



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

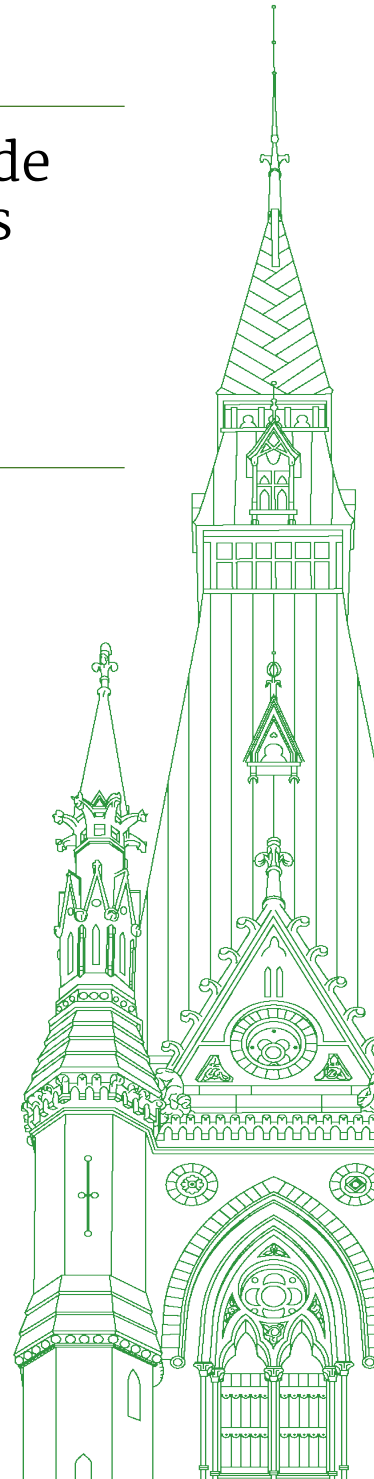
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 006

Le lundi 28 février 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le lundi 28 février 2022

• (1100)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Bienvenue à la sixième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

La réunion d'aujourd'hui se déroule de façon hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les membres peuvent participer en personne ou à l'aide de l'application Zoom.

Je profite de l'occasion pour rappeler à tous les participants à la réunion ainsi qu'aux observateurs qu'il n'est pas permis de faire de captures d'écran ou de prendre des photos de son écran.

[Traduction]

Compte tenu de la situation actuelle de pandémie et à la lumière des recommandations des autorités sanitaires ainsi que de la directive du Bureau de régie interne du 28 janvier 2022, pour rester en bonne santé et en sécurité, nous recommandons à toutes les personnes qui participent à la réunion en personne de suivre les conseils ci-dessous.

Toute personne présentant des symptômes doit participer par Zoom, et ne pas assister à la séance en personne. Chacun doit maintenir une distance physique de deux mètres, qu'il soit assis ou debout. Chacun doit porter un masque non médical lorsqu'il circule dans la salle. Il est vivement recommandé aux membres de porter leur masque en tout temps, même lorsqu'ils sont assis. Des masques non médicaux, qui permettent de mieux comprendre ce que disent les personnes qui les portent que les masques en tissu, sont disponibles dans la salle. Toutes les personnes présentes doivent maintenir une bonne hygiène des mains en utilisant le désinfectant pour les mains situé à l'entrée de la salle. Les salles de comité sont nettoyées avant et après chaque séance. Pour ce faire, chacun est invité à nettoyer les surfaces telles que son bureau, sa chaise et son microphone avec les lingettes désinfectantes fournies lorsqu'il quitte la salle ou prend place.

En tant que président, j'assurerai l'application de ces mesures pendant toute la durée de la séance et je remercie d'avance les députés de leur coopération.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, et à la motion adoptée par le Comité le lundi 31 janvier 2022, le Comité se réunit pour étudier la lettre de mandat du ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Le ministre lui-même, l'honorable Dominic LeBlanc, comparait aujourd'hui.

Monsieur le ministre, je suis ravi que vous comparaisiez aujourd'hui devant le Comité. Nous savons que les députés ont très

hâte de vous poser leurs questions et, sans plus tarder, j'aimerais vous donner la parole pour que vous nous présentiez vos observations préliminaires.

Mais avant cela, monsieur le ministre, je vois que M. Bachrach a la main levée.

Allez-y, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président, et je m'excuse de vous interrompre.

J'ai une question de procédure. J'ai remarqué que lors de la dernière comparution d'un ministre, le ministre des Transports, les questions des députés ont été posées de façon à traiter la comparution du ministre et celle des fonctionnaires du ministère comme un seul groupe de témoins, et M. Barsalou-Duval et moi-même n'avons eu qu'un tour de questions de deux minutes et demie pour les fonctionnaires.

Cette façon de procéder diffère de celle utilisée par ce comité au cours de la dernière législature. Je me demande simplement si vous pourriez envisager de traiter les fonctionnaires comme un groupe distinct, en donnant au NPD et au Bloc un tour de six minutes au début de cette séance.

Merci.

• (1105)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Ai-je le consentement du Comité pour prendre ces dispositions?

D'accord.

Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Toutes mes excuses, monsieur le ministre. Vous avez la parole. Je vous souhaite de nouveau la bienvenue.

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

Comme vous le constaterez, je suis accompagné de notre sous-ministre, Kelly Gillis, et d'une série de hauts fonctionnaires du ministère. Vous avez vu certains d'entre eux avant l'ouverture de la séance. Ils seront avec moi pendant une heure. La remarque de M. Bachrach était tout à fait pertinente et ils sont bien entendu disponibles pour apporter des précisions à leurs collègues qui pourraient avoir des questions sur des dépenses ou des programmes particuliers du portefeuille de l'infrastructure.

Monsieur le président, permettez-moi de commencer par m'excuser d'avoir annulé à la dernière minute ma participation à la séance d'il y a deux semaines. Il s'agissait du lundi où la Loi sur les mesures d'urgence a été proclamée. J'ai participé à une réunion des premiers ministres avec le premier ministre et j'ai ensuite téléphoné à plusieurs premiers ministres pour faire un suivi. Je suis désolé d'avoir dû annuler. Je ne voulais pas me montrer irrespectueux, mais il m'était impossible, ce matin-là, de participer à la séance du Comité, alors je m'en excuse.

Enfin, si je semble un peu essoufflé et si je suis rouge, mes collègues ne doivent en aucun cas y voir une preuve de la véracité de ce que je m'appête à dire. Monsieur le président, vous avez parlé de personnes présentant des symptômes. La semaine dernière, j'ai développé ce qui ressemblait à des symptômes de la COVID au Nouveau-Brunswick. J'ai subi une série de tests de dépistage de la COVID et il s'avère que j'ai contracté une forme de pneumonie qui peut affecter les personnes immunodéprimées. Ça se soigne parfaitement, mais j'ai eu une fin de semaine difficile. C'est pourquoi je ne suis pas à Ottawa cette semaine, mais je devrais être rétabli d'ici une semaine ou 10 jours. Je voulais que mes collègues sachent que si je suis essoufflé, ce n'est pas parce que je suis nerveux, ou parce que je ne suis pas en excellente forme physique, mais simplement parce que j'ai contracté cette infection pulmonaire.

Monsieur le président, je suis heureux d'avoir l'occasion de discuter de la lettre de mandat que m'a adressée le premier ministre. Je suis heureux de le faire avec l'équipe d'Infrastructure Canada qui travaille avec moi pour obtenir les résultats que les Canadiens et le premier ministre attendent.

L'obtention de résultats passe par l'établissement, le maintien et la mise à profit de partenariats partout au pays. Ce sont les partenariats avec les autres ordres de gouvernement — les municipalités, les gouvernements provinciaux et territoriaux — qui sont essentiels pour que nous puissions accomplir le travail nécessaire. En collaborant avec les différents ordres de gouvernement, nous pensons être les mieux placés pour améliorer la qualité de vie des Canadiens, et nous continuerons de bâtir un pays et des infrastructures qui fonctionnent pour tous.

[Français]

Cela signifie qu'il faut soutenir les grands projets d'édification nationale qui nous permettront de mieux nous connecter. Il s'agit de projets transformateurs, comme la revitalisation du secteur riverain de Toronto. Il s'agit de connexions, comme le projet du pont international Gordie-Howe, à Windsor, en Ontario, dont la construction est bien avancée. Il s'agit de planifier des projets d'infrastructure clés, comme le réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

[Traduction]

Monsieur le président, nous permettons aux Canadiens d'aller de l'avant de plusieurs façons, notamment en investissant dans le transport en commun, ce qui permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'offrir des avantages pour la santé et de mieux servir les groupes défavorisés, notamment les femmes, les aînés, les jeunes et les personnes à faible revenu.

Notre aide à l'achat de 17 000 nouveaux autobus, dont 7 469 autobus verts à émissions réduites, a permis d'augmenter considérablement la capacité des systèmes de transport public municipaux canadiens.

• (1110)

[Français]

Nous travaillerons avec les provinces, les territoires, les municipalités, les collectivités autochtones et d'autres intervenants pour concevoir un fonds permanent de transport en commun. À cet égard, j'ai déjà eu des discussions intéressantes avec plusieurs maires de villes canadiennes et avec des représentants de la Fédération canadienne des municipalités.

Tout en favorisant un transport en commun plus écologique, nous adoptons plusieurs mesures supplémentaires pour renforcer la résilience climatique des Canadiens.

[Traduction]

Depuis 2018, notre gouvernement a consacré près de 3,4 milliards de dollars par le biais du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes pour aider les communautés à rester résilientes face aux catastrophes naturelles provoquées par le changement climatique. À ce jour, nous avons annoncé un financement de plus de 1,9 milliard de dollars destiné à 69 projets dans tout le pays afin d'atténuer la menace des catastrophes naturelles, comme les inondations, les feux de forêt et les sécheresses.

Les travaux de l'initiative pour un environnement bâti résistant au climat et les normes visant à soutenir la résilience dans les programmes d'infrastructure à travers le pays contribuent à sensibiliser le public aux outils et ressources disponibles pour améliorer la résilience des infrastructures publiques.

Monsieur le président, nous l'avons constaté partout au pays, par exemple dans la province de M. Bachrach, la Colombie-Britannique. Je pense que tous les Canadiens ont été surpris de voir à quel point les infrastructures publiques essentielles peuvent être endommagées rapidement et de façon dévastatrice, entraînant des conséquences économiques et sociales pour des millions de personnes qui en dépendent. Nous travaillons évidemment avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, par exemple, pour déterminer comment nous pouvons reconstruire une infrastructure plus résiliente et adaptée au climat, et ces conversations sont très encourageantes.

Monsieur le président, le Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs aidera à construire davantage de bâtiments communautaires et à améliorer les bâtiments existants, en les rendant plus écoénergétiques, en réduisant les émissions de carbone, en renforçant la résilience climatique et en augmentant le nombre d'espaces accessibles et inclusifs.

[Français]

Dans le budget de 2021, nous avons annoncé un investissement de 200 millions de dollars sur trois ans dans le Fonds pour l'infrastructure naturelle. Il s'agit d'un programme visant à financer des projets d'infrastructure naturelle et hybride dans les collectivités du Canada afin de favoriser la résilience aux changements climatiques, d'améliorer la qualité de l'environnement et de protéger la biodiversité.

[Traduction]

Pour ce qui est de l'avenir, la première évaluation nationale des infrastructures du Canada fournira une évaluation fondée sur des preuves et sur l'avis d'experts des besoins en infrastructures du Canada au cours des prochaines décennies afin de lutter contre le changement climatique, de soutenir notre qualité de vie au sein des grandes et des petites collectivités et de permettre à notre économie de prospérer. Cette évaluation permettra de mieux planifier les infrastructures et sera communiquée à tous les ordres de gouvernement ainsi qu'au secteur privé pour les aider à prendre des décisions éclairées sur les investissements futurs.

Partout, nous tirons parti de partenariats, tant publics que privés, et nous élaborons des moyens novateurs pour construire des infrastructures pour les Canadiens. Ceux-ci comprennent, par exemple, la Banque de l'infrastructure du Canada, le plan de croissance de 10 milliards de dollars qui prévoit des investissements dans cinq secteurs clés: le transport en commun, l'énergie propre, l'infrastructure verte, les services à large bande et les projets de commerce et de transport.

Nous nous engageons à soutenir les familles et les communautés pour veiller à ce que les infrastructures de tout le pays soient sûres et fiables, tout en protégeant au mieux les personnes des effets du changement climatique et en créant des opportunités économiques et une meilleure qualité de vie, notamment grâce au logement au transport actif.

Monsieur le président, j'ai hâte de discuter avec mes collègues.

[Français]

Je vous remercie de prendre le temps de me recevoir. Je m'excuse encore une fois pour ce qui s'est produit il y a deux semaines. Je suis bien content de vous voir et j'ai bien hâte de vous voir en personne bientôt.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Traduction]

Je pense que je parle au nom de tous les membres de ce comité lorsque je vous souhaite un prompt rétablissement.

Nous commençons la première série de questions avec Mme Lantsman.

Madame Lantsman, la parole est à vous. Vous avez six minutes.

• (1115)

Mme Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Merci.

Merci de vous joindre à nous, monsieur le ministre. J'espère que vous vous sentirez mieux et que vous serez de retour en personne lorsque vous serez prêt.

J'aimerais me concentrer sur le rapport sur les résultats ministériels de 2020-2021. Les dépenses réelles en matière d'infrastructures publiques étaient inférieures de 30 % aux dépenses prévues. Il s'agit d'un manque à gagner de 2,8 milliards de dollars, alors que les dépenses administratives du ministère ont augmenté de presque le même montant. Je veux savoir pourquoi votre ministère dépense des milliards de plus et accomplit manifestement beaucoup moins de choses.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci pour votre question, madame Lantsman.

Évidemment, ces deux dernières années, la COVID a eu une incidence sur un certain nombre d'investissements fédéraux et provinciaux dans les infrastructures — la planification, certains travaux et certains coûts ont augmenté. J'en ai parlé avec des ministres provinciaux, des premiers ministres et des maires de tout le pays. Je suis conscient que certains investissements dans des projets d'infrastructure à travers le pays ont été compromis. La bonne nouvelle est que nous continuons d'approuver des milliers de projets et de collaborer avec les municipalités et les provinces d'une manière qui nous semble importante.

