et à l'entretien. Elle peut aussi entraîner des réductions des délais de déplacement et accroître la facilité avec laquelle les gens peuvent se déplacer en ville.

Une mobilité intelligente, propre et économique va de pair avec les infrastructures intelligentes. Une mobilité intelligente et un processus de charge intelligent sont inséparables. Quant à savoir de quelle façon le gouvernement du Canada pourrait mettre en oeuvre des initiatives de mobilité intelligente, la collaboration entre les secteurs public et privé devrait permettre de s'assurer que les hôtes de sites privés sont de la partie et devrait encourager un marché sain et compétitif qui pousse à obtenir des résultats, plutôt que d'adopter une approche unique pour surmonter les défis. On peut mettre en oeuvre toute une gamme d'initiatives stratégiques, comme la mise à jour de la réglementation de Mesures Canada pour permettre l'utilisation des postes réseautés intelligents afin de mesurer l'utilisation des postes de charge sans engager tous les coûts inutiles liés à l'installation de compteurs d'électricité redondants et d'inciter les gens à le faire.

Les codes du bâtiment résidentiels et commerciaux devraient être modernisés pour que les constructions soient prêtes pour les VE, ce qui réduira les obstacles auxquels seront confrontés les futurs locataires qui veulent mettre en place une infrastructure de charge de VE sans augmenter considérablement les coûts de construction. L'un des principaux obstacles au déploiement des postes de charge permettant l'électrification des transports, c'est le coût d'installation, qui dépasse souvent le coût de l'équipement en tant que tel. Le fait de prendre des mesures dès aujourd'hui pour permettre, à l'avenir, la prise de décisions sur l'électrification des transports évitera d'avoir à payer des coûts inutiles pour rénover certains sites qui ne sont pas prêts pour les VE.

● (1210)

On devrait encourager l'expérimentation de nouvelles technologies, comme les véhicules autonomes, tout comme on devrait revoir les politiques en matière de communication des données, de protection de la vie privée et de protection, de façon à pouvoir répondre à nos besoins en constante évolution. Certains de ces changements stratégiques peuvent être apportés directement, et d'autres devraient être cernés grâce à l'établissement de toute une gamme d'options stratégiques liées aux villes intelligentes grâce à un système modèle.

Chaque ville canadienne aura sa propre approche. Il n'y a pas une méthode universelle pour rendre les villes plus intelligentes. Cependant, dans le cas des villes qui misent sur la mobilité intelligente, il faut absolument que les technologies qui sont choisies aujourd'hui soient à l'abri du vieillissement et puissent durer pendant au moins 10 ans.

Merci de m'avoir donné l'occasion de témoigner aujourd'hui. ChargePoint croit vraiment que toute initiative sur les villes intelligentes devrait inclure l'électrification des transports en tant que pilier clé permettant de tenir compte de multiples domaines stratégiques interreliés. Nous serons heureux de servir de ressource au Comité tandis que vous continuerez votre enquête et que vous vous intéresserez à l'ensemble des façons que peuvent utiliser les municipalités pour créer une infrastructure citadine intelligente.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Miller.

Nous allons maintenant passer à la mairesse Vicki-May Hamm, de la ville de Magog. Elle participe par téléconférence. Nous allons procéder à des vérifications de notre système pour voir si tout le monde est bien connecté.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Nous verrons bien si nous sommes intelligents.

La présidente: Oui, nous le verrons bien.

Monsieur Hutchison, le président de i-Canada est coincé dans la circulation, à Toronto, et il se joindra à nous par téléconférence dès qu'il pourra. D'une certaine façon, cela semble tout à fait lié au genre de travail que nous faisons.

Madame Hamm.

[Français]

Mme Vicki-May Hamm (maire, Ville de Magog): Oui.

[Traduction]

La présidente: Bienvenue à la réunion du Comité. Nous sommes très heureux que vous ayez pris quelques minutes pour vous joindre à nous aujourd'hui. Nous allons vous accorder cinq minutes pour présenter votre déclaration préliminaire, puis vous pourrez répondre aux questions.

Allez-y, madame Hamm.

[Français]

Mme Vicki-May Hamm: Merci beaucoup, madame la présidente. Je remercie le Comité de cette invitation.

Tout d'abord, je dois vous dire qu'il y a un écho dans le son, une sorte de *feedback*. Je ne sais pas si vous m'entendez bien. J'ai manqué le début des discussions parce que je n'avais pas de son.

Je m'appelle Vicki-May Hamm. Je suis la mairesse de la ville de Magog et préfète suppléante de la MRC de Memphrémagog. Je m'adresse à vous aujourd'hui en tant que présidente du Comité sur les villes intelligentes de l'Union des municipalités du Québec. Je siège également au conseil d'administration et au comité exécutif de l'Union des municipalités du Québec.

Dernièrement, le Québec a parlé du déploiement d'une stratégie numérique. Pour nous, la société numérique de demain va toucher autant les entreprises et les écoles que les ministères. On est en grande transformation et, de toute évidence, cela touche également les municipalités.

La ville intelligente n'est pas une question d'infrastructure, quoique l'infrastructure soit également importante — je vais d'ailleurs en parler plus tard. Il y a encore plusieurs régions du Québec qui n'ont pas Internet haute vitesse, ce qui demeure une préoccupation. La ville intelligente n'est pas une question d'infrastructure.

Il s'agit d'offrir, grâce aux technologies de l'information, un meilleur service aux citoyens, d'être plus près des citoyens, d'être plus transparent et de partager la gouvernance avec les citoyens. Une ville intelligente améliore les services et contribue au développement économique des régions. Nous croyons beaucoup à cela. J'ai vécu cela personnellement à Magog. Tous les aspects d'une ville intelligente, que ce soit le développement économique, les applications et les nouveaux équipements pour améliorer les services aux citoyens, nous ont également permis d'être une ville plus attrayante pour les entreprises en région et de les inciter à venir s'établir chez nous.

Le Comité sur les villes intelligentes de l'Union des municipalités du Québec a déjà fait un bon travail en effectuant une évaluation comparative de 35 villes dans le monde, en partenariat avec le CEFRIO. Nous sommes actuellement à élaborer un outil d'autodiagnostic pour permettre à toutes les municipalités qui le souhaitent d'emboîter le pas et de devenir plus intelligentes dans cette transformation numérique.

Cet outil sera une application Web qui nous permettra de poser un diagnostic dans chacune de nos municipalités sur les six facettes liées à la ville intelligente, à savoir les habitants, l'économie, l'environnement, la gouvernance, le mode de vie et la mobilité, un sujet qui interpelle ce comité.

Nous allons nous inspirer de ce qui se fait dans d'autres villes. Nous avons démarré l'initiative avec trois séances de formation par l'entremise de conférences sur le Web, qui ont commencé la semaine dernière. Cela va nous permettre de déposer l'outil d'autodiagnostic aux prochaines assises annuelles.

