



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 062

Le mardi 18 avril 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mardi 18 avril 2023

• (1105)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à la 62^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 16 février 2023, le Comité se réunit pour étudier le Budget principal des dépenses 2023-2024 ainsi que l'objet du Budget supplémentaire des dépenses (C) de 2022-2023.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 23 juin 2022. Les députés peuvent y participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

[Traduction]

Je signale aux interprètes qu'il y a eu des tests de son pour tous les témoins qui se joignent à nous en ligne.

Nous accueillons aujourd'hui, du Bureau de l'infrastructure du Canada, Glenn Campbell, sous-ministre adjoint principal, Investissements, partenariats et innovation; Michelle Baron, sous-ministre adjointe et dirigeante principale des finances par intérim, Direction générale des services ministériels; Erin Lynch, sous-ministre adjointe déléguée, Programmes des collectivités et des infrastructures; Kelly Gillis, sous-ministre.

Nous allons commencer par la déclaration liminaire.

Vous avez la parole, madame Gillis. Cinq minutes.

Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Infrastructure et Collectivités, Bureau de l'infrastructure du Canada): Merci, monsieur le président.

[Français]

Je vous remercie de m'avoir invitée à parler du Budget principal des dépenses 2023-2024, plus précisément de la rubrique concernant l'infrastructure Canada, et du Budget supplémentaire des dépenses (C) de 2022-2023.

Comme vous le savez, le ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable Dominic LeBlanc, se joindra à nous pour la deuxième partie de la réunion

Les remarques que je vais faire aujourd'hui seront très brèves.

[Traduction]

Je suis accompagnée de collègues qui ont déjà été présentés.

Notre budget supplémentaire des dépenses (C) proposait une augmentation nette de 7,7 millions de dollars, dont 7,5 millions de dollars seraient affectés au paiement final au Fonds PPP Canada pour la route toutes saisons Tlichon, qui est quasi achevée, et pour faire de petits transferts à d'autres organismes afin de leur offrir un appui en matière de technologies de l'information et d'expertise sur les ponts.

Notre budget des dépenses 2023-2024 propose 9,6 milliards de dollars pour établir des infrastructures qui viendront contribuer à bâtir des collectivités fortes, à lutter contre les changements climatiques et à renforcer notre économie, y compris au moyen du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, du Programme permanent pour le transport en commun et du Fonds pour le développement des collectivités du Canada.

Mes collègues et moi serons heureux de répondre à vos questions. Merci.

[Français]

Encore une fois, je vous remercie de m'avoir invitée à comparaître devant le Comité.

Le président: Merci beaucoup, madame la sous-ministre.

[Traduction]

Nous allons passer aux questions. M. Davidson d'abord.

Monsieur Davidson, vous avez la parole. Six minutes.

M. Scot Davidson (York—Simcoe, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux d'être de retour au comité des transports et de l'infrastructure ce matin. Bonjour à tous mes collègues.

Puisque je suis là, je voudrais présenter la motion que j'ai déposée le 13 février 2023 concernant la nécessité d'étudier le déversement de matériaux de remblayage sur les chantiers de construction d'aéroports au Canada.

Je vais lire la motion, monsieur le président:

Que conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité étudie le Règlement de l'aviation canadien relativement aux travaux d'aéroport, et plus particulièrement les points suivants: a) les problèmes survenus lorsque des particuliers et des sociétés utilisent le prétexte de la construction d'un aéroport pour déverser de façon lucrative des remblais sans tenir compte des lois municipales et provinciales sur les sols, y compris les préoccupations environnementales et juridictionnelles; b) le processus de consultation, y compris l'obligation pour les promoteurs d'aviser les parties intéressées, notamment les municipalités et les collectivités des Premières Nations, lorsque des travaux d'aéroport sont entrepris; c) la portée de l'examen par Transports Canada du rapport sommaire soumis avant les travaux d'aéroport, y compris le pouvoir accordé au ministre d'interdire les activités d'aéroport; d) les possibilités offertes aux parties lésées par les travaux d'aéroport de faire part de leurs préoccupations à Transports Canada et au ministre responsable.

Il est urgent d'étudier la question. C'est très urgent pour ma collectivité, et je vais expliquer en détail pourquoi.

Le Comité doit comprendre que toute l'information que je m'appête à présenter a été communiquée à Transports Canada et au ministre des Transports, qui n'ont rien fait jusqu'à maintenant.

Ces prochains mois, un aéroport d'aviation générale doit être aménagé chez moi, dans la petite, mais formidable localité de Pefferlaw, à Georgina, en Ontario. Les consultations législatives sont maintenant terminées, tout comme la participation directe de Transports Canada prévue par le Règlement de l'aviation canadien, le RAC.

Malgré tout, il subsiste des préoccupations importantes, car les promoteurs du projet, New Aerodrome Ontario 2021, aussi désigné comme le projet d'aéroport Baldwin Est, ont recours au processus de ressort fédéral comme moyen de déverser des quantités importantes de terre et de remblais sur les parcelles du 7818 et du 7486, chemin Old Homestead. De l'aveu même des promoteurs, il est prévu de déverser 1,2 million de mètres cubes de remblais, soit 120 000 chargements de camion, ce qui rapportera des revenus qui se situent entre 12 et 18 millions de dollars.

On a déjà eu recours à cette pratique dans d'autres collectivités de l'Ontario, notamment à l'aéroport de Greenbank et aux aéroports de Scugog, Tottenham et Burlington. En 2014, les médias ont révélé que des aéroports sous réglementation fédérale, comme l'aéroport de Greenbank, étaient utilisés comme décharges de sols contaminés. Dans ces cas, on a eu recours à la compétence fédérale sur les terrains d'aéroport pour contourner les règles municipales et provinciales sur les sols.

À ce moment-là, les exigences relatives aux aéroports, en vertu de la partie III du RAC, ne s'appliquaient qu'aux aéroports enregistrés ou aux aéroports homologués. Les aéroports qui ne répondaient pas aux exigences ne pouvaient figurer dans les publications de Transports Canada, mais ne cessaient pas d'être des aéroports et, par conséquent, continuaient de relever exclusivement de la compétence du gouvernement fédéral. Il n'existe aucun mécanisme permettant à Transports Canada d'interdire l'aménagement d'un aéroport.

En pareil cas, le déversement de sols se fait sous prétexte d'agrandir ou d'aménager un aéroport, mais le déversement de remblais devient une source de revenus pour les promoteurs. Il faut comprendre qu'il existe maintenant un nouveau phénomène de « remblayage lucratif ». Cette pratique n'avait pas cours il y a 30 ans.

• (1110)

Aucun autre travail ne se fait pour aménager l'aéroport. Les parcelles sont abandonnées, et les municipalités constatent ensuite qu'une grande partie des tonnes de sols déversés est contaminée, ce qui entraîne des coûts appréciables pour les contribuables et l'environnement.

Réagissant à l'incident de l'aéroport de Greenbank, le Parlement a approuvé l'article 143 de la Loi n° 2 sur le plan d'action économique de 2014, qui modifiait la Loi sur l'aéronautique afin d'exiger des consultations et de permettre au ministre des Transports de prendre un arrêté interdisant une activité ou un aménagement d'aéroport s'il est dangereux ou s'il « n'est pas dans l'intérêt public ». Je répète: s'il « n'est pas dans l'intérêt public ».

Cette disposition a été prise pour éviter que ce genre d'incident ne se reproduise, mais voilà où nous en sommes dans ma collectivité. La disposition n'a servi à rien.

Les contrôleurs et les bureaucrates de Transports Canada ne se soucient pas des nombreux problèmes associés à ce genre de propositions, même si aucune réponse n'a été apportée à des préoccupations importantes comme celles qui concernent l'aéroport de Greenbank. Pis encore, le ministre n'a aucune obligation d'agir, aucune, même lorsque des preuves accablantes lui sont présentées.

Le déversement de sols dont je viens de parler préoccupe tout particulièrement les habitants de ma collectivité, près de la région du Grand Toronto. L'un des promoteurs, Wilf Goldlust, est également propriétaire de Triwaste Services et de Trillium Recovery, visée en 2015 par un ordre du directeur pris par le ministère de l'Environnement de l'Ontario concernant le déversement illégal de matériaux de remblayage sur une ancienne ligne ferroviaire du comté de Haldimand. Le promoteur principal, Maurizio Marchioni, a représenté Goldlust au cours de ces audiences.

Bien qu'il ait été implanté sur des terres humides d'importance provinciale, une zone de recharge de la nappe phréatique, avec des aquifères et des boisés très vulnérables dans le bassin versant du lac Simcoe, l'aéroport a été conçu précisément de façon à éviter une évaluation de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. C'est là un autre stratagème. Les pistes proposées font 991 mètres, soit 3 250 pieds, mais l'agence d'évaluation n'examine que les projets d'aéroport prévoyant des pistes de plus de 1 000 mètres. Le promoteur aménage donc deux pistes de 991 mètres pour se soustraire à une évaluation environnementale.

La construction et l'exploitation d'un aéroport à cet endroit auront de graves répercussions sur l'environnement local. De plus, l'absence d'analyse de rentabilisation et de précautions pour l'aménagement d'un aéroport dans cette région renforce l'impression que les promoteurs n'ont pas l'intention d'exploiter un aéroport une fois que le remblayage sera terminé. Les pilotes qui pourraient le fréquenter — comme je suis aussi pilote, je suis au courant et je sais quels problèmes présentent les aéroports — ont de nombreuses inquiétudes au plan local. Même si l'aéroport de Buttonville fermait, ces préoccupations demeureraient.