En ce qui concerne les frais d'administration du ministère de l'Infrastructure, ce dernier est relativement nouveau. Lors de mes rencontres avec les fonctionnaires, l'automne dernier, lorsque j'ai assumé le portefeuille, j'ai été surpris par l'ampleur de la capacité stratégique du ministère, notamment en ce qui concerne les mesures qu'Environnement et Changement climatique Canada attendait de nous dans le cadre du plan de lutte contre le changement climatique. Certaines des capacités internes ont dû être intégrées au ministère. Cela peut expliquer certains de ces frais d'administration.

Si vous le souhaitez, madame Lantsman, la sous-ministre pourrait peut-être vous donner tout de suite une réponse très claire à ce sujet.

Mme Melissa Lantsman: Oui, je lui en serais reconnaissante.

Tout d'abord, je tiens à préciser que les frais d'administration et la capacité stratégique représentent une partie des 2,2 milliards de dollars, car les dépenses totales du Canada sont passées de 5,5 milliards de dollars à 7,7 milliards de dollars en 2021, mais aucune infrastructure n'a été réellement construite. Je vais continuer avec ces questions, mais si je comprends bien, les 2,2 milliards de dollars, ou du moins une partie de ces 2,2 milliards de dollars, correspondraient aux frais d'administration liés à la capacité stratégique au sein du ministère.

Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Infrastructure et Collectivités, Bureau de l'infrastructure du Canada): Je peux peut-être ajouter quelque chose à ce sujet.

Au cours de cette période particulière, nous avons également ajusté nos programmes de manière à créer ce que l'on a appelé un « volet COVID ». Au cours de cette période, nous avons modifié nos modalités pour que les projets ne dépassent pas 10 millions de dollars, afin de faire preuve de résilience face à la COVID pendant que nous vivons dans cet environnement particulier. Nous avons approuvé près de 2 000 projets d'une valeur de 2 milliards de dollars, ce qui signifie qu'un grand nombre de projets ont été approuvés.

Cependant, étant donné que le but était de modifier l'infrastructure pour permettre la distanciation sociale, d'installer des systèmes de ventilation et de CVC, il s'agissait de projets de moindre valeur, dont le coût total ne dépassait pas 10 millions de dollars, mais un très grand nombre de projets sont passés par le ministère. Nous avons une forte augmentation des flux et des volumes, mais la valeur n'était pas aussi élevée pour chaque projet. Cela représente également une partie de la charge de travail du ministère au cours de cette période particulière.

Depuis le début de la pandémie, nous avons approuvé 4 500 projets, d'une valeur de 15,5 milliards de dollars. Une importante activité économique est en cours.

Merci.

Mme Melissa Lantsman: Étant donné que je n'ai pas beaucoup de temps, je voudrais me concentrer sur ce qui suit.

Monsieur le ministre, à la fin de vos observations préliminaires, vous avez mentionné la Banque de l'infrastructure du Canada. Je tiens à souligner que le directeur parlementaire du budget a publié en mars dernier des conclusions selon lesquelles les projets menés en partenariat avec cette banque ne bénéficient à ce jour d'absolument aucun investissement du secteur privé. Cela inclut les projets énumérés sur votre propre site Web. Ce sont les propos du directeur parlementaire du budget, et non les miens.

Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, quelle quantité d'investissements du secteur privé ou de fonds du secteur privé a été investie dans ce processus jusqu'à présent?

L'hon. Dominic LeBlanc: Madame Lantsman, il s'agit d'une très bonne question. La Banque de l'infrastructure du Canada a fait avancer 33 projets à ce jour, a engagé plus de 6,3 milliards de dollars en capitaux de la Banque de l'infrastructure et a attiré 6,7 milliards de dollars supplémentaires en investissements privés et institutionnels.

Je serai heureux de vous fournir la ventilation exacte des investissements privés par rapport aux investissements institutionnels, mais ces 6,7 milliards de dollars comprennent à la fois des investissements privés et des investissements institutionnels. Je pense à certains services publics du Canada atlantique, par exemple, qui pourraient être des sociétés d'État provinciales, mais qui ont peut-être eu recours à la Banque de l'infrastructure.

Si vous le souhaitez, nous pourrions obtenir une liste auprès de la Banque de l'infrastructure. Je serai heureux de vous la communiquer.

• (1120)

Mme Melissa Lantsman: Compte tenu de la lenteur à laquelle les projets de la Banque de l'infrastructure se sont concrétisés, ou ne se sont pas concrétisés — bien que je comprenne que certains d'entre eux prennent beaucoup de temps — diriez-vous que la Banque de l'infrastructure est une réussite au regard de ce qu'elle était censée accomplir?

Le président: Veuillez répondre en 20 secondes, monsieur le ministre.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président.

Oui, nous le pensons. Nous estimons qu'elle fait partie des outils qui aideront le Canada, pendant une génération, à construire le type d'infrastructure publique dont il a besoin. Qu'il s'agisse de l'accès aux services à large bande au Manitoba, de l'accès au transport en commun dans certaines grandes villes ou de projets possibles liés à l'énergie verte dans le Canada atlantique, comme la boucle de l'Atlantique, nous pensons que la Banque de l'infrastructure fait partie des outils qu'un gouvernement peut utiliser pour tirer parti d'autres partenariats, mais aussi pour contribuer de la manière attendue par les Canadiens à la construction de cette infrastructure.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour six minutes.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Cher ministre, si vous ne nous l'aviez pas mentionné, nous n'aurions pas pu dire que vous vous sentiez un peu malade. C'est toujours un plaisir de voir votre beau sourire rouge.

Monsieur le ministre, le maintien, la modernisation et le développement des infrastructures pour le bien-être de toutes les communautés canadiennes sont au cœur de la vocation de votre ministère.

Dans une partie de ma circonscription, à la suite d'investissements de 260,4 millions de dollars de notre gouvernement, le projet de prolongement de l'autoroute 19 a pu être entamé.

Pouvez-vous nous expliquer l'importance de ce type de projet et les bénéfices qui en découlent?

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président.

Monsieur Iacono, je vous remercie de vos commentaires. J'aurais bien aimé être avec vous en personne, évidemment, mais ce sera pour une prochaine fois.

Vous avez parlé de votre circonscription, au Québec. Vous avez absolument raison. La congestion routière a une incidence importante non seulement sur les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi sur la qualité de vie des gens, que ce soit chez vous ou dans d'autres régions. C'est souvent un problème qui touche les gens habitant en banlieue des grandes métropoles canadiennes.

Selon nous, le prolongement de l'autoroute 19 est l'exemple parfait d'un projet où le gouvernement, en partenariat avec d'autres ordres de gouvernement, a pu trouver une façon d'améliorer l'efficacité des infrastructures publiques, mais aussi de réduire la congestion routière et d'offrir aux résidents une façon plus efficace et plus sécuritaire de participer à l'économie ou à d'autres activités sociales.

C'est un exemple parfait du genre de projets que nous aimerions beaucoup faire avancer, que ce soit au Québec ou dans d'autres provinces. Je suis très encouragé par les conversations que j'ai eues jusqu'à maintenant avec mes homologues des provinces et les maires de plusieurs villes canadiennes.

M. Angelo Iacono: Une usine de biométhanisation doit être construite dans ma circonscription. Pouvez-vous expliquer quelles seront les retombées positives pour les résidents de Laval, tant sur le plan économique que sur le plan de la qualité de vie?

L'hon. Dominic LeBlanc: Encore là, monsieur Iacono, vous connaissez beaucoup plus que moi les détails à l'échelle régionale ou locale.

Cela dit, c'est un exemple où Infrastructure Canada et éventuellement la Banque de l'infrastructure du Canada, à laquelle Mme Lantsman a fait allusion plus tôt dans l'une de ses questions, ont l'occasion de participer au financement des infrastructures publiques, ce qui est essentiel pour ce genre d'investissements.

Évidemment, il y a plusieurs industries ou complexes industriels au Canada où le secteur privé investit énormément de ses propres fonds. Souvent, l'infrastructure qui entoure un projet important pour l'économie régionale est la clé pour débloquer un investissement privé qui peut contribuer à l'économie locale. D'ailleurs, c'est souvent l'objet de mes discussions avec des ministres ou des maires au Canada.

• (1125)

M. Angelo Iacono: Dans ma circonscription, Alfred-Pellan, il y a un réel besoin de construire des installations communautaires pour les jeunes, mais aussi pour les personnes âgées. Quels sont les engagements du ministère quant à la réalisation de tels projets au cours de votre mandat?

L'hon. Dominic LeBlanc: Je suis entièrement d'accord avec vous, monsieur Iacono. D'ailleurs, vous avez fait preuve d'un leadership soutenu pendant plusieurs années au sein du Caucus national des aînés.

Partout au Canada, autant dans les grandes villes que dans les plus petites, je constate un besoin essentiel en matière d'installations communautaires pour les jeunes et les personnes âgées. Je représente une circonscription foncièrement rurale où la plus grande municipalité compte probablement 5 000 personnes. Souvent, les groupes communautaires ou les petites municipalités n'ont pas les moyens d'aménager l'infrastructure existante, qu'il s'agisse d'améliorer l'accessibilité pour les personnes vivant avec un handicap ou de réduire les coûts énergétiques pour maintenir et faire fonctionner ces infrastructures communautaires.

Durant les deux prochaines années, nous allons investir 1,5 milliard de dollars précisément pour construire cette infrastructure communautaire inclusive. De plus, nous allons nous concentrer sur ce que nous pouvons faire pour réduire les émissions de ces infrastructures, dont la construction remonte souvent à 30, 40 ou 50 ans et qui bénéficieront énormément de cet investissement.

M. Angelo Iacono: J'ai une dernière question à vous poser, monsieur le ministre.

[Traduction]

Quelles mesures le gouvernement prend-il pour s'assurer que les projets d'infrastructure permettent de réduire efficacement les émissions de gaz à effet de serre?

L'hon. Dominic LeBlanc: Encore une fois, monsieur Iacono, il s'agit d'une question essentielle, à laquelle notre ministère consacre énormément de temps.

Notre ministère a participé à l'élaboration du plan canadien sur les changements climatiques, et un certain nombre d'objectifs en matière de réduction des émissions, un certain nombre de pistes visant à permettre au Canada de respecter et de dépasser ses engagements internationaux en matière de réduction des gaz à effet de serre proviennent d'investissements dans les infrastructures publiques. Le transport en commun en fait évidemment partie, mais pour répondre à votre question précédente, les projets communautaires, de plus petite envergure, qui peuvent engendrer une consommation nette zéro ou être beaucoup plus écoénergétiques y contribuent également.

Nous sommes très engagés dans les efforts du gouvernement visant à lutter contre le changement climatique. Un grand nombre de programmes sont basés sur des analyses de ce que nous pouvons investir pour réduire l'empreinte globale de certains projets d'infrastructure.

Merci pour votre question.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Merci, monsieur le président.

Bienvenue parmi nous, monsieur le ministre. Nous sommes contents de vous recevoir aujourd'hui. J'espère que votre état de santé s'améliorera dans les semaines à venir.

Lors de votre allocution d'ouverture, vous avez mentionné que la question de l'adaptation aux changements climatiques était importante pour vous et que vous aviez fait des investissements en ce sens. Bien entendu, ces initiatives sont tout à fait louables et nécessaires. Cependant, j'ai constaté que ces investissements servaient surtout dans des situations où il y avait des pressions extrêmes sur les infrastructures, en quelque sorte, ou lors de catastrophes climatiques.

Vous avez mentionné que vous représentiez une circonscription essentiellement rurale. Ma circonscription aussi compte des parties essentiellement rurales qui sont également touchées par les changements climatiques, sans qu'il s'agisse pour autant de catastrophes naturelles.

Je vais vous parler d'un cas précis, soit celui des traversiers. À certains endroits sur la rivière Richelieu, là où il y avait des traverses en été, il y avait des ponts de glace en hiver. Maintenant, on n'est plus capable d'aménager ces ponts de glace, alors les gens ne peuvent plus traverser la rivière pour se rendre de l'autre côté en hiver.

J'ai fait des recherches dans les programmes qui existent à Infrastructure Canada, à Transports Canada et aux autres ministères, mais je ne suis pas arrivé à trouver de fonds qui serviraient à remédier à ce genre de problème.

Est-ce le genre de situation à laquelle votre gouvernement s'intéresse et pour laquelle il pourrait y avoir des initiatives à l'avenir?

• (1130)

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, je remercie M. Barsalou-Duval de sa question.

En effet, le pays a été énormément préoccupé par les feux dans l'Ouest canadien ou par les inondations qui ont détruit l'infrastructure en Colombie-Britannique l'automne dernier. Ce sont des exemples de mégaprojets de reconstruction, et nous pouvons tous travailler ensemble pour bâtir une résilience par l'entremise de ces projets. Cela ne change rien au fait que l'on a besoin d'investir dans de plus petits projets directement liés aux changements climatiques, comme vous le dites.

Personnellement, je n'étais pas au courant de la situation concernant le pont de glace dans votre circonscription. Or, le Nouveau-Brunswick a exactement le même genre de problème. Mes collègues m'ont souvent parlé du traversier qui se rend jusqu'à Rivière-du-Loup, ce qui permet ensuite d'aller au Nouveau-Brunswick.

On voit donc des infrastructures qui étaient adéquates autrefois, mais qui, pour des raisons financières ou autres, ne peuvent plus être soutenues aujourd'hui par les petites localités ou les groupes communautaires qui en assuraient le fonctionnement.

Je ne vous cacherai pas l'idée selon laquelle le gouvernement fédéral pourrait acheter les traversiers. Des premiers ministres provinciaux m'ont suggéré de faire cela. Apparemment, ils utilisent l'exemple du traversier de la CTMA, qui se rend aux Îles-de-la-Madeleine.

Cela me fera plaisir de discuter de ce genre de question avec vous. Cela m'intéresse beaucoup. Il s'agit d'un exemple assez intéressant.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de la réponse, monsieur le ministre.