Le milieu municipal souhaite que les deux autres paliers de gouvernement — soit le provincial et le fédéral — puissent faire leur part pour soutenir le développement des villes intelligentes. En fait de gestes concrets, il y a la couverture numérique, qui est vitale pour l'économie des régions. Il faut que l'ensemble des municipalités aient accès à un Internet haute vitesse digne de ce nom. Encore faudrait-il définir ce qu'est la haute vitesse, car les experts se contredisent eux-mêmes là-dessus. On parle beaucoup d'ouverture de l'accès aux données. Plusieurs pays de l'Union européenne, notamment la France, innoveront beaucoup grâce à cet aspect. C'est un modèle qu'on pourrait suivre ici.

Environ un gouvernement provincial sur deux et un organisme gouvernemental sur trois ont commencé à agir à cet égard, et les municipalités sont en train d'emboîter le pas. Ces données nous permettent d'être plus transparents, d'offrir de meilleurs services aux citoyens, mais, surtout, de contribuer au développement économique et à l'innovation dans nos régions.

Un sondage CROP effectué cette semaine indique que 68 % des Québécois souhaitent que leur ville soit plus intelligente. Ils considèrent que c'est dans le transport en commun qu'on est le plus intelligent. Toutes les premières initiatives de ville intelligente avaient d'abord pour objectif de s'attaquer à un problème de mobilité dans les zones urbaines. Maintenant, on voit beaucoup plus large et on englobe la sécurité, l'approvisionnement en eau, l'infrastructure et la proximité avec les citoyens. Tous ces outils numériques nous permettront d'avoir une économie prospère, notamment en région.

Je sais que vous avez accès à l'interprétation simultanée. J'ai peut-être parlé trop rapidement, mais en définitive, c'était notre point de vue.

•(1215)

Pour ce qui est des données ouvertes, on peut emboîter le pas dans bien des domaines. Cela peut être sur le plan socioéconomique et dans les domaines de la santé publique, de l'emploi ou du transport. Il y a beaucoup de possibilités à cet égard.

Je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, madame Hamm. Nous vous remercions de vos commentaires.

Le prochain témoin est Bill Hutchison, président de i-Canada.

Bienvenue. Le fait que vous soyez coincé dans la circulation alors que vous veniez nous parler des villes intelligentes est ironique, alors

je suis sûre que vous aurez des commentaires de plus pour nous ce matin. Monsieur Hutchison, veuillez prendre cinq minutes pour nous présenter votre déclaration préliminaire, puis être disponible pour répondre aux questions des membres du Comité.

Je vous cède la parole pour cinq minutes.

M. Bill Hutchison (co-fondateur et président, i-Canada): Merci, madame la présidente. Je dois vous dire que je crois avoir tourné au mauvais endroit et m'être retrouvé dans votre circonscription près de Richmond Hill.

Je suis heureux d'être ici aujourd'hui. Merci.

Cela fait 23 ans maintenant que je participe directement au processus de transformation urbain fondé sur le numérique, ce qu'on appelle couramment les « villes intelligentes ». Je comparais aujourd'hui en tant que co-fondateur et président d'i-Canada, un consortium national sans but lucratif de villes, de villages et de régions rurales au Canada, qui tentent tous de devenir certaines des villes les plus intelligentes du monde et qui communiquent de l'information à ce sujet. Notre conseil d'administration compte 68 membres, des maires et des PDG d'institutions du milieu des affaires.

En 1994, Singapour était une île intelligente, il y avait Smart Valley, dans Silicon Valley, et j'étais co-fondateur et président de Smart Toronto. Je venais de passer quatre ans à la présidence du comité directeur, et ensuite je suis devenu président du conseil de CANARIE, qui, à l'époque, était une infrastructure de communication nationale très nouvelle et à très haute vitesse qui reliait nos universités et le milieu de l'éducation et de la recherche. Aujourd'hui, CANARIE continue d'être l'un des systèmes à large bande nationaux les plus avancés et performants.

Je vous dis tout cela pour que vous compreniez bien que cela fait longtemps que je travaille à la fine pointe des communications à large bande.

Aujourd'hui, j'aimerais soulever quatre points.

Premièrement, j'utilise l'expression « ville intelligente » comme un terme générique qui inclut tous les qualificatifs comme intelligent, durable et résilient —, pour nommer seulement certains des mots qu'on utilise pour décrire les collectivités transformées de demain.

Mon deuxième point, c'est que les villes intelligentes ne sont pas seulement un programme ou un projet de génie, et je vous dis cela en tant qu'ingénieur chevronné de McGill. Des villes intelligentes sont aussi un projet social, qui inclut la culture, le divertissement, l'inclusion sociale et numérique, la collaboration communautaire et la convivialité pour les citoyens. Il s'agit aussi d'une grande possibilité d'exportation, une occasion dans le cadre de laquelle le gouvernement britannique croit pouvoir générer 100 milliards de dollars en exportations. Nous n'avons même pas encore abordé cette question au pays.

Si vous me permettez une suggestion, il faut inclure les communications chaque fois qu'on utilise le mot « infrastructure », puisque la plupart des Canadiens, y compris bon nombre de politiciens, pensent seulement aux routes, aux ponts et aux moyens de transport, pour ne nommer que ceux-là, lorsque nous parlons d'infrastructure. Nous tous, au Canada, sommes vraiment à la traîne à l'échelle internationale dans le domaine des communications, et je regrette d'avoir à vous le dire, mais afin de faire la bonne chose et de devenir un chef de file, il en coûtera 60 milliards de dollars en coût d'investissement. Je ne dis pas que c'est facile, mais 1 milliard ici et 1 milliard là ne feront pas de nous un chef de file mondial.

La bonne nouvelle, c'est que les coûts d'investissement peuvent être récupérés en cinq ans, parce que le projet permettrait de réaliser des économies annuelles de 15 milliards de dollars dans notre système national de santé, des économies qui découleraient uniquement de systèmes de communication de classe mondiale. En passant, la norme mondiale actuellement, la nouvelle norme en matière de bande passante dans de nombreuses villes — je parle des grosses villes — est de 1 milliard de bits par seconde, ou ce qu'on appelle habituellement un gigabit par seconde. Et ce, alors que notre CRTC vient tout juste d'augmenter la norme de 5 millions — je ne parle pas de milliards — pour passer à 25 millions de bits par seconde. Les gens au CRTC parlent davantage de la situation en zone rurale, et c'est bien, mais il faut se mettre à la page.