De plus, les deux pistes asphaltées proposées sont trop courtes pour le trafic commercial. Les gros avions qui utilisent habituellement des systèmes d'atterrissage aux instruments ne pourront pas s'y poser. Donc, seuls les petits avions pourront utiliser cet aéroport, ce qui en limite considérablement la viabilité économique. Un aéroport, si ses promoteurs veulent avoir une activité commerciale ou un plan d'affaires viable, doit être doté d'une piste d'au moins 5 000 pieds pour pouvoir avoir un système d'atterrissage aux instruments.

Notons également, et c'est très étrange, que l'orientation des pistes n'est pas dans l'axe des vents dominants du nord-ouest. Par conséquent, les conditions d'atterrissage seront défavorables pour la plupart des pilotes, qui chercheront constamment à atterrir ailleurs. Par conséquent, l'aéroport proposé ne répond pas à une demande importante et n'a pas les capacités voulues pour accueillir un trafic aérien récréatif ou commercial.

Le site proposé se trouve dans une région rurale où l'accès aux services ou à l'infrastructure requis est limité ou inexistant. Il n'y a pas de réseau de distribution d'eau, pas d'égouts, pas de gaz naturel ni d'électricité triphasée.

• (1115)

C'est dans une zone écosensible, dans un secteur rural de Georgina. Ce n'est pas une zone commerciale. Les deux routes avoisinantes, Morning Glory et Stoney Batter, ne peuvent absorber une augmentation de la circulation, particulièrement pendant les longs travaux de construction. Il s'agit essentiellement de simples routes goudronnées.

Il y a aussi un manque flagrant de services — eau, égouts, électricité — dans la zone, services qui seraient nécessaires si l'aérodrome était approuvé et exploité. Lorsqu'on leur a posé des questions sur l'analyse de rentabilité de cette proposition, les promoteurs ont refusé de répondre, affirmant que la collectivité n'a rien à dire des modalités d'exploitation prévues. Peut-on imaginer que quelqu'un qui veut construire un aéroport prétende que la collectivité n'a pas à poser ce genre de question?

Enfin, il faut prendre acte de l'opposition généralisée à cette proposition dans l'ensemble de la collectivité. Soyons clairs: la grande majorité des opposants n'ont rien contre l'aérodrome en soi. Après tout, les aérodromes sont nombreux dans la région, comme à Lindsay et à Peterborough. Il y a des pistes gazonnées à Uxbridge. Nous avons l'aéroport régional de Lake Simcoe et l'aéroport de Barrie.

Pour vous donner une idée de l'ampleur de cette opposition dans ma collectivité, plus de 97 % de ceux qui ont participé aux consultations étaient contre. La pétition électronique 4213, qui réclame le rejet du projet, a recueilli 2 026 signatures, et nous attendons une réponse du gouvernement.

La petite collectivité de Pefferlaw... Je vous ai dit qu'elle était formidable. Elle compte 3 000 habitants. Je peux vous assurer que la grande majorité des signatures de la pétition électronique sont celles d'habitants de cette petite localité. La ville de Georgina, la Lake Simcoe Regional Conservation Authority et la municipalité régionale de York ont manifesté leur opposition au projet ou exprimé des réserves. La Fédération canadienne des municipalités a publié une résolution exprimant des préoccupations parce que des aérodromes sont approuvés pour permettre à des promoteurs de déverser des matériaux contaminés, des municipalités étant incapables de faire appliquer leurs règlements.

La Première Nation locale, les Chippewas de Georgina Island, que je suis fier de représenter... Il est très inhabituel que des Premières Nations soumettent ce genre de problème au ministre. Le conseil de bande a pris une résolution que je voudrais vous lire. Il s'agit de la résolution 02-02-23-1036 du conseil de bande de la Première Nation des Chippewas de Georgina Island :

Il est résolu par les présentes:

1. Attendu que la construction d'un aérodrome d'aviation générale, Baldwin Est, a été proposée sur la parcelle située au 7818 et au 7486, chemin Old Homestead, et que Transports Canada a donné son approbation;
2. Attendu que les dispositions de la sous-partie 307 de la partie III du Règlement de l'aviation canadien exigent que toute proposition de nouvel aérodrome fasse l'objet de consultations avec la collectivité locale, mais n'exigent pas que les Premières Nations touchées soient consultées, nous insistons pour qu'elles le soient;
3. Attendu qu'il est recommandé que tout promoteur qui projette d'aménager un nouvel aérodrome entreprenne des consultations préalables non obligatoires avec les principaux intervenants, dont les municipalités locales, avant d'entamer les consultations exigées; et attendu que Transports Canada a l'obligation constitutionnelle de consulter les Premières Nations lorsque l'activité proposée risque de porter atteinte à leurs droits;
4. Attendu que les promoteurs de l'aérodrome n'ont pas mené auprès des Chippewas de Georgina Island des consultations préalables valables ou non obligatoires avant les consultations exigées;

5. Attendu que de nombreuses préoccupations environnementales ont été soulevées au sujet de l'impact qu'auront l'aérodrome et le déversement de remblais, notamment sur l'écosystème du lac Simcoe;

6. Attendu que l'aérodrome proposé se trouve sur les terres traditionnelles des Chippewas de Georgina Island, et attendu qu'il pourrait avoir des répercussions négatives sur les droits ancestraux et issus de traités de la Première Nation de Georgina Island.

• (1120)

Par conséquent, qu'il soit résolu que la Première Nation des Chippewas de Georgina Island s'oppose au projet d'aérodrome et exige que Transports Canada la consulte au sujet de tout projet d'aérodrome qui pourrait avoir des répercussions négatives sur ses droits.

Depuis que le Règlement de l'aviation canadien, ou RAC, a été modifié en 2014, il y a eu deux cas d'utilisation des pouvoirs accordés au ministre pour refuser l'établissement d'un aérodrome. En 2020, le ministre des Transports a émis un arrêté interdisant l'aménagement d'un aérodrome dans la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan. Le promoteur avait reçu une lettre du ministre de l'époque, M. Garneau, qui signalait de graves lacunes dans la démonstration des bienfaits économiques du projet, tout en soulignant la forte opposition des résidents.

L'autre cas d'utilisation du pouvoir a eu lieu en 2015, lorsqu'un aérodrome proposé à Mascouche et à Terrebonne a été initialement approuvé dans la foulée du processus de consultation de Transports Canada. Les municipalités et le gouvernement du Québec se sont opposés à son approbation, invoquant l'incompatibilité du projet avec les lignes directrices du ministre de l'Environnement, et le ministre a interdit le développement par la suite.

Malgré tout cela, Transports Canada continue de soutenir qu'il ne se penche que sur la légitimité aéronautique d'une proposition. D'autres considérations, y compris la viabilité du projet, l'opposition locale, les antécédents des promoteurs et la probabilité d'une entreprise d'enfouissement, et ainsi de suite, échappent toutes à la portée de ce processus.

Chers collègues, ce problème auquel nous sommes confrontés prend de l'ampleur. Il pourrait en résulter une catastrophe environnementale pour des collectivités. Nous sommes ici à titre de députés. Je sais que tout le monde dans cette salle est ici pour défendre les intérêts de ses électeurs. Il est clair que le gouvernement n'écoute pas et qu'il ne travaille pas dans l'intérêt des Canadiens.

J'espère, étant donné qu'il s'agit d'un problème qui prend de l'ampleur dans tout le pays et qui doit être examiné sérieusement... Une étude du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités permettra de régler ces problèmes.

Je pense qu'en précisant la portée du problème et en proposant des solutions au gouvernement pour corriger ce texte législatif, des collectivités comme la mienne, ainsi que tous les Canadiens pourront être entendus et... le processus fonctionnera pour eux.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Davidson.

S'il n'y a pas d'objection, je demande le consentement unanime pour adopter la motion.

(La motion est adoptée.)

Le président: Bravo, monsieur Davidson.

Nous allons poursuivre.

Monsieur Davidson, vous avez toujours la parole pour poser les questions que vous vouliez aux membres. Sinon, nous pouvons passer à M. Chahal, qui est impatient d'intervenir.

• (1125)

M. Scot Davidson: Avant M. Chahal — je sais qu'il attend avec impatience — je vais céder le reste de mon temps de parole à...

Le président: Je pense que vous pouvez utiliser votre temps pour la motion.

Nous allons passer à M. Chahal, si cela vous convient. Nous passerons ensuite aux motions habituelles.

Merci, monsieur Davidson.

Sur ce, je cède la parole à M. Chahal pour six minutes.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Tout d'abord, je vous remercie de votre déclaration préliminaire et de vous être joints à nous aujourd'hui au comité de l'infrastructure.

Je pense que le ministère a accompli un travail important et formidable.

Ma première question porte sur... Les catastrophes qui ont été observées partout au pays et dans plusieurs collectivités de ma province, l'Alberta, ont eu d'énormes répercussions.

Pouvez-vous faire le point sur le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes qui a été annoncé en 2018?

Mme Kelly Gillis: Grâce à ce fonds, qui représente une occasion très importante d'investir dans nos collectivités et de rendre nos infrastructures publiques plus résilientes, nous avons jusqu'à maintenant approuvé une centaine de projets d'une valeur de 2,2 milliards de dollars. En fait, à l'heure actuelle, nous avons une demande de propositions qui prendra fin en juillet. Les collectivités peuvent demander d'autres investissements pour être en mesure de devenir plus résilientes.