Je parle plutôt de traversiers sur des cours d'eau où il était autrefois possible d'aménager des ponts de glace, par exemple des rivières. Bien sûr, je ne parle pas d'endroits où la distance à parcourir est très grande, comme dans le cas des Îles-de-la-Madeleine. Pour s'y rendre, on doit quasiment traverser l'océan, ou du moins une partie du golfe du Saint-Laurent. Je parle donc de cas particuliers comme on en retrouve certainement sur la rivière des Outaouais, par exemple.

La deuxième question que j'aimerais vous poser porte sur le Fonds pour le transport actif. Votre gouvernement planche là-dessus depuis plus d'un an et c'est tout à fait honorable. Il s'agit d'un fonds de 400 millions de dollars pour des projets. Ce fonds a fait l'objet de plusieurs annonces. Toutefois, aucun accord n'a été signé avec le Québec afin qu'il ait accès au fonds, lui aussi, pour mettre en place des initiatives de transport actif.

Dans ma circonscription, par exemple, la Ville de Boucherville aimerait instaurer une passerelle cyclable sur le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, afin de permettre aux piétons et aux cyclistes d'accéder aux îles de Boucherville. C'est un projet structurant qui génère beaucoup d'enthousiasme dans la communauté, mais la Ville ne peut pas faire une demande pour avoir accès à ce genre de fonds.

Y aura-t-il bientôt une entente à cet égard avec Québec? Ce serait important pour le Québec.

L'hon. Dominic LeBlanc: Je suis totalement d'accord là-dessus.

Il y a une ou deux semaines, j'ai eu des discussions assez encourageantes à ce sujet avec la ministre québécoise Sonia LeBel. Nous avons parlé précisément de ce programme ainsi que d'autres questions en lien avec le logement. Je ne veux pas du tout que nous soyons dans une situation où des projets qui ont énormément de mérite dans d'autres régions puissent se réaliser plus rapidement que des projets qui ont tout autant de mérite au Québec, que ce soit à Boucherville, que je connais un peu, ou dans d'autres régions de la province. Personnellement, je suis convaincu que nous allons trouver une solution. C'était à la base de la conversation très instructive que j'ai eue avec Mme LeBel, une personne que j'aime bien. D'ailleurs, nos hauts fonctionnaires se sont rencontrés précisément pour discuter d'une possible entente.

Je ne veux pas que l'on se retrouve dans une situation où l'on va manquer la saison de la construction, qui commencera dans un mois ou deux. Beaucoup de ces projets peuvent progresser au cours des prochains mois.

Donc, tout le monde se met au travail. Personnellement, je suis très optimiste.

• (1135)

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est parfait.

La solution la plus simple serait de transférer directement au gouvernement du Québec la portion qui lui appartient. Ainsi, il y aurait accès.

Selon ce que je comprends, les gens ont jusqu'au 31 mars pour faire une demande, alors je crains que le Québec ne puisse pas

avoir accès à une part adéquate du financement d'ici là. Il ne faudrait pas que l'argent soit envoyé ailleurs et que le Québec se ramasse avec des miettes.

Pouvez-vous nous assurer que cela ne se produira pas?

L'hon. Dominic LeBlanc: Je peux vous assurer que nous ne donnerons pas suite à l'idée de transférer les fonds au gouvernement du Québec sans aucune visibilité ou aucun rôle pour le gouvernement du Canada. J'ai d'ailleurs taquiné Mme LeBel à ce sujet. Elle parlait de transferts en bloc. Je lui ai répondu que nous avions une certaine allergie au bloc. Nous avons pris cela en riant.

Nous n'allons donc pas transférer l'argent au Québec, mais nous allons trouver une entente, comme nous l'avons fait pour plusieurs autres secteurs, comme le logement et l'infrastructure. Les priorités du Québec seront respectées. Nous approuverons ensemble des projets qui bénéficieront aux citoyens du Québec, que ce soit dans votre circonscription ou ailleurs dans la province.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais vous poser une autre question...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval et monsieur le ministre.

[Traduction]

Les six prochaines minutes vont à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, la parole est maintenant à vous.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, monsieur le président.

Bienvenue, monsieur le ministre. C'est formidable d'avoir un ministre d'une circonscription rurale qui comprend les besoins des collectivités rurales.

Si vous connaissez la région que je représente, c'est un endroit très rural, très étendu, parsemé de beaucoup de petits villages ayant des besoins en infrastructure. J'ai beaucoup de questions sur toute une série de sujets, mais j'aimerais d'abord vous parler de Stewart, une petite municipalité de la côte nord de la Colombie-Britannique, tout près de la frontière de l'Alaska.

J'ai discuté avec les dirigeants de la municipalité. Ils ont beaucoup de mal à obtenir des services Internet à haute vitesse; ils n'en ont pas. Ils ont des services Internet à faible vitesse. Le fournisseur de services local qui offre des solutions sans fil fixes aux résidents est totalement saturé. Les gens ont un service de cinq mégaoctets, et il y a si peu de large bande disponible que le fournisseur de services ne peut pas accepter de nouveaux clients, de sorte que la municipalité ne peut pas attirer de nouveaux résidents ni de nouvelles entreprises.

Le fournisseur de services local a fait une demande au titre de votre fonds pour la large bande universelle, afin de mettre en place une solution qui améliorerait le service pour les résidents et permettrait à la municipalité de se développer, mais le gouvernement a rejeté sa demande. Je me demande si vous pouvez répondre directement aux résidents et aux dirigeants de Stewart et leur dire quelle est la voie à suivre. Quel rôle le gouvernement fédéral jouera-t-il pour s'assurer qu'ils obtiennent des services Internet à haute vitesse, étant donné que le gouvernement a rejeté la demande que la municipalité appuyait pour aller de l'avant?

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, je connais un peu votre circonscription. J'ai grandi en tant que fils d'un ministre des pêches dans les années 70 et 80. Nous avons passé énormément de temps à voyager avec notre père dans des municipalités, grandes et petites, de toutes les côtes du Canada, et évidemment j'y suis retourné de nombreuses fois dans mon rôle actuel, alors je connais un peu votre circonscription.

Je ne connais pas le problème propre au village de Stewart, mais il s'agit d'un problème beaucoup plus vaste, comme vous le faites remarquer à juste titre. La Banque de l'infrastructure a pu contribuer à un moment donné à l'accessibilité et à la connexion à la large bande au Manitoba. Le Fonds pour la large bande universelle, comme vous l'avez dit, a permis de réaliser un certain nombre de projets, souvent en partenariat avec les provinces. Les plus grandes d'entre elles (l'Ontario et le Québec) s'y sont engagées.

J'ai eu des conversations avec le premier ministre Horgan, notamment sur la façon dont nous pouvons travailler ensemble et utiliser le Fonds pour la large bande universelle ou d'autres types d'investissements en infrastructure pour atteindre cet objectif fondamental, essentiel, comme vous l'avez dit, non seulement pour le développement économique et social de ces collectivités, mais aussi pour les soins médicaux virtuels. Il y a une multitude de raisons pour lesquelles cette infrastructure est désormais essentielle. Je serai heureux d'examiner le cas particulier de Stewart et de vous en reparler, pour voir, monsieur Bachrach, ce que nous pouvons faire dans ce cas, à moins que l'un des fonctionnaires parmi nous n'ait...

M. Taylor Bachrach: Je n'ai pas beaucoup de temps, monsieur le ministre, alors si vous le voulez bien, je vais passer à la question suivante...

L'hon. Dominic LeBlanc: Mais je me ferai un plaisir de recommuniquer avec vous sur le cas précis de Stewart.

M. Taylor Bachrach: Je vous en suis vraiment reconnaissant. J'aimerais beaucoup que vous vous penchiez sur la question.

Ma prochaine question porte sur le Fonds pour le transport actif. Je pense que beaucoup de collectivités se réjouissent de la création de ce fonds, mais qu'il y a aussi une certaine frustration. Les petites collectivités, en particulier, ont du mal à composer avec la très courte période de demande. Je crois qu'elle n'est que de neuf semaines. Étant donné que ce fonds est un programme quinquennal, y aura-t-il une autre période de demande pour les collectivités qui ne sont pas en mesure de présenter une demande au cours de cette première période?

• (1140)

L'hon. Dominic LeBlanc: Absolument. Encore une fois, l'un des défis — et peut-être que nos circonscriptions se ressemblent —, c'est que les petits villages n'ont souvent pas les mêmes ressources internes qu'une grande administration municipale ou organisation communautaire pour remplir d'interminables pages de paperasse et produire les analyses et les documents d'ingénierie requis. Je pense qu'il y a un dysfonctionnement inhérent à certains groupes (généralement dans les petits centres) qui les empêche d'accéder à ces programmes. Je travaille donc avec le ministère à trouver une façon d'aider ces groupes à aller chercher les ressources nécessaires.

En ce qui concerne le fonds pour le transport actif, notre collègue Andy Fillmore, de Halifax, a travaillé avec l'ancienne ministre McKenna, une ardente défenseuse de ce projet, et nous ne voudrions absolument pas que la date limite [*difficultés techniques*] pour la réalisation d'une première série de projets empêche d'autres

collectivités de présenter une demande. Comme je l'ai dit, je pense que nous irons plus loin et que nous trouverons des moyens de mettre des ressources à la disposition des petites collectivités afin qu'elles ne soient pas frustrées ou qu'elles finissent par soumettre quelque chose d'incomplet, pour ensuite voir leur demande refusée, au lieu d'être approuvée, parce qu'il manque un document technique qu'un groupe de bénévoles n'arrive pas à produire.

M. Taylor Bachrach: Très brièvement à ce sujet, monsieur le ministre, je pense que l'on s'attend à ce que la demande dépasse l'offre pour ce fonds au cours de la première phase. Est-ce que le gouvernement a l'intention de tenir une deuxième période de demande, même s'il en a reçu trop à la première?

L'hon. Dominic LeBlanc: Oui. Je ne permettrai pas que tous les fonds soient dépensés à la première phase.

Monsieur Bachrach, nous vivons dans l'éternel espoir que d'autres investissements soient faits dans ce fonds aussi.

M. Taylor Bachrach: Oui, absolument, je serais totalement favorable à cela, monsieur le ministre.

Pour ma dernière question, concernant le fonds pour le transport actif, les demandeurs aimeraient savoir quand les critères et le processus d'évaluation seront annoncés. Plus de quatre semaines se sont déjà écoulées dans cette période de neuf semaines, si je ne me trompe pas, et les demandeurs ne savent toujours pas très bien comment le ministère évaluera leurs propositions.

Cette information sera-t-elle bientôt communiquée?

L'hon. Dominic LeBlanc: Je l'espère.

Monsieur Bachrach, la sous-ministre pourrait peut-être vous donner une réponse très précise à ce sujet. Je ne le sais pas.

Madame Gillis, avez-vous une réponse précise à donner à M. Taylor ?

Mme Kelly Gillis: Merci, monsieur le ministre.

Je n'ai pas de date précise à vous donner, mais je vous en donnerai une très bientôt. Je sais que le ministère y travaille. Un certain nombre de webinaires et d'informations ont récemment été publiés sur le site Web, et nous répondons aux questions de demandeurs de partout au pays.

Je vais demander une date au ministère et voir si je peux en obtenir une d'ici la fin de la réunion.

M. Taylor Bachrach: Merci, madame Gillis.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach et madame Gillis.

Pour lancer la deuxième série de questions d'aujourd'hui, nous entendrons M. Muys.

Monsieur Muys, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Monsieur le ministre, permettez-moi de faire écho à l'ensemble de mes collègues et de vous souhaiter un prompt rétablissement. Je vous souhaite le meilleur.

Pour en revenir à votre lettre de mandat, parce que nous nous sommes perdus dans les méandres de certains projets, vous avez la responsabilité d'éliminer les obstacles au commerce intérieur et de réduire les goulots d'étranglement affectant les chaînes d'approvisionnement dans les réseaux de transport du Canada. Nous savons, pour en avoir discuté à maintes reprises au fil des ans, que la papérasse et le chevauchement des règlements figurent parmi les grands obstacles au commerce intérieur.

Peut-être pourriez-vous nous parler un peu de la façon dont vous comptez vous attaquer à ces problèmes et nous dire plus précisément quels obstacles vous comptez réduire ou éliminer.

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur Muys, c'est une partie très importante de mon mandat de ministre des Affaires intergouvernementales, pour les raisons que vous avez nommées. Il semble étrange qu'il y ait... et tous les gouvernements libéraux et conservateurs ont fait des progrès importants au cours des 20 dernières années, mais nous ne semblons pas arriver à nous délester de toute la série d'exemptions à l'accord de libre-échange du Canada qui a été signé il y a cinq ou six ans. Il y a encore des annexes qui énumèrent toute une série d'exemptions revendiquées par différents gouvernements pour différentes raisons, qui font que nous ne pouvons pas avoir de véritable libre-échange à l'échelle du pays.

Pour ce qui est de votre remarque, vous avez tout à fait raison. Je partage entièrement le lien que vous établissez entre cette question et la fragilité des chaînes d'approvisionnement que nous avons constatée pendant la pandémie de COVID et assurément pendant les événements des dernières semaines.

Je reste assez optimiste. Mon collègue François-Philippe Champagne et moi-même avons un certain nombre d'homologues ministres provinciaux et territoriaux dans le dossier du commerce intérieur. Certains premiers ministres provinciaux gardent pour eux-mêmes le portefeuille de commerce intérieur. J'ai eu des conversations extrêmement encourageantes avec le premier ministre Kenny, le premier ministre Houston, le premier ministre Ford et quelques autres premiers ministres qui veulent vraiment éliminer enfin les dernières barrières au commerce intérieur. Cela ferait immédiatement augmenter le PIB du pays. Cela sécuriserait de surcroît certaines de nos chaînes d'approvisionnement.

Il semble plutôt bizarre que nous ayons réussi à renégocier l'Accord de libre-échange nord-américain avec l'administration Trump, aux États-Unis, alors que nous n'avons toujours pas trouvé collectivement, entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, le moyen de rendre notre propre marché intérieur vraiment libre.