Mon troisième point, c'est que, au niveau fédéral, notre gouvernement commence à s'intéresser aux villes intelligentes cinq ans après le Royaume-Uni et la Communauté économique européenne, et quatre ans après le gouvernement national américain. La bonne nouvelle, c'est que nous pouvons apprendre de ce qu'ont fait les autres pays tout en créant nos propres initiatives novatrices, mais cette transformation est un long processus dans le contexte général des villes intelligentes, et nous pouvons encore tirer beaucoup d'avantages du processus, parce que nous avons des perles d'excellence au Canada dans le domaine des villes intelligentes. En effet, dans le cadre du concours des collectivités intelligentes de l'année du Intelligent Community Forum, deux des sept finalistes sont du Canada. Il faut maintenant assembler ces perles pour en faire un collier d'excellence et donner au Canada la position qu'il mérite en tant que chef de file mondial des collectivités de l'avenir.

Merci.

• (1220)

La présidente: Merci, monsieur Hutchison.

Monsieur Rayes, vous avez six minutes.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de s'être déplacés pour venir nous rencontrer.

Ma première question s'adresse à vous, madame Hamm.

Je veux indiquer aux gens ici présents que je connais très bien Mme Hamm, puisque j'ai travaillé avec elle pendant longtemps à l'Union des municipalités du Québec.

Madame Hamm, j'aimerais que vous mentionniez quelques gestes concrets qui sont posés dans des municipalités de la même taille que la vôtre, qui est considérée comme une municipalité de taille moyenne, et qui vont dans le sens du développement d'une ville intelligente.

Mme Vicki-May Hamm: D'accord. Je vous remercie de la question.

Il y a plusieurs exemples à cet égard. C'est pertinent de prendre l'exemple d'une municipalité de taille moyenne parce que, comme je le disais, contrairement aux grandes municipalités où il y a souvent des problèmes de transport, ce n'est pas cela qui intéresse les municipalités de taille moyenne.

Par exemple, chez nous, nous venons entre autres d'annoncer le déploiement de stations météo intelligentes sur le territoire pour nous permettre de connaître, en temps réel, l'état de nos routes et de nos chaussées et de mieux intervenir. C'est un exemple concret. Cette information existe, mais nous allons désormais l'obtenir de façon

plus précise, vulgarisée et traduite dans une plateforme qui va donner en temps réel aux gens qui sont sur le terrain, à savoir nos employés, les bons outils pour mieux faire leur travail.

Des exemples de cette nature, il y en a partout. À Shawinigan, il y a eu un projet pilote d'éclairage intelligent. Évidemment, M. Angers serait mieux placé que moi pour vous en parler. Des initiatives comme celles-là, il y en a un peu partout. Il y a des plateformes citoyennes et différentes façons de consulter les citoyens. Par exemple, chez nous, nous avons aussi développé une application pour encourager l'achat local. Nous voulons vraiment encourager les municipalités à procéder à partir de ce qu'elles sont, de leur planification stratégique et de leur ADN, si je peux m'exprimer ainsi. L'idée n'est pas de copier ou d'acheter la recette du voisin. À partir de cela, nous voulons utiliser l'innovation et les technologies pour continuer à progresser.

• (1225)

M. Alain Rayes: D'accord. Je vous remercie.

Avant d'oublier, j'ajouterais, avant de poser mon autre question, que vous avez mentionné une étude portant sur 35 communautés dans le monde. Est-ce que cela se retrouve dans un rapport? Est-ce qu'il y a un document qui rassemble tout ce que vous avez analysé?

Mme Vicki-May Hamm: Oui. Certainement. L'Union des municipalités du Québec pourrait vous le fournir.

Nous avons fait une analyse comparative par taille de caucus. Comme vous le savez, à l'Union des municipalités du Québec, nous sommes regroupés en caucus d'habiletés. Les réalités des petites municipalités n'étant pas les mêmes, nous avons mené une analyse comparative pour que chaque municipalité puisse trouver des exemples comparables à sa réalité partout dans le monde. De cela est sorti un cadre d'analyse de six facteurs, qui va devenir un outil d'autodiagnostic pour les municipalités.

Il nous fera plaisir de vous fournir l'information à cet égard.

M. Alain Rayes: D'accord. Merci.

Je vois la greffière qui me fait signe de la tête pour indiquer que les analystes vont s'occuper d'obtenir le document.

J'aimerais que vous nous parliez un peu plus de l'enjeu des données ouvertes. Vous avez fourni des exemples au sein de différents paliers de gouvernement ou, du moins, en ce qui concerne le Québec. C'est une organisation intergouvernementale sur deux ou sur trois qui rend ces données disponibles.

Qu'est-ce qui fait qu'en ce moment certaines données ne sont pas accessibles? Est-ce que c'est un problème de règlements ou de lois? Est-ce que cela découle d'après vous de la culture des organisations qui ne sont pas très intéressées à partager ces informations?

Mme Vicki-May Hamm: J'ai l'impression que c'est un peu tout cela. Il y a la culture et il y a certainement une résistance, parce que nous parlons d'organisations qui ont, historiquement, protégé ces données et qui gèrent une loi sur l'accès à l'information. Elles aiment garder le contrôle des données. Elles ont des craintes à cet égard. Effectivement, il y a une question de culture et il y a des lois à changer, mais une réflexion est aussi nécessaire à ce sujet.

On peut s'inspirer de ce qui s'est fait du côté de l'Europe. Une réflexion est aussi nécessaire pour déterminer comment rendre les données disponibles, parce qu'il faut que ce soit standardisé. On ne peut pas juste rendre accessibles nos données. Il faut aussi qu'elles soient utilisables. Il y a eu de mauvaises expériences dans d'autres pays. Cela n'a pas été catastrophique, mais les données n'étaient pas utilisables. Il y a donc aussi toute la question de la standardisation des données. Il existe une initiative intéressante du côté du gouvernement du Québec, soit le site Données Québec. C'est nouveau, mais il n'y a pas encore beaucoup de données qui sont disponibles. Je crois qu'on se dirige vers cela, mais avec prudence.

M. Alain Rayes: Une dernière question me vient à l'esprit.

Qu'est-ce que le gouvernement fédéral a fait pour vous aider par le passé, que fait-il actuellement et que pourrait-il faire à l'avenir pour vous aider à développer le concept de ville intelligente à l'Union des municipalités du Québec ou en tant que mairesse de Magog?

Par ailleurs, si vous aviez à suggérer une recommandation que le Comité pourrait inclure dans son rapport en vue d'améliorer votre travail, de vous faciliter la tâche et de vous permettre de continuer à évoluer, quelle serait-elle?

Mme Vicki-May Hamm: À ma connaissance, l'aide qu'on a reçue provenait des différents programmes visant à brancher les communautés. Je n'ai pas connaissance qu'il y ait eu autre chose.

Malheureusement, encore aujourd'hui, beaucoup de régions n'ont pas accès à Internet haute vitesse. Elles ne peuvent donc pas se développer au même rythme que les autres municipalités. Il me semble que c'est la première demande qui est formulée et elle revient fréquemment. C'est ce dont j'entends le plus parler depuis que je suis en politique. J'espère qu'à un moment donné, tout le monde va être branché adéquatement. Il y a aussi la question de l'ouverture des données du côté du gouvernement fédéral.