Dans le cadre de la Stratégie nationale d'adaptation, ce programme particulier a été bonifié de près de 500 millions de dollars. Cette somme s'inscrit dans le cadre de la demande de proposition en cours à l'heure actuelle. Nous espérons que les collectivités en profiteront pour accroître leur résilience.

Rendre une collectivité plus résiliente ne consiste pas seulement à investir dans les immobilisations, dans les infrastructures, bien que cet aspect soit très important. Dans le cadre de nos travaux en cours, qui se sont intensifiés et accélérés dans le cadre de la Stratégie nationale d'adaptation, nous avons également investi dans des codes et des normes, c'est-à-dire des outils pour aider les collectivités à savoir quels travaux doivent être effectués sur leurs infrastructures pour les rendre plus résilientes.

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le Conseil national de recherches et le Conseil canadien des normes pour être en mesure de fournir plus de renseignements sur la façon dont nous bâtissons nos collectivités à l'avenir. L'investissement dans le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes est certainement très important. On y prévoit des investissements qui s'élèvent actuellement à plus de 2 milliards de dollars. Il y aura plus d'investissements, jusqu'à près d'un milliard de dollars, une fois que cette période de réception des demandes aura pris fin en juillet et que d'autres décisions d'investissement auront été prises.

Ensuite, nous poursuivrons nos travaux concernant les codes, les normes, la recherche, les connaissances et le soutien aux collectivi-

tés pour comprendre comment elles peuvent devenir plus résilientes.

M. George Chahal: Merci d'avoir ainsi fait le point pour nous.

En Alberta, nous avons constaté des retards dans un certain nombre de projets, comme celui du réservoir hors cours d'eau de Springbank, parce que le gouvernement conservateur de notre province voulait réexaminer les projets qui avaient été approuvés. Dans ma circonscription, Calgary Skyview, il y a eu une tempête de grêle désastreuse qui a causé pour plus de 1,5 milliard de dollars de dommages. Le gouvernement conservateur provincial n'a pas appuyé nos collectivités en ce qui concerne le nettoyage et la reconstruction.

Comment pouvons-nous nous assurer... et quel est notre rôle? Avons-nous envisagé de soutenir les municipalités et les collectivités lorsque les gouvernements provinciaux ne soutiennent pas ou ne financent pas les secours en cas de catastrophe dans les collectivités?

Mme Kelly Gillis: Pour ce qui est du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes, ce programme particulier ne passe pas par les provinces et les territoires. Tous les ordres de gouvernement peuvent présenter une demande directement à Infrastructure Canada. Les ordres de gouvernement ne comptent pas sur l'établissement des priorités pour s'adresser à nous. À l'instar du programme d'infrastructure Investir au Canada, ce programme permet aux collectivités d'examiner leurs priorités et de nous présenter une demande d'investissement. C'est un projet vraiment important.

De plus, par l'entremise de la Fédération canadienne des municipalités, la FCM, nous offrons un programme de gestion des actifs et un programme d'innovation en matière de changements climatiques auxquels les collectivités peuvent présenter une demande directement pour acquérir des compétences et des capacités techniques leur permettant de comprendre comment elles peuvent mieux protéger leurs actifs, et plus particulièrement, en ce qui concerne les changements climatiques, sur le genre d'innovations qu'ils doivent apporter à leurs infrastructures pour les rendre plus résilientes. Encore une fois, ce sont des demandes que les collectivités présentent directement à la FCM, qui gère ces programmes en notre nom.

En fait, ce que nous avons constaté dans les collectivités, c'est qu'il y a à peine quelques années, en 2016, seulement 7 % d'entre elles tenaient compte de la résilience dans leurs plans de gestion des actifs. Aujourd'hui, un fort pourcentage d'entre elles le font. Nous avons constaté un changement de comportement dans le cadre de ces programmes, ce qui est très important.

• (1130)

M. George Chahal: Merci.

La Banque de l'infrastructure du Canada a-t-elle envisagé...?

Vous avez fait de l'excellent travail partout au pays pour soutenir les municipalités grâce au transport en commun, à l'énergie propre, à l'infrastructure verte et à tant d'excellents projets dans ma ville et ma région. Avons-nous envisagé d'élargir le mandat de la Banque de l'infrastructure du Canada pour en faire plus?

Mme Kelly Gillis: En fait, dans le budget de 2023, le mandat de la Banque de l'infrastructure du Canada a été élargi précisément dans le domaine de la... de la transition propre et de l'électricité propre. Alors que nous examinons les défis de la transition vers la carboneutralité en 2050, je crois que la Banque de l'infrastructure du Canada est un outil important. C'est un outil parmi d'autres, mais il est important. Nous avons examiné... et on leur a demandé par l'intermédiaire du budget d'accroître leurs travaux dans ces domaines particuliers. Ils avaient fixé des objectifs moins ambitieux. Nous avons fixé des objectifs de 10 milliards de dollars dans chacun de ces domaines.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chahal.

[Français]

Monsieur Garon, vous avez la parole pour six minutes.

M. Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici avec nous aujourd'hui.

Vous connaissez probablement la municipalité de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, qui a connu des inondations extrêmement importantes en 2019: 600 maisons ont été inondées. Cela a été un incident majeur dans ma circonscription.

À l'époque de l'adaptation aux changements climatiques des projets d'infrastructure, le gouvernement s'était engagé à couvrir, dans le cadre du programme fédéral, 40 % des coûts de reconstruction et d'élargissement de la digue, qui s'élevaient à 51 millions de dollars. J'ai vu la documentation. Il s'agissait donc de 40 % de 51 millions de dollars, soit 20,4 millions de dollars, pour la Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac. Toutefois, pour des raisons purement administratives qui ne sont pas des raisons de non-conformité, le ministère a retourné sa veste et a décidé de ne verser que la moitié de la somme. La Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac a donc été privée de plus de 10 millions de dollars, ce qui est énorme pour une municipalité de cette taille, de telle sorte que le gouvernement du Québec, avec les impôts des Québécois, a dû prendre 10,2 millions de dollars de l'argent public et le verser à la municipalité pour qu'elle soit capable de s'adapter aux changements climatiques.

Y a-t-il des réflexions, au sein du ministère, sur la façon dont cet argent sera retourné aux contribuables du Québec?

Mme Kelly Gillis: Monsieur le président, je remercie le député de sa question.

Je ne connais pas les détails du projet que vous avez mentionné. Par contre, je sais que, pour de tels projets, nous avons différents types de programmes qui nous permettent de partager les coûts avec les provinces et les territoires.

Nous venons de fournir 33 milliards de dollars aux termes d'ententes bilatérales dans le cadre du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, un programme qui finance des projets dont les coûts sont partagés avec les provinces et les territoires.

Le programme que j'ai mentionné à M. Chahal n'est pas un tel programme, car les coûts ne sont pas partagés avec les provinces et les territoires. Toutefois, les communautés ont tout de même l'option de travailler avec les provinces pour que ces dernières assument une partie des coûts d'un projet.

M. Jean-Denis Garon: Je vous remercie.

Je connais ce programme. Toutefois, Ottawa s'était engagé à verser les quelque 20 millions de dollars. La digue a dû être reconstruite extrêmement rapidement, parce que les conséquences potentielles étaient importantes, mais, pour des raisons purement administratives, Ottawa a décidé de couper la somme en deux.

Y a-t-il de l'ouverture au sein du ministère pour que le contribuable québécois puisse avoir le même traitement dans le cadre du même programme que n'importe quel autre contribuable dans n'importe quelle autre province?

C'est cela, ma question.

Mme Kelly Gillis: Merci.

Les conditions d'admissibilité à tous nos programmes sont pareilles partout au Canada et nous appliquons les mêmes règles partout. Je ne sais pas quels ont été les problèmes administratifs ou les changements administratifs dans le cas du projet que vous avez mentionné. Cependant, je sais que les exigences de conformité et les conditions sont les mêmes partout au pays. Le Québec a été traité de la même façon qu'une autre partie du pays l'aurait été dans la même situation.

• (1135)

M. Jean-Denis Garon: Comme vous ne connaissez pas le dossier, je comprends qu'il n'est manifestement pas question, au ministère, de traiter les contribuables de Sainte-Marthe-sur-le-Lac également.

Merci beaucoup.

J'ai une question sur un autre sujet. Dans le cadre de la construction du Réseau express métropolitain, ou REM, qui sera prolongé jusqu'à l'aéroport de Montréal, on se rend compte que le projet du REM avance, mais qu'on n'a toujours pas d'échéancier précis des travaux pour la branche qui va mener à l'aéroport de Montréal.

J'aimerais savoir si vous êtes en mesure de nous donner plus de détails sur l'avancement du projet. Nous avons tous hâte d'aller à l'aéroport en REM. Quelle est la date précise?

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie encore une fois de votre question.

Les investissements dans le projet du REM, qui est très important pour Montréal, ne sont pas faits par le Bureau de l'infrastructure du Canada. Ils viennent en partie de la Caisse de dépôt et placement du Québec et en partie de la Banque de l'infrastructure du Canada. Ce sont eux qui pourraient faire le point sur le projet.