Finalement, je rappelle que le gouvernement du Canada n'aborde pas cette conversation les mains propres, dans le sens où, en tant que gouvernement national, nous avons encore quelques barrières que la ministre des Finances et moi-même travaillons à éliminer. Si nous voulons négocier avec les provinces qui sont peut-être moins enthousiastes que celles que j'ai mentionnées, le gouvernement du Canada doit être en mesure de montrer ce que nous faisons dans nos propres domaines de compétences. Les services financiers et les secteurs agroalimentaires sont les éléments qui reviennent le plus souvent dans les discussions.

J'aborde avec enthousiasme les progrès que nous pourrions réaliser au cours des prochains mois.

• (1145)

M. Dan Muys: Je reviens à l'infrastructure, car c'est certainement l'essentiel de vos responsabilités, ou une partie importante de celles-ci, de notre point de vue, dans la discussion d'aujourd'hui.

Votre lettre de mandat contient 24 engagements, que vous devez respecter. En plus de vos responsabilités interprovinciales, dont vous venez de parler pour ce qui est du commerce intérieur, il y a quatre choses. Il y a les débats des chefs pendant les élections, l'ingérence étrangère dans les élections, la participation aux élections et comme nous venons d'en être témoins, compte tenu des événements entourant la COVID, la sécurité des parlementaires et des ministres. Ce sont là des choses importantes qui, à elles seules, pourraient prendre tout votre temps.

Comment pouvez-vous concilier ces responsabilités avec celle de l'infrastructure, qui est tellement importante? Vous vous retrouvez avec un ministère qui, de notre point de vue, nécessite toute une réorganisation. Vous avez parlé de 33 projets en cours, mais dans un pays aussi vaste que le Canada, cela semble dérisoire. Il y a beaucoup à faire, et ces autres choses semblent peut-être prendre trop de votre temps.

Le président: Vous avez 20 secondes, monsieur le ministre.

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, je comprends la préoccupation de notre collègue.

Je pense que toutes ces questions peuvent être gérées de façon efficace. Je fais très confiance aux hauts fonctionnaires du ministère de l'Infrastructure avec qui j'ai pu travailler au cours des trois ou quatre derniers mois.

Je reconnais aussi, par exemple, que le premier ministre m'a laissé ce qui était auparavant le portefeuille des institutions démocratiques au Conseil privé. Pour reprendre votre exemple, les questions de désinformation sont évidemment très préoccupantes, non seulement dans le contexte de ce qui se passe en Europe, mais aussi dans celui des événements survenus ici au cours des dernières semaines.

Je peux être occupé sur divers fronts. Le portefeuille des affaires intergouvernementales, non seulement dans le contexte de la COVID, mais aussi dans le cadre des conversations fédérales-provinciales habituelles, exige passablement de temps, mais je suis tout à fait convaincu que je trouverai le moyen de tout faire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

C'est M. Chahal qui disposera des cinq prochaines minutes.

La parole est à vous.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre. C'est un plaisir de vous voir. Vous avez l'air en pleine forme sur mon écran. Je vous souhaite le meilleur rétablissement possible au cours des prochains jours. Je vous remercie de vous joindre à nous.

Pour moi, votre ministère est absolument essentiel au travail que nous accomplissons dans ce pays. Dans ma circonscription de Calgary Skyview — j'y étais conseiller municipal en 2020 —, nous avons été dévastés en juin 2020, pendant la pandémie de COVID, par une tempête de grêle. Les dommages se sont élevés à 1,5 milliard de dollars; il y a eu plus de 70 000 réclamations. L'échangeur Deerfoot Trail a été submergé; le tunnel de l'aéroport a été inondé. Les dégâts ont été considérables.

Il n'y a pas eu ou à peu près pas eu de mesures du gouvernement provincial pour nous aider. Pendant des mois, personne ne s'est manifesté pour nous aider à nous rétablir.

Compte tenu de l'augmentation du nombre d'événements météorologiques extrêmes, quels sont les programmes offerts pour aider directement nos collectivités à s'adapter et à préparer leurs infrastructures à des événements de ce genre?

• (1150)

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, par votre intermédiaire, je remercie notre collègue, M. Chahal. Je suis également heureux de vous voir. Je n'ai pas un fond d'écran aussi élégant que le vôtre. Je suis chez moi, à Moncton.

Je suis souvent allé à Calgary. Je me tenais avec votre frère à Calgary, il y a quelques années. Je connais très bien votre ville.

Pour vous répondre, je me souviens des conséquences dévastatrices de cet événement météorologique soudain et grave. Dans mes conversations avec notre ministre des Finances et le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, nous nous demandons comment nous pouvons utiliser les programmes d'infrastructure — soit en en créant de nouveaux rapidement, soit en ajoutant de la souplesse et des fonds aux programmes d'infrastructure existants — précisément afin de réagir au genre de chose qui s'est produite dans votre ville, à Calgary, mais aussi, au fur et à mesure qu'on reconstruit les infrastructures endommagées, de façon à ne pas avoir à recommencer dans trois ans à cause d'un autre événement météorologique extrême.

Il y a le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes. C'est un exemple. Depuis 2018, le gouvernement du Canada a octroyé environ 3,4 milliards de dollars aux collectivités pour les aider à se reconstruire et à devenir plus résilientes face aux catastrophes naturelles occasionnées par les changements climatiques.

Nous avons annoncé un financement de 1,9 milliard de dollars pour 69 projets au pays afin de réagir exactement à ce genre de menaces: feux de forêt, inondations, sécheresse. Des demandes peuvent être présentées pour toute une série de petits projets, et nous avons lancé un appel de propositions pour des projets à petite et à grande échelle, dont un montant garanti de 138 millions de dollars réservé pour les communautés autochtones également très touchées par ce phénomène.

Je pense que nous pourrions en faire plus, monsieur Chahal. Je pense que nous devons faire plus. Mes conversations avec la ministre des Finances me donnent espoir quant à notre capacité à accélérer la cadence. L'exemple de votre ville est malheureusement un exemple parmi tant d'autres au Canada.

M. George Chahal: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Pour en revenir à l'importance du transport en commun, la Blue Line traverse ma circonscription, c'est l'un des circuits de transports

en commun les plus utilisés dans la ville de Calgary, avec les lignes d'autobus, mais nous avons besoin d'autres prolongements de la Blue Line. La Green Line est également en construction vers mon quartier. Il pourrait potentiellement y avoir une liaison ferroviaire avec la ville d'Edmonton, et l'on pourrait relier notre centre-ville, notre aéroport avec les montagnes.

Comment l'investissement dans le transport moderne va-t-il créer des emplois et des investissements pour l'avenir de notre ville?

L'hon. Dominic LeBlanc: C'est une excellente question, monsieur Chahal. Compte tenu de votre expérience au conseil municipal, vous saisissez l'importance du projet de la Green Line pour le système de transport en commun par rail léger de Calgary. Le gouvernement du Canada y a investi environ 1,5 milliard de dollars, je crois.

Nous sommes très ouverts à des collaborations avec des partenaires municipaux et provinciaux pour la Blue Line. Il s'agit, à notre avis, de projets essentiels au développement économique durable de collectivités comme la vôtre, mais aussi à la qualité de vie, comme vous le dites, des Calgariens et des personnes qui se rendent à Calgary pour travailler et qui vivent peut-être dans d'autres villes.

Nous avons annoncé en 2021 le Programme permanent de transport en commun, à hauteur de près de 15 milliards de dollars sur huit ans. Les maires et les responsables des sociétés de transport en commun nous disent toujours qu'on ne peut pas leur imposer un échéancier court, même s'il s'agit de grosses sommes d'argent. Ils doivent faire la planification et les évaluations environnementales. Vous le savez mieux que moi grâce à votre expérience au sein du conseil municipal. Ce sont des projets complexes, donc le fait de prévoir un échéancier plus long et un financement plus durable et prévisible nous aidera à réaliser des projets comme celui de la Blue Line à Calgary.

• (1155)

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, on vous a posé plusieurs questions sur la Banque de l'infrastructure du Canada jusqu'à présent, et je pense qu'il y a de bonnes raisons pour cela. Bien qu'il date déjà de quelques mois, un rapport publié par le directeur parlementaire du budget en 2021 indique que, sur un total de 12,5 milliards de dollars consacrés à des projets, seulement 2,5 milliards de dollars viennent du secteur privé. Quand le gouvernement a annoncé la mise en place de la Banque, il était question qu'il investisse 1 \$ pour chaque tranche de 5 \$ provenant du secteur privé. Or actuellement, 20 % des fonds viendraient du secteur privé, plutôt que 500 %. Selon la règle de trois, les 2,5 milliards de dollars investis par le secteur privé représentent 4 % de l'objectif de 62,5 milliards de dollars, pour une valeur équivalente de projets.

Êtes-vous satisfait du résultat par rapport aux promesses que vous aviez faites?

L'hon. Dominic LeBlanc: Non, je ne suis pas encore satisfait, comme vous le dites, de la capacité de la Banque de l'infrastructure du Canada à aller chercher des partenariats privés. C'était une des raisons pour lesquelles, à l'époque, le gouvernement avait créé la Banque par l'entremise d'un budget. La Banque a certainement accusé du retard dans la première ou la deuxième année avant d'être fonctionnelle, mais ces retards sont derrière nous. La Banque fonctionne maintenant et elle est impliquée dans beaucoup de projets partout au pays. J'ai vu la liste des projets qu'elle est en train d'évaluer: c'est rassurant et impressionnant.

M. Xavier Barsalou-Duval: Donc, vous nous dites que nous allons voir une augmentation prochainement.

L'hon. Dominic LeBlanc: Oui, absolument.

Il faut augmenter les fonds privés. Comme vous, je ne suis pas encore satisfait de la capacité de la Banque à aller chercher des fonds d'investisseurs privés à titre de complément à ses investissements en capital. J'en ai également fait part au président du conseil d'administration de la Banque.

M. Xavier Barsalou-Duval: Le portefeuille de l'Infrastructure a beaucoup changé de mains. De 2015 à 2019, M. Champagne était à la tête du ministère. Ensuite, de 2019 à 2021, c'était Mme McKenna. Aujourd'hui, en 2022, c'est vous qui occupez le poste.

Comment pouvez-vous expliquer cela? Est-ce qu'il s'agit d'un ministère difficile? Est-ce parce qu'il y a des défis sur le plan de l'efficacité? Y a-t-il des choses importantes à faire que les ministres qui vous ont précédé n'ont pas réussi à faire?

[Traduction]

Le président: Si vous voulez bien répondre en 10 secondes, monsieur le ministre.

[Français]

L'hon. Dominic LeBlanc: Vous avez oublié notre ancien collègue Amarjeet Sohi, qui est maintenant maire de la ville d'Edmonton. Il a été le premier à occuper le poste de ministre de l'Infrastructure et des Collectivités après notre victoire en 2015.

Quand Mme McKenna a décidé de ne pas se présenter de nouveau aux élections, le premier ministre a dû choisir quelqu'un pour la remplacer lors du remaniement ministériel de l'automne dernier. Je dois vous dire que je suis extrêmement content qu'il m'ait choisi.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Traduction]

Nous allons maintenant entendre Mme Ashton.

Merci d'être des nôtres aujourd'hui. Vous avez la parole pour une période de deux minutes et demie.

• (1200)

Mme Niki Ashton (Churchill—Keewatinook Aski, NPD): Excellent. Essayons encore une fois.

Monsieur le ministre, le GIEC a rendu public aujourd'hui même un nouveau rapport nous mettant en garde contre les changements climatiques. On y indique que la situation déjà catastrophique va bientôt se détériorer considérablement. Votre gouvernement a reconnu qu'il fallait agir de toute urgence pour lutter contre les changements climatiques. Vous avez parlé aujourd'hui de la nécessité d'investir dans nos infrastructures à cette fin.

Nous pouvons déjà compter sur une Banque de l'infrastructure qui pourrait remplir exactement ce mandat, c'est-à-dire investir dans des infrastructures permettant d'atténuer les changements climatiques tout en aidant les collectivités à s'adapter à cette réalité dévastatrice. Le Comité a toutefois entendu des témoignages à l'effet que la Banque de l'infrastructure du Canada évolue sur une voie parallèle en mettant l'accent sur les profits, plutôt que de venir en aide aux plus nécessiteux.

Mon projet de loi d'initiative parlementaire, le C-245, vise à réorienter le mandat de la Banque de l'infrastructure de manière à utiliser la propriété publique pour atténuer les changements climatiques et investir dans des infrastructures absolument nécessaires pour des collectivités vulnérables, comme les communautés autochtones et du Nord qui font déjà les frais des changements climatiques. Les projets d'infrastructure souhaités viseraient à la fois à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter. Cela pourrait notamment comprendre la transition du diesel vers l'énergie verte, la construction de routes toutes saisons, la protection contre les feux de forêt et le transport en commun.

Étant donné l'urgence de la situation que l'on nous a rappelée encore une fois aujourd'hui, est-ce que vous et votre gouvernement allez appuyer le projet de loi C-245?

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci pour la question, madame Ashton. Je suis ravi de vous voir.

Nous avons pris acte de ce projet de loi d'initiative parlementaire, mais le gouvernement n'a pas encore arrêté sa position à ce sujet. Nous avons un processus à cette fin. J'assume la présidence du Comité des opérations du Cabinet qui examine les différents projets de loi d'initiative parlementaire. Nous avons certes pris bonne note de celui-ci, mais le gouvernement n'a pas encore pris sa décision. Je me réjouis par ailleurs de pouvoir continuer d'en discuter avec vous.

Je reconnais que la Banque de l'infrastructure du Canada doit en faire davantage en ne limitant pas son appui aux projets de grande envergure, comme les initiatives pour le transport en commun et l'énergie verte. Je pense notamment à la boucle de l'Atlantique qui pourrait alimenter les provinces maritimes en énergie renouvelable. Il s'agit de mégaprojets dans le cadre desquels la Banque pourra, nous l'espérons, jouer un rôle constructif dans la lutte du Canada contre les changements climatiques.