Je pense que ce sont deux éléments pour lesquels le gouvernement fédéral pourrait nous aider énormément.

• (1230)

M. Alain Rayes: Merci beaucoup, madame Hamm.

Mme Vicki-May Hamm: Merci, monsieur Rayes.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Fraser.

[Français]

M. Sean Fraser: Merci, madame la présidente.

J'aimerais aussi poser une question à Mme Hamm.

Vous avez mentionné que les investissements en infrastructures aident à attirer de nouveaux résidents. Quels types d'investissements font la plus grande différence? C'est très important pour la Nouvelle-Écosse.

Mme Vicki-May Hamm: Je veux être sûre de bien comprendre la question. S'adressait-elle bien à moi?

M. Sean Fraser: Oui.

Mme Vicki-May Hamm: Pouvez-vous simplement répéter votre question, car je ne l'ai pas bien comprise?

M. Sean Fraser: Puis-je poser mes questions en anglais?

Mme Vicki-May Hamm: Oui, il n'y a pas de problème. Je vais vous répondre en français, mais je comprends bien l'anglais.

[Traduction]

M. Sean Fraser: Vous avez mentionné que des investissements en infrastructure peuvent aider à attirer de nouveaux résidents. C'est l'un des principaux enjeux dans ma province.

Quel genre d'investissements pourraient, selon vous, faire vraiment changer les choses afin d'aider à attirer de nouveaux résidents?

[Français]

Mme Vicki-May Hamm: La première chose est d'avoir accès à l'infrastructure. Par exemple, chez nous, il y a eu le déploiement de la fibre optique. Cela nous a aidés à attirer des entreprises alors qu'on avait un problème de vieillissement de la population, comme c'est le cas dans beaucoup de régions au Québec. Cela nous a donc permis d'attirer chez nous des entreprises en technologie de l'information, ainsi que des gens qui veulent faire du télétravail. C'est maintenant possible.

Cela a fait en sorte que, comme on l'a vu avec les dernières statistiques, il y a eu une croissance de la population active et pas seulement de la population de personnes âgées. Ce genre d'infrastructures fait toute la différence.

[Traduction]

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Je vais changer de direction et passer à vous, monsieur Hutchison. Vous avez utilisé l'exemple des économies dans le système de soins de santé, des économies que nous pourrions faire en investissant dans certains éléments d'infrastructure de communication. Selon vous, de quelle façon le gouvernement fédéral peut-il le mieux cibler ses investissements pour obtenir ces économies, sur le plan tant social qu'économique?

M. Bill Hutchison: C'est une excellente question. Merci.

Premièrement, nous devons mettre en place un niveau d'accès à large bande décent. Dans le cadre d'un programme fédéral, il est important d'intégrer de grandes villes, de petites villes ainsi que des collectivités éloignées et rurales.

En Nouvelle-Écosse, par exemple, avec i-Canada, nous avons créé i-Valley dans la vallée d'Annapolis. Dix très petites villes, menées par Berwick, se sont réunies, se sont entendues et ont décidé de créer une région intelligente.

Permettez-moi d'ajouter — et on en revient ici à une question précédente sur les choses que le gouvernement fédéral pourrait faire — qu'un des programmes que les États-Unis ont mis en place, c'est le programme des regroupements de petites villes intelligentes bénéficiant d'une bande passante d'un gigabit; le programme Smart Gigabit Communities. Vous savez peut-être qu'ils ont dépensé beaucoup d'argent à Columbus, en Ohio — 40 millions de dollars — pour créer un endroit pour les véhicules automatisés, mais l'idée du regroupement, c'est d'encourager les villes à se réunir en tant que groupe de collectivités et de petites collectivités.

Le gouvernement leur a donné deux ou trois choses, comme la possibilité d'utiliser des réseaux de recherche et d'éducation comme CANARIE — et il y en a un en Nouvelle-Écosse — et en leur donnant accès de façon à leur permettre de créer une capacité à large bande haute vitesse dans certains districts, comme la rue principale ou les districts pour les entreprises en démarrage. Elles se regroupent. Aux États-Unis, il y a 15 villes: pas San Francisco ni New York, mais Kansas City et de petites villes. Ces villes bénéficient d'un certain soutien, mais, ensuite, on dit à toutes ces villes qui se sont réunies qu'elles doivent mettre au point deux nouvelles applications à large bande et accepter de partager ces nouvelles applications avec, dans ce cas-ci — les 14 autres collectivités.

Tout d'un coup, on voit apparaître de nouvelles applications. Ce pourrait être des applications dans le domaine de la santé ou dans d'autres domaines, mais on répartit la richesse, si je peux m'exprimer ainsi, ou le programme, de façon à inclure beaucoup de collectivités. Maintenant, i-Canada travaille sur ce dossier, et nous avons créé ce que nous appelons le Rising Communities Caucus, et il s'agit de petites collectivités. C'est exactement ce qu'est i-Valley dans la vallée d'Annapolis. Les soins de santé ne sont qu'un des domaines majeurs. Il y a beaucoup d'autres économies.

Il y a six ans, j'étais à Västerås, en Suède. Un garçon s'est brisé le bras, ou il croyait qu'il se l'était brisé. De chez lui, il a cliqué sur l'icône de la Croix-Rouge sur son téléviseur. Il a ainsi eu accès à une infirmière. L'infirmière lui a dit de s'approcher de la caméra et de faire telle et telle chose avec son bras. Elle a ensuite dit qu'elle ne croyait pas que son bras était brisé, mais qu'il devrait aller voir un médecin. Imaginez la possibilité d'avoir ce genre de diagnostic chez soi, plutôt que d'aller engorger les urgences et tout le reste.

Au sujet de l'idée des regroupements, de plus, le gouvernement du Canada a annoncé le Défi des villes intelligentes. On fera comme l'ont fait les États-Unis, c'est-à-dire injecter 40 millions de dollars pour une ville. Je crois que cette idée de regroupements peut aider beaucoup de villes et permet de créer de nouvelles applications.

• (1235)

M. Sean Fraser: Je suis toujours un peu nerveux lorsqu'on commence à parler de ces idées novatrices, parce que, afin d'être propriétaire de l'innovation, le gouvernement aime tout gérer. Est-il possible de laisser ces choses entre les mains du secteur privé et des collectivités qui vont produire l'innovation?

M. Bill Hutchison: Oui, plus particulièrement, le gouvernement britannique et même celui des États-Unis financent le travail, mais ces collectivités se sont réunies et ont créé leur propre conseil d'administration. C'est quelque chose que le gouvernement finance, mais ces gens gèrent leurs propres affaires.

J'aimerais mentionner quelque chose. Parfois, au Canada, nous avons tendance à donner beaucoup d'argent aux compagnies de haute technologie — parfois, à Waterloo, parce que ça semble un bon endroit pour le faire —, mais je vous recommanderais d'utiliser l'approche britannique. Ils donnent l'argent aux villes et en obtiennent deux fois plus pour leur argent — du moins, c'est ce qu'ils disent. Ils veulent que les villes créent des projets de démonstration de 1 000 ou 2 000 utilisateurs — pas 300, ce n'est pas un projet pilote — et ils savent que l'argent ira aux entreprises, qui seront ensuite bien placées pour tirer profit du marché d'exportation.