M. Jean-Denis Garon: Merci beaucoup.

J'ai une question à vous poser sur le Fonds de la taxe sur l'essence, qui va arriver à échéance prochainement. J'aimerais savoir s'il est question, au ministère, de reconduire le Fonds et, surtout, si vous anticipez des changements dans son fonctionnement. Si oui, quels sont-ils?

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie encore de votre question.

L'entente de 10 ans de ce programme finira en mars 2024. Actuellement, nous discutons de ce que sera le programme s'il est renouvelé. En ce qui concerne les changements, il est trop tôt pour vous répondre, parce que nous discutons actuellement avec les provinces, les territoires, les communautés et d'autres interlocuteurs quant aux besoins du programme et aux changements qui seront peut-être faits si nous le renouvelons en 2024.

M. Jean-Denis Garon: Le programme en est à sa dernière année. Des réflexions et des travaux se font au ministère. On sait qu'on veut arriver ultimement à des émissions carboneutres. On sait aussi qu'on ne pourra plus vendre de véhicules entièrement à essence d'ici 2035. Cela aura un effet sur les revenus découlant des taxes sur l'essence. Or le Fonds de la taxe sur l'essence fédéral représente une partie importante des revenus de nos municipalités.

A-t-on fait des prévisions au sein du ministère pour savoir quelles seront les répercussions du passage à des émissions carboneutres sur ce fonds?

Mme Kelly Gillis: Merci.

Cela fait plusieurs années qu'il n'y a plus de lien entre la taxe sur l'essence et le Fonds. C'est pour cette raison que nous l'avons renommé « Fonds pour le développement des collectivités du Canada », il y a quelques années.

Il n'y a aucune relation entre la collecte des taxes sur l'essence et le Fonds. Cette année, celui-ci est de 2,4 milliards de dollars et l'indexation se chiffre à 2 %. Pour chaque augmentation de 100 millions de dollars, le montant et la répartition du financement changent.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Garon.

[Traduction]

Merci beaucoup, madame la sous-ministre.

[Français]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci, madame Gillis. Bienvenue au Comité. Je remercie également votre équipe d'être ici pour répondre à nos questions.

J'aimerais commencer par l'examen quinquennal de la Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada.

J'ai consulté le site Web d'Infrastructure Canada. On dit que l'examen est en cours. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup d'information sur ce à quoi ressemble l'examen.

Pourriez-vous nous parler un peu de la forme que prend cet examen, de la façon dont le public peut y participer, des mesures proactives qu'Infrastructure Canada prend pour communiquer avec les intervenants et solliciter leurs commentaires sur le programme à ce jour, et ce que vous prévoyez comme calendrier pour faire rapport au Parlement?

Mme Kelly Gillis: Merci beaucoup de la question.

Je suis heureuse que vous ayez consulté notre site Web, parce qu'il y est justement question de l'examen.

Nous avons eu un certain nombre de discussions avec des intervenants de partout au pays, qu'il s'agisse d'institutions financières, du secteur privé ou des provinces et des territoires. Nous avons eu une réunion ministérielle avec nos collègues des ministères de l'Infrastructure de tout le pays et cela a été un élément important de la discussion. Il y a eu des tables bilatérales et des tables rondes. Le C2P3 — c'est le sigle du Conseil canadien pour les partenariats public-privé — a organisé un certain nombre de tables rondes. Il a

participé activement aux discussions sur l'infrastructure... à l'instar des collectivités de tout le pays qui participent également aux activités de la FCM.

Il y a eu beaucoup de mobilisation. Nous avons reçu des commentaires écrits. Nous continuons d'en recevoir tous les jours, en ce moment, d'interlocuteurs, d'intervenants et de parties intéressées. Nous avons également utilisé les réseaux sociaux pour nous assurer que les gens sont au courant de la possibilité de formuler des commentaires sur l'examen législatif quinquennal.

Dans le cadre d'un examen législatif comme celui-ci... Il a commencé en juin de l'année dernière, et le ministre déposera un rapport au Parlement en juin de cette année, conformément à l'exigence de production de rapports.

• (1140)

M. Taylor Bachrach: Merci, madame Gillis.

Passons maintenant au transport en commun. Je pense que tout le monde sait que nos réseaux de transport en commun ont été durement touchés pendant la pandémie. Le nombre d'usagers et les revenus ont chuté et les sociétés de transport craignent beaucoup que l'utilisation du transport en commun ne soit en train de commencer à péricliter.

Bien qu'Infrastructure Canada se concentre sur la construction et l'expansion des réseaux de transport en commun — mon collègue en a parlé un peu dans ses questions —, il y a de quoi s'inquiéter vraiment de la viabilité de nos réseaux de transport en commun pour ce qui est de continuer à fournir leurs services. On a demandé au gouvernement fédéral de jouer un rôle plus proactif dans le soutien des opérations. Je sais qu'il y a eu deux interventions d'urgence pour appuyer les services de transport en commun.

Pourriez-vous nous parler du rôle futur du gouvernement fédéral dans le soutien opérationnel des réseaux de transport en commun, afin que les municipalités, les contribuable municipaux et les usagers ne soient pas les seuls à essayer de soutenir financièrement ces réseaux alors qu'ils redeviennent des usagers à part entière?

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie de la question.

Comme vous l'avez dit à juste titre, le transport en commun est un élément vraiment important d'une collectivité et de la mobilité dans nos collectivités. C'est pourquoi il s'agit de la catégorie d'actifs la plus importante pour Infrastructure Canada récemment, et c'est pourquoi le gouvernement a annoncé un fonds permanent de 3 milliards de dollars pour le transport en commun, à compter de 2026-2027, ainsi que des fonds pour le transport en commun en milieu rural, le transport actif et le transport par autobus à zéro émission plus récemment, encore une fois pour améliorer la possibilité de financer le transport en commun.

Alors que nous voyons poindre la fin de la pandémie, que nous travaillons avec les collectivités et que nous comprenons l'achalandage et les tarifs, les collectivités s'efforcent de comprendre la prestation des services et les coûts de fonctionnement de ce qui peut être fourni, et de travailler avec les administrations municipales et provinciales.

Nous avons financé et continuons de financer la remise en état et les immobilisations, et nous menons des consultations. Nous avons mené des consultations sur le Fonds permanent pour le transport en commun. La conception du projet n'est pas encore terminée, mais nous avons investi des capitaux pour améliorer l'offre de transport en commun dans les collectivités, ce qui représente un investissement et un soutien vraiment importants pour les collectivités à l'avenir.

M. Taylor Bachrach: D'accord, madame Gillis, j'essaie d'analyser vos propos.

Je n'ai rien entendu au sujet du soutien opérationnel. On met beaucoup l'accent sur l'infrastructure, et je crois comprendre qu'à Infrastructure Canada, c'est l'élément prédominant, mais la préoccupation concerne vraiment le soutien opérationnel. Comment pouvons-nous nous assurer que ces réseaux de transport en commun n'ont pas à raccourcir les itinéraires, à réduire le service et, par conséquent, à se retrouver dans cette spirale négative où l'on offre de moins en moins de services aux usagers à un moment où nous avons besoin que de plus en plus de gens utilisent les transports en commun?

Je sais que mon temps de parole est maintenant écoulé. Nous y reviendrons peut-être au prochain tour, mais je vous remercie de...

Le président: En fait, il vous reste 45 secondes, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Ah oui? D'accord.

En ce qui concerne plus particulièrement le soutien opérationnel, des fonds ont été prévus dans le cadre de l'Accord sur la relance sécuritaire et de l'accord subséquent, en vue de fournir un tel soutien, afin d'assurer le maintien de ces services de transport en commun, mais la vraie question concerne le rôle futur du gouvernement fédéral dans le financement des opérations de transport en commun.

Est-ce que ce rôle fait actuellement l'objet de discussions au sein d'Infrastructure Canada?

Mme Kelly Gillis: Comme je l'ai dit, les activités d'Infrastructure Canada reposent sur du capital investi. Les collectivités ayant la plus grande proximité avec les services fournis sont les mieux placées pour déterminer les coûts et les modalités de ces services, en fonction de leur clientèle et des besoins des gens.

Cela n'a jamais fait partie du mandat d'Infrastructure Canada et, pour l'instant, aucune décision n'a été prise pour que cela change.

Le président: Merci beaucoup, madame la sous-ministre.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Muys.

Monsieur Muys, vous avez la parole pour cinq minutes. Je vous en prie.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, avant de poser quelques questions aux représentants du Bureau de l'infrastructure du Canada, j'aimerais étoffer les observations et la motion présentées par mon collègue, M. Davidson, au sujet du déversement de sol. Dans ma collectivité, qui se trouve à proximité de la région du Grand Toronto, nous nous occupons depuis un certain nombre d'années du problème de déversement de sol, comme toutes les collectivités de la région du Golden Horseshoe et d'autres de la région du Grand Toronto.

En fait, nous avons eu un certain nombre de cas de déversement de sol contaminé, qui ont fait en sorte que la municipalité et la province ont dû déployer des efforts sans relâche, et j'appuie donc évidemment cette étude. Le fait qu'il y ait cette échappatoire dans la réglementation au niveau fédéral est scandaleux, et il ne fait aucun doute que j'appuie tous les efforts déployés pour remédier à cela.

J'aimerais profiter de la présence des représentants du ministère ici dans la première heure, avant l'arrivée du ministre dans 15 minutes, pour parler plus en détail de certains projets d'infrastructure dans la circonscription que je représente, au sujet desquels j'aimerais poser des questions.