Pour revenir à ce que vous disiez, vous représentez une vaste portion du Nord canadien. J'ai eu l'occasion de visiter votre circonscription à quelques reprises, et je pense que vous avez tout à fait raison. Le gouvernement du Canada doit pouvoir compter sur une variété d'outils pour aider les communautés autochtones et les autres groupes communautaires et municipalités de petite taille dans leurs efforts pour atténuer les changements climatiques et s'y adapter.

Il est formidable que la Banque de l'infrastructure puisse permettre la construction d'autobus zéro émission. Il est merveilleux que nous puissions contribuer à la réalisation de grands projets comme celui de la boucle de l'Atlantique, mais je conviens avec vous qu'il y a une lacune pour ce qui est des projets communautaires de moins grande envergure, lacune que je m'engage certes à essayer de corriger. J'ose espérer que le Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs sera le premier pas dans cette direction au bénéfice des communautés autochtones et des petites collectivités éloignées.

Je me réjouis à la perspective de poursuivre cette conversation avec vous, madame Ashton, notamment quant aux projets qui pourraient être réalisés dans votre propre circonscription.

Le président: Merci beaucoup, madame Ashton et monsieur le ministre.

Nous allons maintenant passer à M. Jeneroux qui sera suivi de M. Badawey.

[Français]

Monsieur Jeneroux, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être virtuellement des nôtres aujourd'hui.

Je voudrais aller un peu plus loin dans le sens des observations et des questions formulées au départ par Mme Lantsman.

Vous avez parlé d'investissements du secteur privé et institutionnel qui se chiffrent à 6,7 milliards de dollars. Selon votre site Web, ce serait en fait 7,2 milliards de dollars. Je n'ose pas croire que vous avez égaré un demi-milliard de dollars, monsieur le ministre, mais je vais vous laisser le soin d'expliquer cet écart.

Toujours sur votre site Web, il ressort clairement que ce sont les différents ordres de gouvernements qui sont les partenaires. À titre d'exemple, pour le pont de New Westminster, le partenaire est en fait le gouvernement du Canada, c'est-à-dire le vôtre, monsieur le ministre. Un autre exemple intéressant est celui de la station REM de l'aéroport international de Montréal, car c'est encore une fois le gouvernement du Canada qui est partenaire.

Chez moi, à Edmonton, c'est la ville qui est partenaire du projet d'autobus zéro émission. On parle ici d'un seul et même contribuable. Est-ce que cela signifie que je devrai, en tant que contribuable de la Ville d'Edmonton, payer la note en double pour cet investissement de la Banque de l'infrastructure?

• (1205)

L'hon. Dominic LeBlanc: Je serais plutôt porté à croire que vous auriez en fait à payer la note en double à titre de contribuable foncier de la Ville d'Edmonton si le gouvernement du Canada ne travaillait pas en partenariat avec votre ville pour répondre à quelques-uns de ses besoins prioritaires en matière de transport en commun, comme les autobus zéro émission. Comme vous l'avez noté à juste titre, le partenaire pour certains de ces projets de grande envergure — surtout pour le transport en commun et le train léger — est souvent un autre ordre de gouvernement, comme la municipalité ou la province.

Pour ce qui est de votre question portant plus précisément sur la Banque de l'infrastructure, je m'en remets aux notes d'information que l'on m'a fournies, mais M. Campbell, le sous-ministre adjoint qui m'accompagne, pourrait vous donner les précisions nécessaires concernant le financement de différents projets par la Banque de l'infrastructure.

M. Matt Jeneroux: Il serait utile que vous transmettiez une réponse à notre comité à ce sujet, monsieur le ministre.

Si la solution réside dans un partenariat avec d'autres ordres de gouvernement, alors vous pourriez seulement annoncer un projet

commun d'investissement dans les infrastructures. Je crois avoir posé la même question lors d'une séance du Comité en 2018. Depuis 2015, la Banque de l'infrastructure a bénéficié d'investissements totalisant 19,4 milliards de dollars. En quoi ces sommes ont-elles véritablement contribué à la construction d'infrastructures au Canada?

L'hon. Dominic LeBlanc: Je peux vous donner l'exemple d'un investissement substantiel dans un projet de stockage d'énergie avec les Six Nations de la rivière Grand en Ontario. La Banque de l'infrastructure a aussi consenti des investissements considérables pour améliorer les services à large bande dans les régions rurales du Manitoba. Nous avons déjà parlé des autobus zéro émission dans différentes villes du pays et il y a également des projets d'efficacité énergétique réalisés avec la Société de financement et d'accompagnement en performance énergétique ou SOFIAC au Québec. Je sais par ailleurs que la Banque de l'infrastructure travaille avec les services publics du Canada atlantique pour la mise en place d'une boucle de l'énergie verte.

Je ne partage pas votre pessimisme quant à la capacité de la Banque d'apporter une valeur ajoutée. Je conviens toutefois avec vous qu'elle doit en faire davantage pour attirer des investissements privés. On ne devrait pas simplement créer un autre programme au sein d'un ministère responsable des infrastructures. Je prends bonne note de votre commentaire à ce sujet. J'estime que mon rôle à titre de ministre responsable de la Banque est de faire comprendre à son conseil d'administration et à son président que le gouvernement a certaines attentes quant aux orientations stratégiques à adopter.

Vous avez tout à fait raison de dire qu'il faut notamment attirer de nouveaux investissements du secteur privé. Je comprends totalement vos préoccupations quant à la perspective que tous les partenaires soient d'autres entités publiques... Il ne faut pas croire que les maires des différentes villes du pays vont cesser leurs démarches pour faire financer par le gouvernement du Canada un large éventail de projets, mais ce sont en fin de compte, comme vous l'indiquez, les citoyens de la ville en question ou les contribuables d'une province ou d'un territoire donné qui en viennent à financer ces projets sur différents tableaux. Dans certains cas, il serait possible d'obtenir la contribution d'autres investisseurs.

M. Matt Jeneroux: Comme je sais qu'il ne me reste que 30 secondes et que notre président ne manquera pas de m'interrompre comme il se doit, je vous demanderais, monsieur le ministre, de bien vouloir indiquer ultérieurement au Comité quelle proportion de ce total de 6,7 milliards de dollars ou de 7,2 milliards de dollars — à vous de me dire lequel est le bon — provient d'investissements privés? Si l'on en croit votre site Web, tout semble indiquer qu'il s'agit en grande partie de fonds provenant simplement des municipalités ou d'autres ordres de gouvernement.

Je vous remercie.

L'hon. Dominic LeBlanc: Certainement, monsieur Jeneroux. Je vous assure que nous allons transmettre au président du Comité une ventilation détaillée de la provenance de ces fonds qui, selon mes notes, totalisent 6,7 milliards de dollars. S'il s'avère qu'il y a un demi-milliard de dollars de plus, tant mieux, mais je vais veiller à vous fournir cette ventilation.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Jeneroux.

Monsieur le ministre, je veux vous remercier chaleureusement d'avoir bien voulu comparaître devant notre comité aujourd'hui. C'est toujours un plaisir de vous recevoir. Vous êtes toujours le bienvenu.

Vous pouvez maintenant vous déconnecter, car je sais que d'autres engagements vous attendent aujourd'hui.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président.

J'espère vous revoir tous bientôt.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous amorçons sans plus tarder la seconde partie de notre séance. Nous recevons maintenant les représentants du Bureau de l'infrastructure du Canada, soit Mme Kelly Gillis, sous-ministre, Infrastructure et Collectivités; Mme Alison O'Leary, sous-ministre adjointe principale, Programmes des collectivités et des infrastructures; Mme Erin Lynch, sous-ministre adjointe déléguée, Programmes des collectivités et des infrastructures; Mme Nathalie Bertrand, sous-ministre adjointe et dirigeante principale des finances, Services ministériels; M. Glenn Campbell, sous-ministre adjoint, Investissement, partenariats et innovation; et M. Gerard Peets, sous-ministre adjoint, Politiques et résultats.

Nous allons débiter ce troisième tour de questions pour aujourd'hui en donnant la parole à Mme Lantsman.

Vous avez six minutes.

● (1210)

Mme Melissa Lantsman: Merci aux fonctionnaires qui sont virtuellement des nôtres.

Je veux revenir à la Banque de l'infrastructure. Le ministre nous en a parlé. Nous savons que la réalisation des projets peut prendre un certain temps, nul besoin de le répéter. La Banque existe depuis novembre 2017. C'était il y a cinq ans. Pourriez-vous me dire combien de projets — simplement le nombre — ont pu être menés à terme en application de ce modèle?

Mme Kelly Gillis: Comme le ministre l'a mentionné, la Banque de l'infrastructure du Canada participe à 33 projets différents. Certains de ces projets sont en cours. Vous savez comme moi qu'il faut un certain temps pour mener à terme de grands projets d'infrastructure, si bien qu'aucun de ces projets n'est terminé. Il y a cependant des projets comme celui du REM à Montréal qui sont très avancés.

Mme Melissa Lantsman: Merci beaucoup. Il n'y a donc aucun projet qui a été mené à terme. Je voulais juste que ce soit bien clair pour tous les Canadiens, car je ne pense pas qu'on l'ait indiqué lors du tour précédent.

Je veux savoir si, aux yeux du ministère, ce modèle n'ayant permis de mener à terme absolument aucun projet est jugé efficace.

Mme Kelly Gillis: Je peux vous dire que la demande pour des projets d'infrastructure est forte partout au pays. Pour que le Canada puisse se doter des infrastructures dont il a besoin, il faut considérer les différents modèles et outils à notre disposition. La Banque de l'infrastructure du Canada n'est que l'un des nombreux outils que nous pouvons utiliser.

La Banque de l'infrastructure du Canada s'efforce d'attirer des investissements privés et institutionnels. Je sais que Statistique Canada n'utilise pas les mêmes définitions pour distinguer les investissements publics des investissements privés et institutionnels qui servent les intérêts publics. J'estime que c'est un moyen important pour éviter que les contribuables canadiens fassent entièrement les frais des projets d'infrastructure. C'est en ce sens que le modèle novateur de la Banque de l'infrastructure du Canada peut être vraiment utile.

Des progrès ont été réalisés au cours des dernières années dans le cadre de différents projets comme le ministre [*difficultés techniques*] pour mieux répondre aux besoins des Canadiens et de notre pays en matière d'infrastructures.

Mme Melissa Lantsman: Merci, madame la sous-ministre.

Je vais poursuivre sur le même sujet. Certains n'ont pas hésité à parler d'un effet multiplicateur de deux à quatre fois la taille de l'investissement, voire davantage, avec tous ces capitaux privés dont nous venons de parler qui n'attendent que de pouvoir participer à ces grands projets. La situation actuelle s'apparente cependant plutôt à une forme d'aide sociale aux entreprises.

Le porte-parole qui m'a précédé en matière d'infrastructures a soulevé la question de Fortis Inc. avec l'ancienne ministre. On parle ici d'une entreprise qui réalise des profits annuels de 9 milliards de dollars — mais on pourrait dire la même chose de la plupart des projets sur cette liste. Mon prédécesseur a interrogé l'ancienne ministre — et comme elle n'a pas répondu, je ne sais pas si les fonctionnaires que nous accueillons vont pouvoir le faire — au sujet de l'effet multiplicateur, des capitaux privés et de son point de vue sur l'efficacité du programme étant donné le manque d'accomplissements concrets ou de capitaux privés investis dans ce que vous appelez une « banque ».

Mme Kelly Gillis: La Banque a participé à 33 projets différents visant à nous doter des infrastructures dont nous avons besoin. Elle a réussi à attirer des investisseurs institutionnels, ce qui est nécessaire pour améliorer nos infrastructures. On instaure ainsi un modèle différent permettant l'innovation et le transfert de risques pour divers projets d'importance. Comme je l'ai indiqué, ce n'est que l'un des nombreux outils à notre disposition pour répondre aux besoins de notre pays en matière d'infrastructures.

Mme Melissa Lantsman: Je veux rapidement changer de sujet, car je sais qu'il me reste très peu de temps.

Mme Ashton a parlé du Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs, ou c'est peut-être le ministre qui l'a mentionné en répondant à sa question. Le Programme a été mis sur pied au début de l'an passé, et les intéressés devaient soumettre leurs propositions au début juillet.

De nombreux organismes sans but lucratif, y compris plusieurs dans mon secteur du Grand Toronto, ont dépensé des milliers de dollars pour les évaluations environnementales nécessaires en vue de satisfaire aux modalités de ce programme. Ils attendent désespérément que la sélection soit faite. Sept mois se sont écoulés depuis, et aucun représentant du ministère ne leur a encore donné signe de vie. Est-ce que l'on va communiquer avec ces organismes sans but lucratif? Est-ce que le ministre a demandé une mise à jour au ministère concernant les demandes présentées par ces organismes, notamment dans le secteur que je représente, qui ont dû dépenser des milliers de dollars?

● (1215)

Mme Kelly Gillis: C'est un programme qui a été jugé extrêmement pertinent et qui est donc très populaire. Nous avons ainsi reçu des centaines de demandes qui en sont rendues à l'étape finale de l'évaluation. Je crois que vous pourrez observer des résultats concrets pour ce programme lorsque les décisions nécessaires auront été prises. Quelques dossiers ont été réglés juste avant les élections et d'autres suivront au cours des semaines et des mois à venir.

Le président: Merci beaucoup, madame Lantsman.

Les six prochaines minutes appartiennent à M. Rogers.

À vous la parole.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les fonctionnaires qui sont avec nous aujourd'hui. Je me réjouis également d'avoir vu le ministre participer à nos travaux. Il ne fait aucun doute que nous sommes toujours ravis qu'un ministre nous rende ainsi visite pour communiquer de l'information au Comité.

J'aurais quelques questions pour nos fonctionnaires concernant les collectivités rurales et nordiques et les nombreuses difficultés qu'elles doivent surmonter, notamment en matière d'infrastructures, pour demeurer au diapason de notre monde contemporain.

Madame Gillis, dans quelle mesure la Banque de l'infrastructure du Canada contribue-t-elle à attirer les investissements nécessaires pour régler les problèmes d'accès à large bande dans les différentes régions du pays, et surtout dans les collectivités rurales et nordiques?