Le gouvernement a établi comme objectif d'essayer d'obtenir 10 % du marché d'exportation des villes intelligentes. Actuellement, il s'agit d'un marché de 1 billion de dollars, on parle donc de

100 milliards. C'est plus que l'arrangement commercial que nous prenons avec les Européens et c'est plus aussi que ce dont nous parlons avec M. Trump. C'est un important marché d'exportation, et nous ne faisons rien. Je voulais aussi le dire pour le compte rendu.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

[Traduction]

Je tiens à souligner à M. Fraser que son français était parfait. Notre problème est peut-être que nous n'avons pas de ligne téléphonique « intelligente ».

Des voix: Ah, ah!

[Français]

M. Sean Fraser: Merci, monsieur Aubin.

M. Robert Aubin: Ma première question s'adresse à M. Miller.

Cela fait du bien de parler aujourd'hui, en cette période hivernale au Canada, avec le représentant d'une entreprise californienne. Nous l'apprécions.

Plus sérieusement, les technologies que vous nous proposez ne sont peut-être pas adaptées pour un pays aussi grand que le Canada avec le climat que nous connaissons. Vous disiez plus tôt que 80 % des branchements se font à domicile. Je suis l'exemple typique de quelqu'un qui doit voyager 400 kilomètres pour venir au travail deux fois par semaine. Il y a peu de modèles de voitures électriques qui permettent cette autonomie, ce qui impose l'obligation de s'arrêter à une borne de rechargement.

Combien faut-il de temps pour recharger un véhicule électrique avec votre technologie? Qu'entendez-vous par « poste de charge intelligent »?

[Traduction]

M. Kevin Miller: Je vais répondre à vos questions dans l'ordre inverse. Un poste de charge intelligent est un poste de charge qui est connecté. ChargePoint possède des données sur chacune des 21,5 millions de charges qui ont eu lieu sur notre réseau. Nous comprenons les comportements en matière de charge et nous pouvons utiliser ces données pour étayer nos décisions et nous aider à modéliser les comportements en matière de transport et en inciter certains.

Il est aussi possible de créer des signaux de prix pour pousser les gens à adopter certains comportements en matière de charge à certains moments de la journée où il est plus bénéfique de le faire pour le réseau. On peut utiliser ces données et en tirer profit, et l'hôte du site — il pourrait s'agir d'une entité privée ou d'une entité publique — peut aider d'autres organismes à avoir accès à ces données. C'est un processus ouvert.

Un réseau de postes connectés et intelligents, est un réseau qui tire profit du pouvoir des données et qui crée des possibilités pouvant être bénéfiques pour tous.

Oui, un petit pourcentage des charges a lieu dans des endroits publics, mais c'est un pourcentage important. Il faut faciliter les déplacements sur de longues distances. Des corridors de charge grâce à une infrastructure de charge de puissance supérieure sont essentiels. ChargePoint a récemment annoncé, durant le Consumer Electronic Show de janvier, une infrastructure échelonnée qui peut croître au fil du temps à mesure que la taille des batteries augmentera...

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous interromps parce que j'ai vraiment peu de temps à ma disposition.

Les problèmes sont-ils réglés en ce qui a trait au climat? L'hiver canadien ne représente-t-il pas un problème pour vous?

[Traduction]

M. Kevin Miller: Les Laboratoires des assureurs du Canada nous ont accordé la cote nécessaire pour une utilisation par temps froid. Nous avons aussi une technologie de câble de recharge rétractable qui permet au câble de ne pas traîner par terre; à mesure que la technologie de recharge sans fil se perfectionnera et deviendra plus rapide, ce ne sera plus un problème.

Dans les déserts de l'Arizona ou les confins du Nord du Québec, ce n'est pas un problème.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Hamm.

J'imagine que si j'avais répondu à votre sondage et que je m'étais posé la question, à savoir si je souhaite que ma ville soit plus intelligente, j'aurais probablement répondu oui comme la majorité des gens.

Le sondage vous permet-il d'aller plus loin et de nous dire si la compréhension ou les attentes des gens envers une ville intelligente convergent avec leurs besoins? Les gens parlent-ils de la même chose quand ils expriment le désir que leur ville soit intelligente?

Mme Vicki-May Hamm: Il y a quelques années, les citoyens n'avaient pas vraiment d'idée de ce qu'était une ville intelligente. D'après ce que je sais, le sondage CROP a permis de confirmer que les citoyens comprenaient maintenant cette notion.

La raison pour laquelle j'ai donné tout à l'heure l'exemple du transport, c'est que ce secteur est ressorti beaucoup dans le sondage. Les citoyens ont également mentionné d'autres besoins, comme la sécurité, les infrastructures, l'information en temps réel et la possibilité d'émettre leurs opinions. Les citoyens désirent non seulement être informés, mais également participer à la prise de décisions.

• (1240)

M. Robert Aubin: Vous m'amenez à ma prochaine question.

Dans l'ensemble des critères que vous avez présentés comme outils d'autodiagnostic, il y avait les habitants, la gouvernance, l'environnement, l'économie et les données ouvertes. Pour ce qui est des données ouvertes, on comprend bien le principe. Toutefois, dans l'une ou l'autre des municipalités de l'Union des municipalités du Québec, fait-on vraiment l'essai d'une nouvelle forme de gouvernance liée aux villes intelligentes?

Mme Vicki-May Hamm: Voulez-vous dire grâce aux données ouvertes?

M. Robert Aubin: Selon moi, ce sont deux concepts différents. Les données ouvertes impliquent que le citoyen peut retrouver sur Internet les données qui lui permettent de se faire une idée sur un sujet ou un autre. Cependant, lorsqu'on parle de gouvernance, on pense à l'interrelation entre le citoyen et sa municipalité ou son gouvernement. Existe-t-il des expériences qui vont dans ce sens, par exemple, une nouvelle façon de consulter les citoyens ou de prendre des décisions?

Mme Vicki-May Hamm: Oui.

Il n'y en a pas à Magog en ce moment, mais dans certaines municipalités, il existe des concepts de budgets participatifs. Les citoyens participent à l'élaboration d'une partie du budget. Ils doivent alors soumettre des projets au conseil. C'est vrai, et vous avez tout à fait raison, ce sont deux concepts différents. Quant aux données ouvertes, cela va bien au-delà de fournir de l'information aux citoyens. On essaie de le faire en temps réel grâce à tous les outils existants. Ces données permettent aussi à des entreprises de les utiliser, d'innover et de créer des emplois et de la richesse sur notre territoire.