En ce qui concerne le programme Bâtiments communautaires verts et inclusifs, des promoteurs ont présenté une proposition de centre d'entraînement et de centre névralgique de basketball pour le Canada, qui serait situé dans la circonscription que je représente, à Clappison's Corners, dans la région de Hamilton. Ils ont reçu l'appui de tous les députés de tous les partis de la région de Hamilton. Leur demande de financement a pour ainsi dire été ignorée deux fois. Il s'agit d'un bâtiment ayant la certification LEED, la certification Bâtiment à carbone zéro - Design, version deux, qui comporte un énorme impact économique et de nombreuses possibilités touristiques. C'est un projet qui nous enthousiasme beaucoup, mais je crois que la réception des demandes est actuellement terminée.

Va-t-on rouvrir le programme, ou y a-t-il une autre voie que les promoteurs de ce projet devraient emprunter, étant donné le fait qu'ils n'ont pas reçu de rétroaction?

● (1145)

Mme Kelly Gillis: Merci beaucoup de la question.

Comme vous l'avez souligné, la réception des demandes vient de prendre fin. Nous en avons reçu un certain nombre — certainement beaucoup plus que la valeur du fonds —, et des évaluations sont en cours. Les décisions seront communiquées aux promoteurs au cours des prochains mois.

Comme je viens de le mentionner, ce fonds ne reçoit plus de demandes, et les décisions qui seront prises seront communiquées en temps et lieu. Les diverses collectivités d'un bout à l'autre du pays considèrent ce programme comme très pertinent, et je vous remercie de votre intérêt à cet égard.

M. Dan Muys: Il est à souhaiter que ce projet puisse être poursuivi dans le cadre de ce programme.

Dans un autre ordre d'idées, et compte tenu du fait que cela relève de votre bureau, j'aimerais aborder la question d'Internet en milieu rural. Lorsque nous parlons d'infrastructures, il ne fait aucun doute que cela est important dans ma collectivité. La ville de Hamilton comprend des zones rurales et des banlieues. Bien qu'il s'agisse de la dixième ville en importance au pays, ces zones rurales sont vraiment en deçà de la norme de base pour le service Internet en milieu rural.

Je sais qu'il y a un certain nombre de ministères fédéraux, de gouvernements provinciaux et d'autres intervenants qui participent à la délivrance de permis pour les services à large bande dans les régions rurales du pays. Quel est le niveau de participation du Bureau de l'infrastructure à cet égard?

Mme Kelly Gillis: Dans le cadre de notre Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, Internet et la large bande figureraient parmi les catégories admissibles du volet des infrastructures rurales. Je dirais que c'est davantage Innovation, Sciences et Développement économique, le ministère chargé des sciences et de l'innovation, qui serait le principal responsable du financement d'Internet au pays, dans le cadre de son Fonds pour la large bande universelle. Le CRTC a aussi un fonds consacré à Internet.

De plus, dans notre Fonds pour le développement des collectivités du Canada, Internet fait partie de la catégorie de la prestation de services et d'actifs admissibles. Hamilton pourrait tout à fait utiliser ces fonds pour accroître la connexion Internet au sein de la collectivité.

M. Dan Muys: Permettez-moi de vous poser la question suivante, car voici ce que j'ai observé au cours des derniers mois. Il y a eu quelques annonces dans le cadre du Fonds pour la large bande universelle, des fonds d'infrastructure provinciaux — dans ce cas-ci, ceux du gouvernement de l'Ontario —, souvent conjointement. Dans toutes les collectivités qui nous entourent, des millions de dollars, plusieurs millions de dollars dans bien des cas... Pourtant, nous n'avons reçu que 300 000 \$ il y a 19 mois. Nous semblons être laissés pour compte, et je ne sais pas pourquoi. Est-ce en raison de l'absence de demande?

D'après votre expérience, lorsqu'il y a plusieurs ordres de gouvernement, est-ce le gouvernement fédéral qui fournit le financement et la province qui décide de la mise en œuvre? Est-ce simplement que des projets prêts à démarrer ne sont pas au point? Selon vous, quel pourrait être le problème?

• (1150)

Mme Kelly Gillis: Je n'ai pas de détails à ce sujet, alors j'hésiterais beaucoup à spéculer sur la nature du problème et les raisons pour lesquelles des demandes n'ont pas été présentées ou financées.

M. Dan Muys: D'accord, merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Merci, madame la sous-ministre Gillis.

Nous passons maintenant à M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour cinq minutes. Je vous en prie.

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

Bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui. Nous sommes heureux de revoir certains d'entre vous qui avaient été parmi nous lors de réunions précédentes.

Je veux me concentrer sur l'érosion côtière et le financement de l'atténuation des catastrophes. Je vis dans une région très rurale et éloignée. Je suppose que je pourrais la qualifier d'« éloignée » ou de « rurale ». Bonavista—Burin—Trinity compte 256 petites collectivités qui, pour la plupart, dépendent fortement du programme d'infrastructures que nous appuyons en tant que gouvernement.

Depuis 2015, 221 projets d'infrastructure y ont été approuvés, ce qui est assez impressionnant pour ce qui est du nombre, même s'il ne s'agit pas de projets de grande valeur. Bon nombre d'entre eux sont très petits, mais ils fournissent un soutien très important à ces petites collectivités.

Bon nombre de ces collectivités ont des défis à relever, mis à part ceux liés aux infrastructures rurales, comme les ponts, les routes et les infrastructures municipales. En raison de l'érosion côtière, les nombreuses tempêtes qui ont touché la côte Est, surtout à l'automne, ont causé des dommages considérables aux infrastructures. Il s'agit dans bon nombre de cas de digues qui ont été construites il y a 50 ans et qui doivent être remplacées, comme à Bonavista, par exemple.

Dans la péninsule de Burin, il y a un certain nombre de collectivités qui subissent de l'érosion sur une partie de leur littoral, ce qui a une incidence sur certaines des routes qui longent cette côte. C'est une belle circonscription à parcourir en voiture parce que vous avez presque toujours une vue sur l'océan dans les péninsules — celle de Burin, celle de Bonavista et celle de Baie Verte, notamment.

Cela présente des défis importants, car ces projets coûtent très cher. Pour ce qui est du pourcentage des coûts, bon nombre de ces petites collectivités ont vraiment de la difficulté à réaliser ces projets.

Vous avez mentionné plus tôt, madame Gillis, que ces collectivités et ces municipalités peuvent maintenant présenter une demande directement à Infrastructure Canada pour obtenir du financement, afin de tenter de régler certains de ces problèmes qui, comme je l'ai dit, représentent des millions de dollars dans bon nombre de cas.

Premièrement, quel pourcentage du financement la collectivité devrait-elle fournir? Deuxièmement, si nous encourageons nos villes à présenter une demande, quel processus doivent-elles suivre? Essentiellement, comment ont-elles accès à ce financement?

Merci.

Mme Kelly Gillis: Merci beaucoup de la question.

Je vais commencer par le processus de demande.

Cela dépend du programme. S'il s'agit du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes, notre site Web contient beaucoup d'information sur la façon de présenter une demande, les critères d'évaluation et les étapes à suivre. Nous avons également une équipe sous la direction de Mme Lynch et d'une autre personne qui répond à toutes les questions. Nous avons aussi organisé un certain nombre de webinaires sur le programme en question.

Nous sommes toujours disponibles pour aider les collectivités à comprendre le processus de demande et pour répondre à leurs questions. Je pense que c'est un élément vraiment important — surtout pour les collectivités qui n'ont pas beaucoup de capacité — de pouvoir soutenir ces gens, parce qu'il y a une limite à la somme d'expertise présente concernant le processus de demande.

Comme je l'ai dit, cela dépend du programme. Pour le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes, le gouvernement fédéral partage les coûts à 50 %, mais il y a d'autres programmes pour lesquels nous déboursions davantage. S'il s'agit d'une communauté autochtone ou d'un bénéficiaire autochtone, par exemple, nous pouvons aller jusqu'à 100 %.

Tous les programmes sont différents. Nous avons beaucoup d'information sur notre site Web pour chacun d'entre eux.

Nous avons un programme qui concerne le transport en milieu rural qui serait pertinent pour la circonscription que vous représentez, tout comme un autre sur le transport actif, qui pourrait aussi s'appliquer à votre circonscription et à d'autres. Le processus de demande et le partage des coûts varient selon le programme.

Madame Lynch, avez-vous quelque chose à ajouter au sujet de ces programmes?

• (1155)

M. Peter Schiefke: Monsieur le président, tout va bien?

Le président: Ça va. Il reste environ 30 secondes, si Mme Lynch veut ajouter quelque chose.

Mme Erin Lynch (sous-ministre adjointe déléguée, Programmes des collectivités et des infrastructures, Bureau de l'infrastructure du Canada): Non, je pense que la sous-ministre a couvert tous les aspects. Merci.

Le président: D'accord.

Sur ce, au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier les fonctionnaires qui ont comparu devant nous aujourd'hui.

Nous allons maintenant lever la séance pour cinq minutes, afin de permettre aux témoins de quitter la salle et d'accueillir le ministre LeBlanc pour la deuxième moitié de notre réunion d'aujourd'hui.

La séance est suspendue pour cinq minutes.