Mme Kelly Gillis: L'une des priorités de la Banque de l'infrastructure du Canada est justement d'investir dans les services à large bande pour les collectivités rurales et éloignées. C'est ainsi que l'on a investi dans certains projets comme celui de fibre optique au Manitoba en plus de conclure des ententes avec le Québec et l'Ontario. On offre de cette manière la base nécessaire en prévoyant des investissements d'environ 3 milliards de dollars dans ce secteur.

Comme le ministre l'a si éloquemment exprimé, la Banque de l'infrastructure du Canada s'emploie à offrir aux Canadiens les services à large bande dont ils ont absolument besoin et poursuivra ses efforts en ce sens.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

Pas plus tard que la semaine dernière, j'ai eu la chance de participer à une annonce en compagnie de la ministre du Développement économique rural, Mme Hutchings, à Terre-Neuve-et-Labrador. Il s'agit d'un partenariat avec la province permettant d'investir 136 millions de dollars — 116 millions de dollars du fédéral et 20 millions de dollars de la province — pour l'amélioration des services Internet offerts sur l'ensemble du territoire. C'est pour nous un investissement formidable qui suscite beaucoup d'enthousiasme.

De nombreuses petites collectivités rurales tout particulièrement renoncent parfois à demander du financement en raison de la complexité des demandes à remplir et du processus à suivre. C'est un processus très laborieux qui cause bien des difficultés aux petites municipalités qui n'ont pas le personnel suffisant pour faire le nécessaire à ce chapitre. Quelles dispositions prenez-vous pour aider les municipalités de petite taille et celles situées en milieu rural à présenter des demandes pour des programmes comme le fonds pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs, et comment vous assurez-vous que ces programmes sont équitables et accessibles pour les petits groupes, les municipalités et les communautés autochtones?

Mme Kelly Gillis: C'est une question vraiment importante et je sais que le ministre tient beaucoup à s'assurer que nous offrons les outils et le soutien appropriés aux petites collectivités. Notre fonds pour le transport en commun en milieu rural en est un exemple. C'est un nouveau fonds qui est destiné exclusivement aux collectivités rurales et qui comporte un volet de planification. Ainsi, nous offrons des subventions allant jusqu'à 50 000 \$ pour que les petites

collectivités réfléchissent à la façon dont le transport en commun peut fonctionner dans leurs collectivités.

Nous offrons d'autres programmes, comme le Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs. Il y a des programmes de moindre envergure qui sont destinés à de petits projets de moins de 3 millions de dollars. Le processus de demande est léger afin qu'il soit plus simple pour les petites collectivités d'accéder aux fonds.

Nous examinons constamment nos programmes et nous les ajustons en conséquence, comme nous l'avons fait dans le cas du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes. Pour la première tranche de 2 milliards de dollars, tous les projets devaient être d'un montant minimum de 20 millions de dollars. Le programme n'était pas accessible aux petites collectivités. Elles ont rarement des projets de cette envergure, alors pour la tranche supplémentaire de 1,4 milliard de dollars, la moitié est consacrée aux petits projets de 1 à 20 millions de dollars, et 10 % sont réservés aux communautés autochtones.

Voilà quelques-unes des manières dont nous nous assurons que nos mesures sont pertinentes et accessibles aux petites collectivités. Nous continuerons à essayer de nous ajuster en conséquence, car les petites collectivités ont besoin d'infrastructure pour pouvoir continuer à soutenir leurs collectivités.

• (1220)

M. Churence Rogers: Je vous remercie. En tant qu'ancien président dans le monde municipal à Terre-Neuve-et-Labrador, je comprends les nombreux défis auxquels bon nombre de très petites municipalités sont confrontées. C'est pourquoi la question est importante, et je suis heureux de constater que nous faisons des progrès.

J'ai une dernière question. Dans la lettre de mandat du ministre, il est question de la liaison de transport fixe. La Banque de l'infrastructure du Canada a signé un protocole d'entente avec le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador pour accélérer l'analyse des coûts et de l'utilisation de la liaison de transport. La BIC comptait terminer cette étude à l'hiver 2022.

Je me demande si vous pouvez nous donner une mise à jour sur l'état d'avancement de cette étude, et s'il est toujours prévu de la terminer pour l'hiver 2022.

Mme Kelly Gillis: Pour répondre à la question, je dirais que oui, l'étude est en cours et je crois savoir qu'elle devrait être terminée cet hiver. Les discussions entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Banque de l'infrastructure du Canada se poursuivent.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup. Je suis ravi de constater que la date prévue est respectée.

Monsieur le président, est-ce que...

Le président: Vous avez presque terminé, monsieur Rogers. Il vous reste 10 secondes.

M. Churence Rogers: Dans ce cas, je ne vais pas poser ma prochaine question. Je n'ai pas assez de temps.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rogers.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Madame Gillis, je parlais tantôt au ministre LeBlanc du Fonds pour le transport actif, pour lequel aucune entente n'a encore été annoncée. On pourrait parler de la même chose, de façon plus large, dans le cas de l'argent prévu pour le transport en commun. Dans un communiqué de presse d'Infrastructure Canada publié sur son site Web, on mentionne ceci: « Des discussions sont en cours entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec concernant la mise en œuvre de ce programme au Québec [...] »

Savez-vous quand cette entente pourrait être conclue? Y aura-t-il bientôt une annonce à ce sujet?

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie de la question.

Comme le ministre l'a mentionné, des discussions sont en cours et nous essayons de les faire avancer. Il y en a eu une avec la ministre LeBel, récemment. Je n'ai pas de date prévue pour la conclusion d'une entente, mais des discussions sont en cours.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous pose cette question parce que j'ai l'impression que, chaque fois que le fédéral annonce des programmes d'infrastructure, tout le monde au Canada y a accès avant le Québec. Cela finit par causer des problèmes.

Pour pousser cette réflexion un peu plus loin, je rappellerai qu'il n'y a pas si longtemps, la vérificatrice générale du Canada critiquait le plan Investir dans le Canada en disant qu'Infrastructure Canada n'avait pas réussi à présenter des rapports satisfaisants sur les progrès réalisés dans la distribution des fonds, parce que celle-ci ne se faisait pas assez rapidement.

Ne pensez-vous pas que les politiques en place à Infrastructure Canada nuisent au versement des fonds au Québec?

Mme Kelly Gillis: Dans le cadre du programme d'infrastructure Investir dans le Canada, l'entente bilatérale que nous avons avec le Québec progresse très bien. Nous avons déjà annoncé de nombreux projets au Québec. À peu près 56 % des fonds sont déjà approuvés pour les projets. Donc, cela avance très bien en ce qui concerne le plan d'investissement.

Pour ce qui est des nouveaux programmes, des discussions sont en cours, comme le ministre l'a mentionné.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de la réponse.

Toutefois, quand nous regardons les choses de près, le portrait semble être différent. La vérificatrice générale a quand même dit que cela ne fonctionnait pas. Nous avons parlé de la Banque de l'infrastructure du Canada, un peu plus tôt, et nous avons vu que les projets semblent avoir de la difficulté à démarrer également.

S'ajoute à cela le fait que plusieurs ministres se sont succédé: il y a eu M. Sohi, puis M. Champagne, ensuite Mme McKenna, et maintenant c'est M. LeBlanc. Nous avons l'impression qu'il n'y a pas de stabilité au ministère.

Est-ce le changement constant de ministres qui a créé ces problèmes ou est-ce qu'il s'agit d'un problème structurel au sein d'Infrastructure Canada?

• (1225)

Mme Kelly Gillis: Depuis 2015, Infrastructure Canada a approuvé et annoncé la mise en place de 10 617 projets, pour lesquels les fonds totalisent 43,9 milliards de dollars. C'est sans compter les projets effectués dans le cadre de la taxe sur l'essence, ceux de la Banque de l'infrastructure du Canada et les projets de grands ponts, comme le nouveau pont Samuel-De Champlain.

Depuis 2015, il y a donc beaucoup d'investissements qui fonctionnent et de projets qui progressent dans le pays.

M. Xavier Barsalou-Duval: De votre côté, vous dites que le bilan est positif. Je comprends que, chaque fois qu'un dollar est investi dans un bon projet, cela ne peut qu'être positif. En même temps, l'argent semble mettre beaucoup de temps à se rendre à destination. En effet, selon les commentateurs et les analystes indépendants, par exemple la vérificatrice générale, l'argent ne sort pas assez vite d'Infrastructure Canada, de façon générale.

Comment expliquez-vous ces interprétations différentes de la situation? Est-ce simplement une question de perception?

Mme Kelly Gillis: En fait, il y a deux choses à considérer.

Tout d'abord, l'activité économique commence dès l'approbation du projet. C'est à ce moment que le projet peut aller de l'avant et que les personnes, les municipalités ou les communautés peuvent commencer à embaucher les ingénieurs et les planificateurs et à dépenser l'argent. Pour que les fonds soient remis à la communauté, celle-ci doit d'abord envoyer la facture à la province, dans la plupart des cas, et elle est ensuite transmise à notre ministère.

Par ailleurs, comme je l'ai dit, seulement dans le cadre de nos programmes, il y a plus de 10 000 projets, pour lesquels les fonds totalisent 43,9 milliards de dollars. C'est beaucoup d'argent. Il s'agit de projets déjà approuvés et qui ont commencé à générer de l'activité économique partout au pays.

M. Xavier Barsalou-Duval: Le gouvernement reconnaissait lui-même, il y a quelques années, que le Canada avait un important déficit en matière d'infrastructure. Je crois qu'il fait le même constat aujourd'hui.

En plus de ce déficit d'infrastructure, on constate que l'argent ne sort pas aussi vite qu'il le devrait pour les projets.

Pensez-vous qu'Infrastructure Canada va parvenir à résoudre ce problème d'infrastructure ou que la situation va empirer?

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie de la question.

De nombreux pays examinent ce problème actuellement et font des analyses sur cette question.

C'est la raison pour laquelle nous avons lancé l'Évaluation nationale des infrastructures du Canada, l'année dernière, pour établir une discussion avec les différents ordres de gouvernement et les différents interlocuteurs dans le domaine de l'infrastructure. Nous devons déterminer nos besoins d'ici à 2050. Les demandes sont très nombreuses. Nous devons planifier ensemble comment nous allons travailler à améliorer cette situation.

Au printemps et à l'été derniers, nous avons eu des engagements assez intensifs en vue d'examiner la question. Nous travaillons encore avec les provinces, les territoires et les collectivités pour définir les besoins afin d'établir un plan s'appuyant sur des données fiables.

L'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni travaillent sur ce type de problèmes aussi, à savoir comment établir un plan à long terme et des investissements dans l'infrastructure dont on aura besoin.

Le président: Merci beaucoup, madame Gillis et monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous disposez de six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Bienvenue à tous les fonctionnaires.

Madame Gillis, j'aimerais tout d'abord poser quelques questions sur le transport en commun.

Je pense que les administrations locales partout au Canada, en particulier les grandes villes qui ont de grands réseaux de transport en commun, sont ravies que le gouvernement ait annoncé récemment qu'il leur offrirait 750 millions de dollars pour les aider à combler le déficit de fonctionnement de ces réseaux. Compte tenu de l'urgence d'agir concernant la situation à laquelle sont confrontés de nombreux organismes de transport en commun, pourriez-vous nous dire quand ces fonds seront versés aux municipalités?

Mme Kelly Gillis: Merci, monsieur le président.

Juste avant de répondre à cette question, je veux répondre à celle que vous avez posée précédemment, comme j'avais promis de le faire.

• (1230)

M. Taylor Bachrach: Oui, merci.

Mme Kelly Gillis: En fait, le guide d'évaluation, y compris les critères, se trouve sur notre site Web, section 4.3. Je serai ravie d'envoyer le lien au président du Comité pour que vous ayez tous l'information. De plus, nous organisons des webinaires actuellement et nous essayons de répondre à toute question que les gens se posent en lisant le guide de demande et les critères d'évaluation.

M. Taylor Bachrach: C'est formidable. Je pense que la question a été formulée au moment où le ministre devait comparaître initialement et l'information a probablement été publiée depuis.

Mme Kelly Gillis: Excusez-moi. Non, elle a été publiée avant cela...

M. Taylor Bachrach: D'accord. C'est bon à savoir.

Mme Kelly Gillis: Pour revenir à votre question sur le transport en commun, c'est un secteur très important dans lequel nous investissons et un secteur que nous voulons faire progresser. Il va sans dire qu'en ce qui concerne le déficit du budget de fonctionnement que différents organismes de transport en commun ont signalé, ils ont discuté avec le ministère des Finances et travaillé avec lui aux détails, y compris l'engagement de fonds de contrepartie par les provinces et les territoires et certaines des exigences relatives aux besoins de logement dans les collectivités.

M. Taylor Bachrach: N'y a-t-il pas un échéancier à ce moment-ci?

Mme Kelly Gillis: Il faudrait le demander au ministère des Finances. Il aurait une meilleure idée de l'avancement des discussions.

M. Taylor Bachrach: Merci, madame Gillis.

Sur le même sujet, l'annonce des 750 millions de dollars s'accompagnait d'une condition intéressante, à savoir que les provinces doivent respecter certains critères en ce qui concerne l'offre de logements.

Je me demande si vous pouvez nous expliquer de quelle façon votre ministère évalue cela et nous dire quels sont ces critères.

Quand savez-vous que les provinces respectent ces critères et qu'elles peuvent accéder à ces fonds?

Mme Kelly Gillis: Pour ce qui est de l'engagement relatif au budget de fonctionnement qu'a pris la vice-première ministre et ministre des Finances, cela relève du ministère des Finances. Il s'agit d'examiner les détails concernant les fonds de contrepartie des provinces et des territoires et tout engagement particulier en matière de logement dans le cadre des discussions avec ces municipalités qui en auraient besoin pour les organismes de transport en commun.

C'est similaire au Cadre de relance sécuritaire, c'est-à-dire que ces fonds ou ce transfert ne passent pas par notre ministère, soit le ministère de l'Infrastructure.