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Hutchison, vous avez dit que le Canada pourrait tirer avantage de son retard en apprenant de l'expérience des pays qui nous devancent présentement. Si vous aviez une ou deux erreurs à souligner, des erreurs qu'on ne doit pas commettre au cours des prochaines années, quelles seraient-elles?

[Traduction]

M. Bill Hutchison: Pour ce qui est des erreurs, je ne crois pas que vous devez être trop normatifs. Par exemple, l'Inde essaie de créer des centaines de villes intelligentes et, bien sûr, les Indiens sont parfois passés maîtres en matière de bureaucratie. Ils ont essayé de gérer le projet de façon centralisée et ont créé un tas de villes intelligentes, une norme absolue, et tout ce qui vient avec. C'est une méthode qui ne fonctionne pas très bien.

Nous savons tous que nos villes sont différentes les unes des autres. Elles ont des capacités et des objectifs différents. Certaines ont plus d'objectifs liés au tourisme, tandis que d'autres ont des objectifs différents. Je crois que c'est important. Lorsque le gouvernement a créé l'initiative CANARIE, j'étais le président, mais il s'agissait d'un programme gouvernemental fédéral. Le gouvernement agissait vraiment à titre de facilitateur, mais nous avons créé un comité réunissant des membres des secteurs public et privé pour superviser le tout, puis...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Hutchinson.

Vous pourrez peut-être terminer ce que vous disiez en répondant à un autre intervenant.

Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être présents parmi nous aujourd'hui.

Ma question s'adresse à Mme Hamm.

Le fait de devenir une ville intelligente est-il incontournable pour l'ensemble des municipalités du pays? Sinon, est-ce le cas surtout pour les grandes villes?

Mme Vicki-May Hamm: À mon avis, cela vaut pour l'ensemble des municipalités du pays. Quand je donne des conférences, je dis souvent qu'une ville ne devient pas intelligente du jour au lendemain. Il faut tendre vers cela. Comme je le disais plus tôt, il faut partir de notre ADN et utiliser les technologies pour mieux faire. Cela s'adresse donc à l'ensemble des municipalités.

M. Angelo Iacono: Merci.

Un peu plus tôt, vous avez brièvement mentionné l'aide que vous avez reçue de la part du gouvernement fédéral. Ma question serait plutôt la suivante.

Selon vous, quel devrait être le rôle du gouvernement fédéral en ce qui a trait à l'appui aux municipalités qui veulent devenir des villes intelligentes?

Mme Vicki-May Hamm: Comme je le disais à M. Rayes, la couverture numérique et l'ouverture des données sont importantes. Évidemment, si des programmes pouvaient aider, appuyer et encourager les villes, ce serait aussi très intéressant. Par ailleurs, si tous les niveaux de gouvernement donnaient l'exemple en emboîtant le pas, ce serait également intéressant.

• (1245)

M. Angelo Iacono: Merci.

J'ai une autre question à vous poser.

Avant d'investir massivement dans les infrastructures intelligentes, le gouvernement fédéral devrait-il établir une stratégie nationale pour que les investissements ciblent les secteurs où les avantages sur les plans du coût, de la durabilité et de l'efficacité sont les plus assurés?

Mme Vicki-May Hamm: C'est une bonne question, mais je ne peux pas y répondre. Il faudrait que je fasse des vérifications à ce sujet.

M. Angelo Iacono: Vous pourrez nous faire parvenir votre réponse par écrit. Nous serions heureux de la recevoir.

Mme Vicki-May Hamm: D'accord. C'est parfait.

M. Angelo Iacono: Merci.

J'aimerais maintenant poser une question à M. Miller.

[Traduction]

Vous avez parlé des postes de charge et des données. J'aimerais savoir de quelle façon vous composez avec la question de la protection des droits personnels liés à la collecte d'autant de données.

M. Kevin Miller: Quelles que soient les données, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration, les politiques sur la protection des renseignements personnels doivent être revues constamment pour que l'on puisse s'assurer qu'elles répondent aux besoins du public. Faire en sorte que les données sont anonymes pour s'assurer que les renseignements personnels ne sont pas publiés pendant qu'on peut encore tirer profit des renseignements obtenus grâce aux données sur les comportements des conducteurs en matière de charge est essentiel pour que les politiques de transport que vous mettez en place au niveau municipal créent une valeur en matière de planification et de croissance échelonnable et durable.

M. Angelo Iacono: Avez-vous reçu des plaintes de personnes dont les données avaient été recueillies? Est-ce un sujet qui a préoccupé, à un moment ou à un autre, les Américains?

M. Kevin Miller: Je crois que la protection des données est toujours un enjeu dont il faut tenir compte de façon à nous assurer que nous faisons de notre mieux au sein de l'industrie pour protéger les données. Il n'est pas nécessaire de fournir des renseignements personnels pour utiliser nos postes. Lorsqu'on communique cette information, encore une fois, cela crée l'occasion d'obtenir des renseignements et de pouvoir en tirer des leçons et de créer des politiques qui tirent profit de la valeur associée au fait de comprendre les tendances globales en matière de conduite.

M. Angelo Iacono: Monsieur Hutchison, avez-vous des commentaires à formuler sur la question liée à la protection des renseignements personnels?

M. Bill Hutchison: Je crois qu'il y a des problèmes liés à la protection des renseignements personnels en cours de route, mais on peut les gérer efficacement. Malheureusement, puisqu'on parle de nouvelles technologies et de nouvelles approches, il y a un aspect négatif, et nous l'avons constaté parfois. Les véhicules peuvent avoir de mauvais côtés — beaucoup de personnes meurent sur les

routes —, et nous devons apprendre au fur et à mesure. C'est un domaine très important.

Je pourrais cependant répondre à une autre question qui a été posée plus tôt, au sujet de ce que le gouvernement pourrait faire. S'il faut créer un plan ou je ne sais quoi. Le Royaume-Uni a fait de l'excellent travail. Il a créé un forum des villes intelligentes et l'a chargé de la planification. C'est un forum public-privé. Il y a deux ministres du Cabinet qui le coprésident, et le forum inclut aussi des leaders de tous les autres secteurs aussi. Ils ont mis en place un excellent problème, et je crois qu'il serait possible de l'adapter au Canada.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur Hutchison.

En ce qui a trait aux technologies numériques, que pensez-vous des cyberattaques? Qu'est-ce qui devrait nous préoccuper? De quoi le gouvernement fédéral devrait-il se préoccuper? Je pose ces questions afin que vous puissiez y répondre tous les deux.

Allez-y, monsieur Miller.

M. Kevin Miller: De façon générale, je ne crois pas qu'on peut répondre à cette question seulement en se penchant sur l'électrification des transports. Je comprends très bien que les questions liées au besoin de s'assurer que nos infrastructures sont résilientes à ces types d'attaques sont une priorité clé du gouvernement fédéral.