• (1155)

(Pause)

• (1200)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Au nom de tous les membres du Comité, je souhaite la bienvenue à l'honorable Dominic LeBlanc.

Il est toujours plaisant et divertissant de vous recevoir, monsieur.

Nous allons commencer par vos remarques liminaires. Je vous cède la parole. Vous avez cinq minutes. Je vous en prie.

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

Je ne m'attarderai pas sur le terme « divertissant ». Je suis ici pour discuter en profondeur des priorités de notre gouvernement en matière d'infrastructures. Pour le divertissement, monsieur le président, il faudra que ce soit lors d'une autre réunion. Vous ne pouvez pas compter sur moi pour cela.

[Français]

Je suis très heureux d'être ici avec vous. Vous avez eu la chance, tantôt, de parler à notre sous-ministre accompagnée de ses collègues. Vraiment, monsieur le président, je me réjouis de toute occasion de discuter de la façon dont Infrastructure Canada travaille pour les Canadiens. Comme je l'ai dit, la sous-ministre Kelly Gillis est avec moi pour m'aider à répondre à vos questions.

Infrastructure Canada continue de travailler avec tous les ordres de gouvernement, ainsi qu'avec les communautés autochtones et d'autres partenaires, afin de mettre en place des infrastructures publiques.

[Traduction]

Ensemble, nous contribuons à la réalisation de grands projets d'infrastructure, à l'avancement des options de transport en commun sans émissions et à l'augmentation du nombre de logements abordables au Canada. Qu'il s'agisse de ponts ou de réseaux à large bande, nous connectons les Canadiens d'un bout à l'autre du pays. Nous contribuons à rendre les bâtiments plus écologiques et les sources d'eau plus propres. Nous appuyons une conversion sans précédent des parcs d'autobus urbains et d'autobus scolaires afin de réduire les émissions et de contribuer à l'atteinte de notre objectif de carboneutralité d'ici 2050.

Nous soutenons les bâtiments communautaires accessibles, les transports en commun plus écologiques et les réseaux de transport actif. Nous abordons les problèmes d'itinérance et nous appuyons les infrastructures naturelles.

[Français]

Les Canadiens comptent sur nous tous les jours, tout comme nos partenaires et nous-mêmes comptons les uns sur les autres pour répondre à leurs besoins. Avec nos partenaires de partout au pays, nous améliorons la qualité de vie des Canadiens. C'est la raison pour laquelle je suis ravi d'être ici pour discuter la manière dont nos investissements peuvent, je l'espère, appuyer les Canadiens.

Nous avons récemment présenté le Budget supplémentaire des dépenses (C) 2022-2023, qui visait une augmentation nette de 7,7 millions de dollars pour nous aider à fournir un programme d'un niveau sans précédent axé sur les projets concernant le transport en commun et les infrastructures vertes, rurales et nordiques dans l'ensemble du pays.

• (1205)

[Traduction]

Notre budget de 2023-2024 prévoit un financement de 9,6 milliards de dollars pour soutenir l'engagement du ministère à investir dans des infrastructures qui aident à bâtir des collectivités fortes, à lutter contre les changements climatiques et à renforcer notre économie. La majorité des fonds alloués pour 2023-2024 soutiendront des projets réalisés dans le cadre de programmes d'infrastructure tels que le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, le Fonds permanent de transport en commun et le Fonds pour le développement des collectivités du Canada, anciennement connu sous le nom de Fonds de la taxe sur l'essence.

L'année à venir promet d'être productive, monsieur le président, avec de nouveaux programmes qui seront mis en œuvre et la conclusion fructueuse de programmes existants.

[Français]

On a confirmé, dans le budget de 2023, que le gouvernement du Canada s'engage à poursuivre des projets d'infrastructure clés au Canada et à soutenir ce que nous faisons à Infrastructure Canada. Il s'agit d'un soutien aux investissements transformateurs qui favorisent la lutte contre les changements climatiques, appuient la production d'énergie plus propre et favorisent les investissements dans nos collectivités de même que la création d'emplois, évidemment, bien rémunérés.

[Traduction]

Le Canada réforme ses infrastructures. Notre ministère joue un rôle clé dans l'édification de l'avenir plus vert, plus propre et plus résilient que demandent les Canadiens. Notre Budget principal des dépenses 2023-2024 décrit en détail le financement qu'il nous faudra pour terminer nos travaux dans des collectivités partout au pays, y compris, bien sûr, celles que vous et nos collègues ici représentez, monsieur le président.

Je vous remercie de m'avoir invité. Je serai vraiment heureux de poursuivre cette discussion. Il semble bien que la sous-ministre et ses collègues aient déjà répondu à toutes les questions difficiles et techniques, alors cette conversation sera probablement très agréable et cordiale, comme toujours, monsieur le président. Je suis venu pour cela.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Encore une fois, nous sommes heureux de vous recevoir au Comité.

[Traduction]

Nous allons commencer notre série de questions avec Mme Lewis.

Madame Lewis, je vous cède la parole. Vous avez six minutes.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci, monsieur le ministre de vous être joint à nous aujourd'hui.

D'après son plan, le ministère de l'Infrastructure prévoit dépenser 2 milliards de dollars de plus qu'en 2022 et 2023 au cours de cet exercice. C'est une augmentation de 25 % par rapport aux dépenses de l'année dernière. C'est également une augmentation de 75 % du budget du ministère par rapport à celui d'il y a à peine trois ans. Vous prévoyez augmenter vos dépenses de 2 milliards de dollars au cours du présent exercice, soit une augmentation de 4,1 milliards de dollars en trois ans.

C'est une augmentation massive en une période où les Canadiens ont de la difficulté à faire leur épicerie et à payer leurs factures. Elle semble totalement déconnectée de la réalité que vit la population canadienne et de toute réalité financière.

Alors voici ma question: pendant que tout le monde se serre la ceinture et que les Canadiens font face à d'énormes difficultés financières, pensez-vous qu'il soit équitable d'augmenter les dépenses de votre ministère de milliards de dollars, ce qui augmentera les pressions inflationnistes que subissent déjà les Canadiens?

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, je remercie Mme Lewis pour sa question.

Comme vous, je me préoccupe beaucoup de notre responsabilité financière et du fait que les Canadiens ont de la peine à subvenir à leurs besoins quotidiens.

Je pense que c'est important, et la sous-ministre pourra peut-être expliquer plus en détail ce qui me semble être un principe de base... Vous avez raison, nos dépenses ont augmenté, mais les subventions et contributions que notre ministère accorde constituent, dans une très large mesure, des investissements versés à des gouvernements partenaires et à des organismes communautaires. Qu'il s'agisse d'un réseau de transport en commun... Une grande partie de cet argent sera investi dans un grand projet de transport en commun mené sur une période de 10 ans. Certains montants seront disponibles pen-

dant certains exercices, comme l'indiquent les estimations détaillées.

Je crois — et je suis tout à fait d'accord avec vous — que vous tenez à ce que ces dépenses soient consacrées à des projets qui profitent aux Canadiens et à leurs collectivités, comme la lutte contre les changements climatiques et l'amélioration de réseaux de transport en commun. Évidemment, un très petit pourcentage de ces dépenses sera consacré à l'administration et aux frais généraux.

Nous investissons tout cet argent dans la collectivité...

• (1210)

Mme Leslyn Lewis: Je voudrais justement parler de cela. Nous n'avons pas beaucoup de temps.

Avec ses 35 milliards de dollars, la Banque de l'Infrastructure n'a encore terminé aucun projet. En fait, elle a dépensé 24 millions de dollars en salaires et en primes pour les employés et n'a même pas dépensé la moitié de ce montant pour des projets d'infrastructures.

Comment justifiez-vous le fait de dépenser deux fois plus pour les salaires et les primes des employés que pour des projets d'infrastructures?

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, le point de vue de Mme Lewis sur la Banque de l'Infrastructure est bien connu. Vous et vos collègues ne serez pas surpris d'apprendre que je ne partage pas son pessimisme à l'égard de cette banque.

En effet, au cours de ces dernières années, la Banque de l'Infrastructure — et j'en ai parlé au président du conseil d'administration et à son PDG — a tardé à effectuer les 43 investissements promis, mais 27 ont maintenant été versés. Ces transactions financières sont complexes. C'est d'ailleurs pour cette raison que le gouvernement avait créé la Banque de l'Infrastructure.

J'ai moi aussi été député de l'opposition, monsieur le président. Il est facile de dire qu'aucun projet n'est terminé. Le mot « terminé » peut s'interpréter de différentes façons. Je vous assure que les premiers ministres des provinces et des territoires et les maires de certaines grandes villes du pays m'ont souligné l'importance de ce mécanisme de financement.

J'espère que mes collègues ont pris note...

Mme Leslyn Lewis: Je ne parle pas de son importance, mais de son manque d'efficacité, et d'autres témoins l'ont déjà mentionné au Comité. Ce comité a recommandé que l'on abolisse cette banque. Je me demande pourquoi vous ne respectez pas la volonté de ce comité, qui a demandé qu'on abolisse cette banque à cause de son manque de productivité.

Ce n'est pas ma conclusion; c'est la conclusion de ce comité.

L'hon. Dominic LeBlanc: Le gouvernement ne partage pas cette conclusion. Nous pensons pouvoir améliorer et renforcer cette banque. Il ne faut pas l'abolir. Nous ne sommes pas d'accord avec cette conclusion, et cela ne devrait surprendre personne.