M. Taylor Bachrach: Merci, madame Gillis.

Je vais passer à un sujet qui, je crois, relève de ce ministère, soit l'Évaluation nationale des infrastructures, et plus précisément la création de l'organisme consultatif indépendant qui guidera ces travaux.

Pourriez-vous nous parler du processus de nomination des membres de l'organisme consultatif? Plus précisément, le Parlement aura-t-il un rôle à jouer dans ce processus?

Mme Kelly Gillis: Puisque nous avons mené de vastes consultations et que nous avons publié un rapport sur ce que nous avons entendu, vous aurez constaté qu'il est très important que nos décisions en matière d'infrastructure se fondent sur un ensemble de faits et d'avis de spécialistes.

Nous travaillons actuellement à la gouvernance et au fonctionnement du processus. Nous en sommes encore à régler certains détails quant à ce qui caractérisera cet organisme particulier, le processus de consultation et la gouvernance.

Il y a eu un certain nombre de commentaires. Nous avons reçu plus de 300 présentations et différents points de vue. Nous les prenons tous en considération au moment où nous nous penchons sur les prochaines étapes et la structure de cet organisme.

M. Taylor Bachrach: Toujours en ce qui concerne l'Évaluation nationale des infrastructures, d'autres pays qui ont effectué des évaluations de ce genre, et je pense en particulier au Royaume-Uni, ont essentiellement mis en place des cadres de responsabilisation qui prévoient la présentation de rapports au Parlement sur la question de savoir si le gouvernement atteint ou non les objectifs fixés dans l'évaluation des infrastructures. Au lieu d'un instantané, il s'agit d'un processus continu dans lequel la reddition de comptes est intégrée.

Le gouvernement envisage-t-il de mettre en place un cadre similaire pour l'Évaluation nationale des infrastructures de ce pays?

Mme Kelly Gillis: Nous avons consulté le Royaume-Uni et examiné son modèle. Nous avons également consulté l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Nous examinons tous les différents modèles que les pays ont mis en place. Sir John Armitth nous a parlé à quelques reprises du modèle de son pays.

Comme je l'ai dit, nous sommes en train de déterminer quelles sont les options sur le plan de la gouvernance et de la structure et nous apprenons comment les autres pays ont réalisé leurs évaluations des infrastructures nationales.

M. Taylor Bachrach: Je vais maintenant poser des questions au sujet de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Le Comité a posé de très bonnes questions. Il est évident qu'il y a beaucoup de frustration du fait que la Banque ne remplit tout simplement pas son mandat et que, jusqu'à présent, le bilan est plutôt ternes, c'est le moins qu'on puisse dire.

L'une des choses qui causent des frustrations, c'est que le mandat de la Banque est assez limité. En lisant le rapport sur la Banque qu'a présenté le directeur parlementaire du budget, nous avons constaté que toutes ces collectivités présentaient des projets à la Banque, parce que, bien sûr, elles ont des besoins en infrastructure et qu'elles voient là une des sources de financement potentielles. Pourtant, je crois que 45 % des demandes ont été rejetées parce qu'elles ne répondaient pas aux critères étroits de la Banque au chapitre de la participation du secteur privé et aussi parce que les projets devaient avoir une certaine taille pour justifier la participation de la Banque. Selon l'information dont je dispose, 189 projets ont été rejetés sur la base de ces critères. Je me demande si cela ne montre pas que la Banque ne répond pas aux besoins des collectivités, en particulier des petites collectivités qui ont vraiment besoin que leurs infrastructures soient financées.

Je dois formuler ma question d'une manière qui ne soit pas hypothétique.

Cela n'indique-t-il pas qu'il faut revoir les critères de la Banque pour qu'elle réponde vraiment aux besoins des collectivités, surtout des petites collectivités comme celles du nord-ouest de la Colombie-Britannique?

• (1235)

Le président: Monsieur Bachrach, malheureusement, nous devons attendre au prochain tour pour obtenir une réponse à votre question.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président. Je suis désolé.

Le président: C'est maintenant au tour de M. Dowdall.

Monsieur Dowdall, vous disposez de cinq minutes. La parole est à vous.

M. Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Merci, monsieur le président. Je remercie tous nos invités d'aujourd'hui.

J'ai été maire pendant un certain temps, et je pense que la première chose que la plupart des maires et tout le monde veulent faire est de lancer des travaux. C'était certainement une priorité lorsque j'étais maire, et c'en est toujours une aujourd'hui. Dans ma circonscription de Simcoe—Grey, sept localités et cantons ont de nombreux besoins, et je comprends, très franchement, que nous avons besoin de grandes infrastructures différentes, même lorsqu'il s'agit de prêts pour certains projets qui sont plus grands que les municipalités — par exemple, relier différentes villes. Je comprends. Je pense qu'il y aurait une solution beaucoup plus facile, et peut-être pourriez-vous nous donner votre avis à ce sujet. Lorsque la taxe sur l'essence a été instaurée, cela nous a donné la possibilité — et c'est une frustration que je comprends — d'avoir un financement fiable et stable pour aller de l'avant.

Pour vous donner un aperçu de ce qui se passe à l'extérieur d'Ottawa, les politiciens qui sont dans ces régions connaissent leur région. Il en coûte beaucoup d'argent pour présenter de telles demandes. Vous avez vos planificateurs et vos ingénieurs, et vous préparez la demande. Puis, vous attendez, et c'est comme une loterie pour voir si vous obtenez les fonds ou non. Certaines localités et certains cantons n'ont pas beaucoup d'argent au départ lorsqu'il

s'agit d'entamer le processus de demande et pour ce qui est de la taille du projet.

Je me demande si l'on a réfléchi à la possibilité de rendre le tout similaire à la taxe sur l'essence, à l'exception de ces énormes projets, pour chaque ville et chaque canton, afin de ne pas créer des gagnants et des perdants. Je sais que c'est une source de frustrations. Si l'on sait de quoi il s'agit, il est plus facile de réaliser un grand projet et de recourir à des obligations si l'on sait qu'il y aura des fonds. Pouvez-vous faire des commentaires sur ce processus?

Mme Kelly Gillis: Je pense que cela revient à l'idée de disposer d'un éventail d'outils. Il faut une panoplie d'outils pour atteindre différents objectifs. La taxe sur l'essence est un outil qui simplifie certainement le côté administratif, mais elle a également été critiquée par le directeur parlementaire du budget et la vérificatrice générale sur le plan de la transparence et de la responsabilité.

Il y a différents avantages et inconvénients à utiliser différents outils, et nous cherchons à obtenir certains résultats au pays, qu'il s'agisse de la réduction des GES ou de l'inclusivité, par exemple. Nous avons des programmes qui sont conçus pour atteindre certains résultats. C'est en disposant d'une gamme d'outils différents que l'on peut bâtir l'infrastructure dont on a besoin.

Cela nous ramène également à l'Évaluation nationale des infrastructures dont nous parlions il y a une minute. Si nous envisageons le long terme et que nous nous assurons que nous avons la bonne information pour prendre des décisions éclairées alors que nous avançons vers la carboneutralité d'ici 2050 et que nous avons l'infrastructure dont nous avons besoin pour les Canadiens et un bon niveau de vie, la taxe sur l'essence est un outil très important, comme d'autres outils le sont, pour y parvenir.

M. Terry Dowdall: J'imagine que si nous savions à quoi ces fonds étaient destinés, ils sauraient au moins combien ils reçoivent chaque année pour cela. Je sais simplement que suivre le processus pour ensuite espérer engendrer des coûts importants pour toutes ces localités et tous ces cantons.

Quoi qu'il en soit, je vais passer rapidement à une autre question. En mars 2021, la vérificatrice générale a constaté que la moitié des rapports sur le plan Investir dans le Canada n'incluaient pas les programmes antérieurs à sa création, même s'ils représentaient près de la moitié des 188 milliards de dollars d'engagements. Le problème a été signalé en 2017, puis en 2019, mais à mon avis, il ne semble pas qu'on y ait donné suite. La vérificatrice a également déterminé qu'un cinquième des dépenses prévues n'avait pas été effectué au cours des trois premières années du plan et a été reporté à des années ultérieures.

Autrement dit, la moitié des rapports sur le plan Investir au Canada concernait des projets réalisés avant son existence, et un cinquième de son financement a été repoussé à des années ultérieures.

Pouvez-vous me dire comment cela a pu durer pendant tant d'années?

• (1240)

Mme Kelly Gillis: Pour ce qui est du plan Investir dans le Canada, à l'heure actuelle, sur 188 milliards de dollars, nous avons investi 118 milliards dans des projets approuvés. Le plan existe depuis six ans. Pour la suite des choses, la moitié des programmes prévus sont terminés ou leurs fonds ont été épuisés. Tous ces renseignements se trouvent sur notre site Web.

En ce qui concerne la vérificatrice générale, pour ce qui est des programmes qui existaient, mais qui étaient toujours actifs lorsque le plan a été créé, elle nous a recommandé ce que l'on appelle un « rapport horizontal », un modèle fourni par le Secrétariat du Conseil du Trésor pour que nous puissions inclure les programmes hérités. Parce que ces programmes existaient lorsque le plan a été créé, à l'époque, le Secrétariat du Conseil du Trésor n'a pas exigé que nous les incluions dans le rapport. Lorsqu'il a produit son rapport l'an dernier, le Bureau de la vérificatrice générale nous a demandé de le faire pour que le rapport soit plus complet, et nous nous sommes engagés à le faire à partir de 2022-2023. Par conséquent, dans les mois à venir, vous verrez, dans le tableau supplémentaire, que nos programmes hérités feront partie de ce rapport particulier.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dowdall.

C'est maintenant au tour de Mme O'Connell.

Madame O'Connell, bienvenue au Comité. La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci à tous les fonctionnaires de s'être joints à nous aujourd'hui.

Je veux préciser certaines choses pour le compte rendu qui n'étaient pas claires selon moi. Je veux m'assurer qu'il n'y a pas de perceptions erronées.

Plus tôt, dans la discussion avec le ministre, ainsi que pendant ce tour de questions, on a laissé entendre qu'aucune infrastructure n'était construite. Pouvons-nous premièrement tirer cela au clair?

Deuxièmement, on a laissé entendre avec le ministre que son portefeuille est très vaste et qu'il n'y aurait que 33 projets d'infrastructure en cours. Cependant, pour préciser, ces 33 projets sont ceux de la Banque de l'infrastructure du Canada, pas la totalité du portefeuille d'infrastructures.

Par la suite, madame Gillis, vous avez parlé d'environ 10 000 projets en cours, d'une valeur d'environ 83 milliards de dollars. Pouvons-nous préciser pour le compte rendu qu'un nombre considérable d'infrastructures sont non seulement construites, mais déjà terminées, et que les 33 projets sont ceux de la Banque de l'infrastructure du Canada et pas ceux de l'ensemble du portefeuille d'infrastructures?

Mme Kelly Gillis: Merci de poser la question. Je serai heureuse d'apporter des précisions.

Tout d'abord, les 33 projets dont le ministre et moi-même avons parlé sont seulement ceux de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Les 10 600 que j'ai mentionnés sont les projets approuvés pour les différents programmes, ce qui ne comprend pas la taxe sur l'essence, à Infrastructure Canada en tant que ministère, qui représente un investissement fédéral de 43,9 milliards de dollars. À cela s'ajoute l'investissement de 17,5 milliards de dollars dans la taxe sur l'essence que nous avons également approuvé. La taxe sur l'essence sert à financer environ 4 000 projets par année dans environ 3 600 collectivités. Il y a donc une activité considérable dans le domaine de l'infrastructure depuis 2015, des infrastructures construites ou en construction et des projets en cours, grâce à l'ampleur des investissements.

Les chiffres que je viens tout juste de donner n'englobent pas les 33 projets; je vais les mettre de côté. Il s'agit presque de 20 milliards de dollars d'investissements distincts que la Banque de l'infrastructure du Canada gère.

Il y a deux autres grands projets que je n'ai pas mentionnés, qui représentent un investissement de 11 milliards de dollars: le pont international Gordie-Howe, qui en est à sa quatrième année sur six de construction; et le nouveau pont Samuel-De-Champlain, dont la construction est terminée et qui est ouvert. Par conséquent, le ministère a fait d'importants investissements depuis 2015, alors que de nombreux projets d'infrastructure sont terminés et que d'autres sont en cours.

Je pourrais céder la parole à ma sous-ministre adjointe, Mme Alison O'Leary. Elle pourra peut-être en dire un peu plus sur ce qui a été construit et sur les projets en cours.

Mme Alison O'Leary (sous-ministre adjointe principale, Programmes des collectivités et des infrastructures, Bureau de l'infrastructure du Canada): Absolument, et merci.

Je pense qu'une chose qu'il ne faut pas oublier, c'est que les chiffres donnés par la sous-ministre se rapportent aux projets approuvés. Dès que nous approuvons un projet, le promoteur peut commencer la construction sans tarder, pourvu que les conditions associées à l'approbation soient remplies. Les promoteurs peuvent commencer les travaux, et c'est ce qu'ils font. Nous recevons ensuite les demandes pour ces projets à mesure que les travaux progressent. L'activité économique commence dès que les projets sont approuvés et que les conditions connexes sont remplies.

Merci.

• (1245)

Mme Jennifer O'Connell: C'est parfait. Merci beaucoup pour ces précisions.

Comme il y a 10 600 projets et des investissements de 43,9 milliards de dollars, et ensuite des retombées dans 3 600 collectivités grâce à la taxe sur l'essence, de toute évidence, ce que les conservateurs laissent entendre, à savoir que cela ne représente aucun projet... Ce que je veux dire, c'est que c'est une somme considérable qui est investie dans des collectivités aux quatre coins du pays que les conservateurs minimisent ce qu'il en est en disant qu'absolument rien n'est construit.

Comme je viens aussi du milieu de la politique municipale, je sais à quel point il est important de réussir le processus d'approbation. Dans certaines régions du pays, nous avons des saisons de construction. Lorsque les entrepreneurs sont occupés, des projets peuvent être retardés et ainsi de suite, mais vous pouvez peut-être parler — car vous avez abordé le sujet au tour précédent, madame Gillis — des problèmes liés à la COVID et de ce qui s'y rapporte, lorsque des municipalités ou des groupes communautaires et des organisations autochtones, après avoir obtenu une approbation, doivent collaborer avec des entrepreneurs, par exemple, ce qui explique une partie des retards... Pouvez-vous parler un peu plus de la situation sur le terrain et du travail que votre ministère et vous faites pour faire en sorte que ces fonds approuvés se traduisent par des travaux?