ChargePoint travaille bel et bien de façon proactive avec ses partenaires des services publics pour s'assurer que les données que nous recueillons respectent leurs normes strictes. Il faut assurer la protection des relations et des participants en ce qui a trait à la façon dont les données sont gérées. Ce que nous faisons actuellement de façon efficiente répond aux besoins des services publics.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur Miller.

La présidente: Merci beaucoup. Malheureusement, votre temps est écoulé.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je tiens à commencer mon intervention en souhaitant la bienvenue à Mme Hamm.

Madame Hamm, je suis l'ancien maire de la Ville de Port Colborne. Depuis maintenant près de deux décennies, nous avons une excellente relation avec la Ville de Magog. Bienvenue. Je suis heureux que vous soyez là.

J'ai une brève question pour vous, madame Hamm, qui concerne votre population. Votre ville compte environ 26 000 citoyens, environ 25 300, et elle a une superficie d'environ 144 kilomètres carrés, par rapport à une collectivité comme Surrey, qui compte environ 470 000 personnes sur environ 316 kilomètres carrés.

Voilà où j'essaie d'en venir: en ce qui concerne une stratégie nationale sur l'infrastructure ou les villes intelligentes, stratégie dont on a discuté plus tôt, de quelle façon, selon vous, vos priorités peuvent-elles s'intégrer à une stratégie générale?

Madame Hamm.

• (1250)

[Français]

Mme Vicki-May Hamm: Excusez-moi, mais à cause de problèmes techniques, je n'ai pas tout saisi le sens de votre question.

Je crois que vous m'avez demandé comment nos actions pouvaient s'inscrire dans une stratégie nationale?

[Traduction]

M. Vance Badawey: C'est exact.

[Français]

Mme Vicki-May Hamm: Si je comprends bien la question, ce sont les efforts qu'on fait à tous les paliers et le fait qu'on soit cohérents qui feront en sorte que cela pourra s'inscrire dans une stratégie nationale.

Toute seule, chez nous, je n'ai pas ce pouvoir. L'Union des municipalités du Québec pousse ce dossier. Il y a une ouverture du côté provincial et on sent la même chose du côté fédéral. Il y a une volonté de travailler dans ce sens.

J'espère avoir bien compris votre question. Je suis désolée, car j'en perds des parties par l'entremise de la ligne téléphonique.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Là où je veux en venir, c'est qu'il y a évidemment des villes de petite taille et des villes plus grandes à l'échelle du pays qui veulent créer une stratégie nationale, et le gouvernement fédéral doit devenir le pivot qui leur permettra tous de faire partie ou de tirer profit de la stratégie. De quelle façon une petite ville comme Magog définit-elle ses priorités à inclure dans une stratégie générale?

[Français]

Mme Vicki-May Hamm: Cela rejoint votre précédente question par rapport aux grandes villes. C'est ce que j'ai compris.

Quand on va, par exemple, aux assises annuelles de la Fédération québécoise des municipalités, qui regroupent les plus petites municipalités, la première chose à propos de laquelle on nous pose des questions concerne l'infrastructure numérique.

Dans la stratégie nationale, il faut commencer par s'assurer que tous les citoyens ont accès à ce service essentiel. C'est la base. Par la suite, les villes peuvent mettre sur pied leurs propres initiatives. Elles seront différentes selon qu'il s'agit de Magog, du village d'Austin, de Québec ou de Montréal, mais toutes vont s'appuyer sur une stratégie nationale, une infrastructure et une couverture qui sera offerte à tous.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Merci.

Monsieur Hutchison, je sais que vous avez oeuvré auprès de beaucoup de municipalités différentes partout au pays. Plus particulièrement, l'une des villes auxquelles je me suis intéressé et dont j'ai discuté avec l'une de mes collègues de la Chambre, l'ancienne mairesse Dianne Watts, est Surrey. Elle a beaucoup de choses à dire sur ce qu'ils ont fait pour créer une ville intelligente dans son coin de pays. J'ai lu avec intérêt des rapports au sujet de beaucoup des choses qu'ils ont faites. Reprendre un tel processus un peu partout au pays serait extrêmement avantageux pour de nombreuses villes, surtout celles qui tentent de rattraper le retard sur le plan de leur infrastructure.

Même si les municipalités savent quelles sont leurs priorités, pouvez-vous formuler des commentaires sur la façon d'y arriver? En tant que gouvernement fédéral et pour devenir une entité habitante, quelles sont nos prochaines étapes?

M. Bill Hutchison: À qui posez-vous la question?

M. Vance Badawey: À vous.

M. Bill Hutchison: Oh, c'est bien. Merci.

Permettez-moi de souligner, comme la députée Watts le sait, que Surrey est membre de i-Canada, tout comme Edmonton — qui vient de devenir une des sept meilleures, mais il y a aussi West Parry

Sound et plein de petites collectivités. Ce que j'essaie de dire, c'est que le gouvernement fédéral ne doit pas essayer d'être trop normatif. En d'autres mots, n'essayez pas de mettre au point une « stratégie fédérale ». Je n'aime pas parler toujours des autres gouvernements, parce que les responsables des politiques n'aiment pas avoir les mains liées, et je le sais.

M. Vance Badawey: Je comprends.

M. Bill Hutchison: Ne soyez pas trop normatif. Créez une structure nationale, financez les villes — de petites villes et de grandes villes — et organisez des concours. Les villes décideront de ce dont elles ont besoin. Les petites villes tentent de garder leurs jeunes chez eux afin qu'ils ne partent pas pour Surrey ou d'autres grandes villes. Elle est là, la différence. Les grandes villes ont d'autres enjeux sociaux et d'autres choses du genre, mais il y a des stratégies pour toutes ces villes.

En ce qui a trait à West Parry Sound, soit dit en passant, avant les dernières élections, l'élément le plus important pour le prochain conseil et le prochain maire, c'était le désir de mettre en place une stratégie pour devenir une ville intelligente. C'était après qu'ils ont effectué leur planification.

M. Vance Badawey: L'une des choses que je remarque, c'est que vous avez raison lorsque vous dites que les municipalités ont des priorités différentes. Il pourrait s'agir de créer des emplois locaux et de haute valeur, de rééquilibrer l'assiette fiscale, d'assurer une diversification économique, favoriser la résilience, et ainsi de suite. Il ne fait aucun doute que cela doit se retrouver dans la stratégie fédérale. Nous le comprenons.

Une dernière question: vous avez mentionné plus tôt des investissements de 15 milliards de dollars par année après un investissement de 60 milliards de dollars. Avez-vous des preuves de cette allégation?

• (1255)

M. Bill Hutchison: Oui, et ce n'est pas seulement nous qui le disons. Un assez grand nombre d'autres intervenants ont fait des études très détaillées à ce sujet. J'ai seulement fourni un exemple au sujet de la Suède, mais je pourrais vous revenir avec d'autres exemples.

M. Vance Badawey: Ce serait merveilleux. Si vous pouvez fournir l'information au Comité, nous vous serons très reconnaissants.