En fait, dans le budget déposé le mois dernier, nous soulignons que nous avons ordonné à la Banque d'investir davantage dans des projets d'énergie propre et dans des initiatives qui permettront à des partenaires autochtones d'acquérir des parts dans de grands projets d'infrastructures.

À notre avis, cette banque joue un rôle très utile et positif, mais sa lenteur nous a aussi frustrés. Toutefois, elle a maintenant surmonté ces difficultés.

Mme Leslyn Lewis: Nous partageons votre frustration, car en 2021 et en 2022, la Banque a réussi à dépenser 35 % de plus en salaires et en primes que l'année précédente tout en dépensant moins pour des programmes d'infrastructures. Il est évident qu'elle se concentre plus sur les salaires et sur les primes que sur la construction des infrastructures dont les contribuables qui la financent ont besoin.

L'hon. Dominic LeBlanc: Oui, je sais, vous le répétez souvent, madame Lewis. Je pense surtout aux investissements de 8,6 milliards de dollars de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui ont été approuvés et qui ont attiré 7,9 milliards de dollars en capitaux privés et institutionnels. Maintenant que la Banque se prépare à remplir le mandat ambitieux que notre gouvernement lui a confié, ses dépenses en dotation n'ont que très peu augmenté par rapport à ces 8,6 milliards de dollars en investissements approuvés.

Mme Leslyn Lewis: Je vais vous poser une dernière question à ce sujet, parce que...

Le président: Malheureusement, il ne vous reste plus de temps.

Nous avons à peine eu le temps d'entendre votre dernière phrase en entier, monsieur le ministre.

Nous passons maintenant la parole à M. Chahal.

Monsieur Chahal, vous avez six minutes. La parole est à vous.

M. George Chahal: Monsieur le ministre, je vous remercie de vous être joint à nous aujourd'hui et de nous avoir présenté une déclaration préliminaire.

Je pense qu'Infrastructure Canada et la Banque de l'infrastructure du Canada font de l'excellent travail dans toutes les régions du pays. J'en ai vu les avantages dans ma ville, Calgary, et dans toute la province de l'Alberta. Un grand nombre de ces projets profiteront aux municipalités et aux collectivités.

Je voudrais d'abord que nous parlions du transport en commun et de l'importance de l'investissement de notre gouvernement dans la ligne verte de Calgary.

Monsieur le ministre, pouvez-vous dire au Comité comment ce projet rendra le transport en commun plus accessible dans ma ville et dans les collectivités environnantes?

• (1215)

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur Chahal, vous avez défendu efficacement les besoins en infrastructures de la grande ville de Calgary. Vous et moi avons souvent discuté du projet de musée que nous avons annoncé ensemble il y a quelques mois et du prolongement de ces importantes infrastructures de transport en commun que vous effectuerez en partenariat avec d'autres ordres de gouvernement.

C'est précisément le genre d'investissements qui, à notre avis, accroîtront les possibilités de logement pour les gens d'une ville comme Calgary. Vous le savez mieux que moi, cette ville a un urgent besoin de nouveaux logements. En outre, le fait qu'un plus grand nombre de gens utilisent des réseaux de transport en commun accessibles, abordables et efficaces favorisera l'environnement et soutiendra la lutte contre les changements climatiques.

Monsieur Chahal, nous continuons d'examiner les possibilités de partenariat avec la ville de Calgary et avec la province de l'Alberta.

J'ai tenu des discussions très constructives et encourageantes avec les ministres de l'Infrastructure et des Transports de votre province. J'ai discuté d'occasions d'améliorer les infrastructures il y a à peine quelques semaines avec le premier ministre Smith.

Ce n'est qu'un début. Le financement permanent pour le transport en commun qui, comme vous le savez, est de 3 milliards de dollars sur deux ans, nous donnera l'occasion de conclure des ententes à long terme avec la Ville de Calgary et avec d'autres partenaires pour faire progresser ces types de projets.

M. George Chahal: Merci, monsieur le ministre.

J'aimerais parler d'un autre projet, d'un autre investissement important que nous avons effectué. Le Stampede de Calgary est sur le point d'ouvrir ses portes. C'est le spectacle en plein air le plus extraordinaire au monde.

Monsieur le ministre, j'espère que vous pourrez venir y assister et peut-être aussi visiter le Centre BMO, que nous avons agrandi. Ce centre des congrès est crucial pour la revitalisation de la ville de Calgary. Il est aussi essentiel pour redonner vie au tourisme après les difficultés qu'a causées la COVID-19. Pourriez-vous nous parler de l'importance de cet investissement?

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur Chahal, vous citez là un exemple parfait. Le Stampede de Calgary, qui est le plus grand spectacle en plein air au monde, attire des investissements de centaines de millions de dollars. Avec l'ancien maire de Calgary, le maire actuel et l'ancien premier ministre Kenney, j'ai discuté de l'importance des infrastructures du Centre BMO. Le gouvernement du Canada y a aussi participé en partenariat avec la Ville et avec les organisateurs du Stampede. La province soutient depuis longtemps cet événement important.

Monsieur Chahal, à notre avis, le gouvernement du Canada se doit de participer à la construction d'infrastructures communautaires accessibles qui favorisent une économie durable. Et dans votre ville, cet événement annuel...

Vous avez raison de citer la période difficile de la COVID-19. Je me souviens d'avoir discuté avec le premier ministre Kenney de la relance du Stampede et de son importance pour l'économie de l'Alberta et de Calgary. Pourquoi le gouvernement du Canada n'assumerait-il pas une partie des coûts d'infrastructures pour redonner vie à un événement aussi important?

J'ai porté des bottes et un chapeau de cowboy pour la première fois, monsieur Chahal, quand je travaillais comme jeune adjoint de M. Chrétien. Votre frère était l'un de mes collègues au Cabinet du premier ministre, et nous avons assisté ensemble au Stampede de Calgary. Depuis des décennies, je garde de précieux souvenirs de cet événement et des bons moments passés avec votre frère.

M. George Chahal: Merci, monsieur le ministre.

Enfilez ces bottes et venez me rejoindre au Stampede de Calgary. Nous nous amuserons bien, et je vous montrerai certains excellents projets que vous aurez contribué à accomplir.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous parler des progrès réalisés par la Banque de l'infrastructure du Canada depuis votre dernière comparution devant notre comité et nous dire ce que vous pensez de l'avenir de cette banque?

L'hon. Dominic LeBlanc: Comme je l'ai déjà dit au Comité et comme nous l'avons dit publiquement pendant la période des questions, la Banque de l'infrastructure tarde, à notre avis, à prendre des décisions d'investissement et à offrir des possibilités d'investissement aux partenaires.

Heureusement, comme je l'ai dit dans ma réponse à Mme Lewis, votre collègue, elle est sur le point de prendre de nombreuses décisions importantes sur ses investissements dans de grands et de petits projets partout au pays. Dans notre dernier budget, nous l'exhortons à favoriser la participation des Autochtones qui, dans une province comme la vôtre, monsieur Chahal, leur permettra d'acquérir des parts dans des projets d'exploitation de ressources et de construction d'infrastructures qui seront cruciales pour mener des projets de production énergétique et d'exploitation de ressources naturelles.

Dans le cas du Canada atlantique, je sais que la boucle de l'Atlantique collabore avec les provinces de l'Atlantique. Évidemment, nous nous concentrerons de plus en plus sur l'écologisation des réseaux électriques. La Banque de l'infrastructure jouera un rôle toujours plus important à cet égard.

Je vois malheureusement que le président indique que nous n'avons plus de temps.

• (1220)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chahal, et merci, monsieur le ministre.

[Français]

Monsieur Garon, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

M. Jean-Denis Garon: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être ici.

Récemment, vous avez fait plusieurs annonces relativement à des projets de transport en commun, notamment au Québec. C'est difficile de ne pas remarquer qu'on a un peu oublié la région de l'Outaouais.

Vous connaissez vos dossiers, et vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a un projet de tramway qui a fait couler beaucoup d'encre. Ce projet est soutenu par tous les paliers de gouvernement, par la Commission de la capitale nationale et par votre collègue le député de Hull—Aylmer.

Je vous ai vu arriver, tantôt, monsieur le ministre. Je trouve que vous avez l'air en pleine santé et de bonne humeur. Il me semble que ce serait une belle journée pour nous confirmer que le gouvernement appuie le projet et pour nous dire à quelle date ce dernier sera entamé.

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, je remercie le député de ses bons commentaires quant à ma santé. Il a raison: je me sens très bien. D'ailleurs, cette semaine, je dois me rendre à l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont, situé au Québec, pour un bilan de santé — je dois en faire un tous les six mois. C'est à cet hôpital qu'on m'a sauvé la vie.

Pour ce qui est du projet de Gatineau, vous avez absolument raison. Le tramway de Gatineau est un projet que nous partageons avec le gouvernement du Québec. J'aurais bien aimé être avec la ministre Guilbault dans la région de l'Outaouais, la semaine dernière, je crois, mais il n'a pas été possible de faire concorder nos

horaires, parfois à cause du sien, parfois parce que j'étais dans une autre région du pays.

Cela dit, nous continuons d'appuyer ce projet. Une demande de financement révisée a été déposée au ministère le 25 mars, en lien avec la planification du projet. Nous allons l'annoncer bientôt.

M. Jean-Denis Garon: À propos du financement, le bureau de projet nous dit qu'il est minuit moins une. Il s'agit d'un projet majeur.