Mme Kelly Gillis: Certainement.

Quand la COVID est arrivée, nous nous sommes penchés sur tous nos programmes pour voir ce qui serait pertinent et approprié dans le contexte d'une pandémie. Nous avons adapté nos ententes bilatérales intégrées pour créer un volet COVID. Dans ce volet, les collectivités, les provinces et les territoires pouvaient examiner des projets qui allaient rendre les collectivités plus résilientes face à la COVID, comme l'amélioration du chauffage, de la ventilation et de la climatisation ainsi que de la distanciation sociale.

Nous avons autorisé le transfert — c'était optionnel — de 10 % des fonds d'autres volets dans ce volet. Les provinces et les territoires pouvaient décider de se prévaloir ou non de cette option. La valeur maximale d'un projet était de 10 millions de dollars, et nous avons créé un processus bien simplifié pour approuver les projets dans un délai de 20 jours ouvrables afin qu'ils puissent être réalisés rapidement dans les collectivités pendant que nous vivons avec la COVID...

Le président: Merci beaucoup, madame Gillis. C'est malheureusement tout le temps que nous avons pour cette série de questions.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à Mme Gillis et concerne le fameux train à grande fréquence qui a été proposé et annoncé à de multiples reprises par le gouvernement.

Le train à grande fréquence figurait dans la lettre de mandat de l'ancienne ministre, Mme McKenna, mais il ne figure pas dans celle du ministre actuel, M. LeBlanc.

Je me demande donc si le ministère est toujours impliqué d'une façon quelconque dans ce projet ou si cela ne fait plus du tout partie de ses plans.

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie de la question.

En fait, cela fait partie de la lettre de mandat du ministre Alghabra. C'est lui qui est responsable du projet, de concert avec Transports Canada. Le dossier avance.

Il y a aussi un bureau de projet conjoint à la Banque de l'infrastructure du Canada et à VIA Rail. Notre ministère ainsi que Transports Canada travaillent avec ces organismes afin de faire avancer le projet.

De plus, notre équipe, notamment par l'entremise de Glenn Campbell, travaille sur la question de l'expertise en ce qui concerne d'autres formes de financement.

Peut-être que M. Campbell peut ajouter quelques mots à propos de ce projet.

[Traduction]

M. Glenn Campbell (sous-ministre adjoint, Investissement, partenariats et innovation, Bureau de l'infrastructure du Canada): Oui, avec plaisir.

En ce qui concerne le projet de train à grande fréquence, Infrastructure Canada offre un soutien technique pour la planification et des services consultatifs à nos collègues alors qu'ils préparent ce projet, et je m'adresserais à Transports Canada pour parler du bien-fondé du projet.

Nous facilitons également le travail de soutien de la Banque de l'infrastructure du Canada pour créer un bureau de projet conjoint, alors qu'on collabore encore une fois avec VIA Rail à la planification à long terme du projet. Nous sommes très heureux de mettre notre expertise technique en matière de partenariats public-privé et de financement de remplacement à la disposition de notre autre ministre qui dirige le projet.

• (1250)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Me reste-t-il encore du temps de parole, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 15 secondes, monsieur Barsalou-Duval.

M. Xavier Barsalou-Duval: Dans ce cas, je vais laisser la place au prochain intervenant.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Nous avons M. Bachrach pour deux minutes et demie.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je vais tenter de cibler un peu plus ma dernière question du dernier tour.

Ce que je veux savoir, madame Gillis, c'est vraiment si, compte tenu des lacunes documentées de la Banque de l'infrastructure du Canada et des défis auxquels elle fait face, il y a eu une discussion au sein du ministère à propos d'adapter le mandat de la Banque pour mieux répondre aux besoins des collectivités.

Mme Kelly Gillis: À mesure que la Banque évolue, elle a fait des progrès remarquables dans un certain nombre de projets au cours des dernières années. Elle a maintenant 33 projets et 20 milliards de dollars investis. Je pense, comme on le fait pour tout outil, que le bon moment pour examiner son mandat serait à l'occasion de son examen législatif après cinq ans. C'est ce qui est fait après un certain temps pour l'ensemble des sociétés d'État.

M. Taylor Bachrach: Madame Gillis, lorsque le Bureau du vérificateur général a examiné les investissements dans le programme d'infrastructure du Canada, l'une des choses qu'il a constatées était qu'on ne tenait pas compte des objectifs de développement durable dans l'évaluation des demandes de projet. S'est-on officiellement penché là-dessus dans le processus d'examen?

Mme Kelly Gillis: Nous présentons nos objectifs de développement durable dans les rapports horizontaux par l'entremise d'Emploi et Développement social Canada, mais le Bureau du vérificateur général aimerait que nous présentions ces objectifs dans nos rapports sur les demandes de projet — et c'est ce qui est fait, encore une fois. On en tenait compte, mais c'était présenté au moyen d'un autre mécanisme.

M. Taylor Bachrach: Seront-ils officiellement inclus dans l'évaluation des demandes de projet ainsi que dans les rapports?

Mme Kelly Gillis: Ils le sont. À vrai dire, ils sont très similaires lorsque nous examinons les besoins en matière de transport, la réduction des gaz à effet de serre et l'initiative d'élimination de l'emploi du diesel. Ce sont des résultats cohérents dans le cadre de nos objectifs de développement durable et d'autres objectifs et dans ce que nous voulons accomplir grâce à nos projets.

M. Taylor Bachrach: Puis-je glisser une dernière question, monsieur le président?

Le président: Vous avez 20 secondes, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Parfait. C'est beaucoup de temps.

Pouvez-vous confirmer au Comité que la construction du pont international Gordie-Howe sera terminée comme prévu en 2024?

Mme Kelly Gillis: Le partenaire privé s'attend encore à terminer en 2024, oui.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, madame Gillis.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

C'est maintenant au tour de M. Muys, qui aura la parole pendant cinq minutes.

M. Dan Muys: Merci.

Je vais aborder certains points de la discussion précédente. Mon collègue a posé des questions sur le Fonds pour l'infrastructure verte et sur des groupes et des organismes communautaires qui attendent une réponse à cet égard. De plus, M. Bachrach a parlé des demandes présentées dans le cadre du Fonds pour la large bande universelle dont le ministre a parlé, notamment pour ce qui est de sa région. Je sais qu'il y en a beaucoup aussi dans ma circonscription.

Ce sont des projets urgents, et le besoin est bien réel. Qu'est-ce qui fait traîner les choses? Y a-t-il un moyen d'accélérer le processus? On semble répondre que cela s'en vient, mais pourriez-vous être plus précis?

Mme Kelly Gillis: La question sur le programme pour la large bande universelle doit être posée à notre ministère homologue, Innovation, Sciences et Développement économique, bien que nous financions la large bande grâce aux ententes bilatérales intégrées et que nous avons financé à cette fin environ une vingtaine de projets d'un bout à l'autre du pays. Ces dossiers progressent, et nous avons un délai d'exécution d'environ 60 jours ouvrables pour ce qui est de nos ententes bilatérales intégrées, et nous en sommes maintenant à environ 4 700 projets dans le cadre de ces ententes, pour une somme d'un peu plus de 20 milliards de dollars.

Le Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs a été lancé l'année dernière, mais pendant une campagne électorale, rien n'avance à défaut d'avoir un gouvernement pour approuver les projets. C'est extrêmement pertinent d'un bout à l'autre du pays, et nous sommes saisis de centaines de demandes de projet, pour lesquels des approbations seront données sous peu.

• (1255)

M. Dan Muys: Merci. Je suis impatient de les voir.

La hausse des problèmes de santé mentale est une des choses qui me préoccupent pendant la pandémie, et je sais que tout le monde y a beaucoup réfléchi. Or, les installations récréatives figurent parmi les choses vraiment utiles pour assurer une bonne santé mentale. Je me souviens qu'au début des années 2010, un programme fédéral investissait dans les loisirs, dans des choses comme des sentiers dans les aires de conservation, la création d'aires de conservation et la construction des patinoires. Je sais que c'était le cas dans ma circonscription, et je pense que ces investissements étaient d'une très grande utilité. Je me demande si le ministère prévoit ressusciter ce

programme ou si c'est fait dans le cadre d'autres programmes du ministère.

Mme Kelly Gillis: Oui, si vous regardez les ententes bilatérales intégrées, je vois le volet des infrastructures communautaires, culturelles et récréatives qui prévoit une somme de 2 milliards de dollars dont les provinces et les territoires peuvent profiter. Nous avons certainement le Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs dont vous avez parlé, mais aussi un programme de transport actif de 400 millions de dollars que nous avons lancé récemment — il en a été question ici —, qui peut financer des sentiers pédestres, des pistes cyclables et des passerelles pour piétons afin de contribuer à la santé et au bien-être psychologique des gens en favorisant le plein air et le transport actif.

J'attirerais également l'attention sur un programme que nous avons lancé et qui s'appelle l'Initiative canadienne pour des collectivités en santé, d'une valeur de 31 millions de dollars. Une fois de plus, c'est un programme lié à la pandémie qui vise à faire de petits investissements dans la santé des collectivités. C'est un autre moyen d'avoir des pistes et des voies cyclables temporaires pour rendre nos collectivités saines alors que nous tentons de faire sortir les gens et prendre différentes mesures pendant la pandémie de COVID.

M. Dan Muys: Merci.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Muys.

M. Dan Muys: Bien. J'ai donc le temps de poser une autre question.

Les autoroutes figurent parmi les choses dans lesquelles le gouvernement de l'Ontario investit beaucoup au sud de la province. Plus particulièrement à proximité de ma circonscription, l'autoroute 401 et l'autoroute 403 sont d'importants corridors commerciaux et comptent parmi les autoroutes les plus achalandées au monde.

Je me souviens qu'il y avait beaucoup de coopération fédérale-provinciale pendant la grande récession dans le cadre de projets d'infrastructure pour améliorer les autoroutes et remettre en état les ponts — c'est ce qui s'est fait autour de moi —, et je me demande s'il y a des initiatives similaires dans les 10 000 projets dont nous avons entendu parler.

Mme Kelly Gillis: Lorsque nous examinons les corridors commerciaux, nous voyons que Transports Canada a le Programme national des corridors commerciaux pour investir dans un certain nombre d'infrastructures très importantes pour le commerce et le transport. Lorsque nous prenons certaines de nos autoroutes dans les régions urbaines, nous voyons que nous avons le Fonds Chantiers Canada, qui finance depuis longtemps différents investissements dans le domaine.

Dans notre programme plus récent à Infrastructure Canada, nous finançons un plus grand nombre de services de transport en commun pour nous attaquer aux problèmes de congestion et de mobilité qui doivent être réglés dans nos collectivités plutôt que de nous pencher sur les autoroutes des régions urbaines.

Quand nous regardons certaines de nos régions rurales, nous voyons toutefois, bien entendu, que c'est admissible aux termes du Fonds pour les communautés rurales et nordiques, en vertu des ententes bilatérales intégrées. De plus, dans une collectivité, les routes sont admissibles pour ce qui est de la taxe sur l'essence et en vertu du Fonds pour le développement des collectivités du Canada.

Ce sont là certains des programmes que je mentionnerais pour ce genre d'investissements.

Le président: Merci beaucoup, madame Gillis. Merci beaucoup, monsieur Muys.

Je donne maintenant la parole à M. Badawey pour deux minutes et demie.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'ai une brève question pour les membres de l'équipe. Comme vous le reconnaîtrez peut-être, les municipalités de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent continuent d'aller de l'avant avec énormément de travaux d'architecture économique, environnementale et culturelle. Une partie de ces travaux portent sur les bassins et les quais le long du canal Welland pour renforcer les corridors commerciaux multimodaux, la qualité de l'eau et le traitement des eaux usées, ce qui comprend notamment l'atténuation des débordements d'égouts unitaires, la gestion des eaux pluviales et la réduction de l'érosion des rives, et tout cela en tenant compte des catastrophes naturelles, des fluctuations des niveaux d'eau et des tempêtes à récurrence de 100 ans qui se produisent maintenant aux cinq ans. Enfin, il y a des investissements dans le renforcement de l'industrie des croisières des Grands Lacs ainsi que pour avoir des plages plus propres, des plages qui, vous le savez, font l'objet d'avertissements à cause d'une concentration élevée de la bactérie E. coli.

Pouvez-vous parler de ce que le ministère fait pour tirer parti d'investissements efficaces afin de rendre plus résilientes nos collectivités locales?

Merci, monsieur le président.

• (1300)

Mme Kelly Gillis: La résilience et l'adaptation ont été présentées comme un secteur de débouchés très important. Nous nous sommes penchés sur certains des travaux faits en amont auprès de collectivités et de chercheurs et qui portaient, par exemple, sur des codes et des normes élaborés avec le Conseil national de recherches et le Conseil canadien des normes, ainsi que sur des investissements très importants dans le cadre de notre programme d'atténuation et d'adaptation aux catastrophes. Nous avons financé ainsi 69 projets d'une valeur de près de 2 milliards de dollars. Nous avons lancé un petit volet et un grand volet — ils ont pris fin juste avant les Fêtes et nous sommes en train de les évaluer —, qui représenteront d'importants investissements dans la résilience partout au pays.

Nous regardons les risques auxquels les collectivités font face, et la collaboration avec les collectivités afin de consentir ces importants investissements est un travail important pour l'avenir. Comme le ministre l'a dit, c'est une priorité pour lui et un aspect essentiel de la façon dont il examine les investissements nécessaires au pays à l'avenir.

M. Vance Badawey: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey, madame Gillis.

[Français]

Je remercie énormément les témoins de leur présence aujourd'hui et de leur contribution.

[Traduction]

Je vous remercie, chers collègues, de vos interventions.

Cela met fin aux délibérations de la journée.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>