M. Bill Hutchison: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à dire à quel point l'étude actuelle est intéressante. Je suis une députée qui représente une circonscription rurale en Saskatchewan. Elle couvre un territoire qui représente environ la moitié du territoire de la province de la Nouvelle-Écosse et regroupe environ 66 collectivités. Les plus grandes villes de la circonscription comptent environ 11 000 résidents. Ces villes sont situées à proximité de la plus grande ville de la province, Saskatoon. Malgré tout, je reconnais qu'on ne peut pas adopter une approche universelle lorsqu'on met au point une stratégie sur les villes intelligentes.

Je voulais revenir sur une chose qui, je crois, a été dite aujourd'hui. M. Miller l'a mentionnée, je crois. Je ne sais pas si vous en avez beaucoup dit à ce sujet, mais c'était toute la notion de l'économie du partage. J'imagine qu'un des aspects du concept de ville intelligente, c'est la meilleure utilisation des actifs comme les parcs de stationnement, les véhicules, les locaux et toutes ces autres choses. Je me demande quel pourrait être le rôle, le cas échéant, de l'économie du partage dans le cadre de l'élaboration d'un concept de ville intelligente.

M. Kevin Miller: C'est une excellente question.

Selon moi, je crois qu'on peut très bien faire valoir l'importance d'inclure des investissements à valeur partagée. Les technologies liées à l'électrification des transports étaient auparavant séparées, mais elles commencent maintenant à se rapprocher les unes des autres. Avant, les normes de charge des autobus étaient différentes de celles des véhicules légers. À la fin de l'année dernière, nous avons vu les autobus commencer à utiliser les mêmes normes, ce qui permet de commencer à imaginer des carrefours de charge.

Pour le compte rendu, je tiens à souligner qu'il y a au moins quatre lieux de charge en Saskatchewan dans notre réseau.

Nous avons l'occasion de créer des carrefours de charge pouvant recharger les autobus scolaires municipaux ou des autobus publics durant la nuit, pour ensuite donner accès à ces carrefours à ceux qui veulent faire du covoiturage ou ceux qui cherchent quelqu'un pouvant aller les reconduire durant la journée ainsi qu'aux camions de livraison de gamme moyenne ou de gros tonnage. On commence à voir qu'un investissement dans un domaine n'a plus uniquement des retombées pour simplement ce domaine en tant que tel. Il y a beaucoup plus de possibilités d'avoir accès à cette infrastructure et de l'utiliser.

En tirant profit des postes intelligents et connectés, vous pouvez créer des politiques différentes en matière d'accès et de protection des renseignements personnels pour vous assurer que seul le parc public utilise les postes durant certaines périodes pour s'assurer d'en faire une installation sécuritaire, mais, ensuite, vous pouvez en élargir l'accès à d'autres moments de la journée pour permettre une utilisation liée à l'économie de partage.

Mme Kelly Block: J'ai une autre question à vous poser à ce sujet.

Pour ce qui est de la réglementation de l'économie du partage, y a-t-il trop de réglementation en ce moment ou pas assez? De quelle façon, selon vous, l'économie du partage peut-elle être intégrée?

M. Kevin Miller: Tout comme nous avons besoin d'infrastructure intelligente, nous avons besoin de réglementation intelligente. Il faudra toujours s'assurer de composer avec certaines préoccupations liées à la protection des renseignements personnels et à la sécurité, mais, souvent, la question qu'il faut se poser, c'est quel résultat tentons-nous d'obtenir?

Si, ce que vous voulez faire, c'est promouvoir certains comportements en matière de charge, la seule façon de procéder est-elle d'utiliser un compteur indépendant distinct ou peut-on utiliser les composantes d'un poste de charge permettant déjà de le faire? De quelle façon peut-on modifier ou revoir la réglementation afin de réduire au minimum les coûts inutiles, réduire les pressions sur les budgets municipaux et accroître l'accès aux nouvelles technologies offert à un plus grand nombre de personnes?

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Merci. Le temps est écoulé.

Monsieur Rayes, si vous pouvez poser une question et obtenir une réponse en une minute, allez-y.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci, madame la présidente.

Je vais poser ma question à Mme Hamm et je vais essayer d'être bref.

On sait combien sont compliqués les appels d'offres dans les municipalités. Beaucoup de contraintes s'y rattachent et la question du coût est le premier critère utilisé dans la majorité des cas pour déterminer l'entreprise gagnante. De plus en plus, on veut inclure dans les appels d'offres un critère relatif aux normes environnementales. C'est donc tout un casse-tête.

Comment réagiriez-vous si, par exemple, le gouvernement fédéral instaurait une norme technologique intelligente dans les appels d'offres pour s'assurer de tenir compte des déficiences d'un projet à plus long terme et de ne pas simplement tenir compte du coût lors d'un appel d'offres? Cela pourrait être intéressant.

• (1300)

[Traduction]

La présidente: Je crois que je vais devoir demander...

[Français]

Mme Vicki-May Hamm: C'est une avenue qu'il serait très intéressant d'explorer.

[Traduction]

La présidente: D'accord, madame Hamm, allez-y.

[Français]

Mme Vicki-May Hamm: Comme vous l'avez dit, monsieur Rayes, il y a aussi de plus en plus un système de pointage dans nos appels d'offres. Dans le cadre de celui-ci, nous essayons d'obtenir non seulement le meilleur prix, mais aussi de trouver l'entreprise qui partage nos valeurs, par exemple, celle du développement durable. Nous avons même tenu des discussions dernièrement sur l'achat local. Ce serait donc un élément de plus à considérer. Nous pensons que la nouvelle réglementation pour les gouvernements de proximité va nous permettre d'avoir plus de flexibilité lors des appels d'offres.

[Traduction]

La présidente: Mairesse Hamm...

[Français]

Mme Vicki-May Hamm: Un critère technologique performant en matière d'innovation serait une très bonne chose.

[Traduction]

La présidente: Je crois bien que je vais vous appeler Vicki moi aussi.

Des voix: Oh, oh!

La présidente: Je tiens à dire à tous nos témoins que vous avez soulevé d'excellentes questions aujourd'hui. Si vous voulez fournir de plus amples renseignements à la greffière, nous serions très heureux d'obtenir d'autres commentaires de votre part.

Avant de laisser les témoins partir, j'ai une question pour l'opposition.

Avez-vous des témoins supplémentaires en vue de l'étude, mardi prochain? La greffière en a certains.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, j'étais justement en train d'en parler avec mon collègue. Si cela fonctionne, nous allons soumettre d'ici peu les noms aujourd'hui.

[Traduction]

La présidente: C'est parfait.

[Français]

M. Alain Rayes: Je peux vous confirmer que nous pourrions proposer quelqu'un qui sera prêt à témoigner.

[Traduction]

La présidente: C'est excellent. Merci beaucoup.

Encore une fois, merci à tous nos témoins.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

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