Fera-t-on bientôt une annonce à cet égard?

L'hon. Dominic LeBlanc: Je l'espère, mais il faut être précis. Le projet qui est devant nous est en lien avec un appui financier pour les activités de planification.

M. Jean-Denis Garon: Est-ce un bureau de projet?

L'hon. Dominic LeBlanc: Ce n'est pas une expression que nous utilisons. Pour nous, c'est un exercice de planification et d'ingénierie, entre autres, visant à préparer l'investissement en immobilisations qui viendra. Toutefois, je comprends et je partage votre impatience. Personnellement, je suis optimiste: bientôt, je serai de l'autre côté de la rivière avec un collègue du gouvernement du Québec et nos collègues de l'Outaouais.

M. Jean-Denis Garon: Étiez-vous au gouvernement, en 2017, quand on a commencé à parler du projet?

L'hon. Dominic LeBlanc: J'étais à Pêches et Océans Canada à l'époque, si ma mémoire est bonne.

M. Jean-Denis Garon: Vous faisiez partie du conseil des ministres. On parle de ce projet depuis 2017. À un moment donné, l'impatience est justifiée.

J'ai une question sur l'entente entre le Canada et le Québec. Des annonces ont été faites, et nous en avons parlé à la Chambre. Nous savions que, sur les 7,5 milliards, il y avait un enjeu de 2,3 milliards pour le Québec.

Pouvez-vous nous confirmer que l'ensemble des 7,5 milliards qui étaient octroyés au Québec seront dépensés au Québec?

L'hon. Dominic LeBlanc: Si vous parlez de l'entente de 2,7 milliards de dollars établie dans le cadre du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, qui est bilatéral, je vous réponds qu'il y a eu en effet une collaboration franchement très positive avec le ministre Julien et la ministre Guilbault. Nous en sommes arrivés à une entente et à des projets communs que nous annoncerons au cours des prochains mois.

Je vais être précis, étant donné que nous sommes ici pour discuter des finances. Dans un ancien programme du gouvernement de M. Harper, un montant d'environ 700...

M. Jean-Denis Garon: Vous savez de quels 7,5 milliards de dollars je parle. Cette somme va-t-elle être dépensée au Québec? Il s'agit ici de répondre simplement par un oui ou par un non.

L'hon. Dominic LeBlanc: Pour ce qui est des sommes que nous avons engagées, comme gouvernement, dans des projets impliquant le gouvernement fédéral et le Québec, la réponse est oui. Nous pouvons vous fournir les détails de cela, parce que cette question a été soulevée à la Chambre. J'aimerais toutefois rappeler que, dans le cadre d'un ancien programme, à l'époque de M. Harper, des fonds n'avaient pas été attribués, et que dans le budget, il y a un an, la ministre des Finances a repris un total de 700 millions de dollars pour les redistribuer dans l'ensemble du pays, notamment au Québec.

Cependant, si vous parlez de l'entente entre le Canada et le Québec établie dans le cadre du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, je vous réponds que tout l'argent alloué par notre gouvernement sera bel et bien dépensé au Québec.

• (1225)

M. Jean-Denis Garon: J'accepte votre réponse, mais je vous serais reconnaissant de nous fournir des détails à ce sujet et de les déposer au Comité.

L'hon. Dominic LeBlanc: Nous allons nous en assurer. Je veux simplement qu'il n'y ait pas de malentendu.

M. Jean-Denis Garon: Tout à fait.

J'aimerais maintenant revenir à la Banque de l'infrastructure du Canada. Je suis curieux. J'ai entendu les questions de ma collègue Mme Lewis. Comme nous le savons, le mandat de la Banque est en train d'être révisé. Plusieurs critiques ont d'ailleurs été formulées à propos de l'opacité de ce processus. Il en a donc été question.

Cet organisme n'est pas une banque et a de la difficulté à faire des infrastructures. Avez-vous envisagé de changer son nom?

L'hon. Dominic LeBlanc: Non, nous ne l'avons pas fait. Nous voulons évidemment conserver le mot « Canada » dans son nom. C'est une institution de financement public pour des projets d'infrastructure. Je peux vous affirmer que nous allons garder le mot « Canada » dans son nom. Cependant, je suis ouvert à vos suggestions, par exemple si vous pensez qu'il y a un meilleur terme que « banque » pour définir cet organisme.

M. Jean-Denis Garon: Pour le mot « Canada », je pourrais être très créatif. Restons en contact.

L'hon. Dominic LeBlanc: Vous avez des idées là-dessus.

M. Jean-Denis Garon: N'en doutez point.

Plus tôt, j'ai abordé rapidement avec la sous-ministre la question de la digue à Sainte-Marthe-sur-le-Lac. Un peu plus de 20 millions de dollars avaient été promis à la Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac. Pour des raisons de délais administratifs, 10 millions de dollars ou plus ont été coupés et cette somme a été déboursée par le Québec.

À Infrastructure Canada, a-t-on la volonté politique de rendre aux contribuables québécois ces 10 millions de dollars qui ont été déboursés par Québec plutôt que par Ottawa?

L'hon. Dominic LeBlanc: Je viens aussi d'une petite région de l'Atlantique. De tels projets sont essentiels dans les plus petites localités, en région. Laissez-moi regarder cela. Nous vous fournirons ensuite des précisions là-dessus. Je suis sensible à ce genre de question.

Je n'étais pas ici quand vous vous êtes entretenu avec la sous-ministre, mais je suis convaincu qu'elle vous a donné une réponse entièrement satisfaisante. Je vais toutefois m'assurer avec elle que les détails requis vous seront fournis. S'il est possible de faire quelque chose, cela me fera plaisir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Garon.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, je vous cède la parole pour six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être venu répondre à nos questions aujourd'hui.

Vous et moi avons discuté récemment de la situation à Prince Rupert, une collectivité aux prises avec un grave déficit en matière d'infrastructure. C'est une petite ville sur laquelle s'adosse le troisième port du Canada à la croissance la plus rapide, mais qui ne serait pas en mesure d'absorber la croissance portuaire à venir à moins de régler la crise de l'infrastructure d'eau potable. Comme vous le savez, la municipalité a dû déclarer l'état d'urgence à Noël, à la suite d'une série de bris de conduites principales. On craint désormais un effondrement catastrophique de l'infrastructure, qui mettrait la municipalité dans une situation très précaire du point de vue des services nécessaires aux activités portuaires et aux résidents. Heureusement que le gouvernement de la Colombie-Britannique est venu à la rescousse en investissant 65 millions de dollars, qui permettent de répondre aux besoins immédiats de la collectivité.

Je vous ai posé une question à ce sujet à la Chambre des communes le 7 mars. J'ai été très heureux que vous terminiez votre réponse en disant que vous espériez avoir de bonnes nouvelles sous peu. Pourriez-vous commencer par nous dire ce que pourraient être ces bonnes nouvelles du point de vue fédéral et ce que pourrait être l'échéance?

L'hon. Dominic LeBlanc: Il pourrait s'agir d'un autre investissement important du gouvernement du Canada pour la municipalité de Prince Rupert dans le cadre de ce projet essentiel.

Monsieur le président, il est vrai que M. Bachrach et moi-même avons discuté de l'importance de ce projet à plusieurs occasions. Il est rare qu'une si petite ville soit un élément aussi essentiel de l'infrastructure économique du Canada. Des chefs d'entreprise m'ont souvent parlé de l'importance de ce port.

Je vais à Prince Rupert depuis l'époque où, enfant, j'y allais avec mon père, qui était ministre des Pêches dans les années 1970. Je connais donc la taille de cette collectivité et son impact sur l'économie canadienne.

Il n'est pas raisonnable que la municipalité de Prince Rupert assume une infrastructure aussi essentielle qu'un système d'approvisionnement en eau. Vous avez raison au sujet du coût total: l'administration provinciale de la Colombie-Britannique a investi 65 millions de dollars, et nous estimons que c'est une mesure positive. Nous en sommes évidemment conscients. Chacun sait que notre ministère a un programme appelé le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes. Tous les programmes bureaucratiques ont de beaux acronymes; celui-ci s'appelle FAAC.

Le 28 février et le 5 avril, des conversations ont eu lieu entre le ministère et la municipalité de Prince Rupert. Le 19 juillet est une date d'échéance, et nous allons travailler avec la municipalité de Prince Rupert pour veiller à ce qu'elle maximise la possibilité pour le gouvernement du Canada d'attribuer des fonds à même ce programme. De mon côté, je travaillerai avec la sous-ministre et nos collègues du ministère pour veiller à ce qu'ils comprennent qu'il est prioritaire, pour vous, pour moi et pour le gouvernement, de trouver le moyen d'aider Prince Rupert.

J'espère que ce sera le premier et le meilleur point de départ, mais ce ne sera pas la fin de notre collaboration, et nous envisageons d'autres moyens par lesquels le gouvernement du Canada pourrait continuer à faire ces investissements.

• (1230)

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

C'est certainement prometteur, et il est bien agréable d'entendre que des plans sont mis en place pour apporter l'aide nécessaire le plus rapidement possible. La rupture du système municipal d'approvisionnement en eau dans une zone géographique aussi importante est vraiment impensable et doit absolument être évitée.

Lorsque la crise immédiate aura été résorbée, il faudra trouver un moyen durable de soutenir ces petites collectivités portuaires, qui jouent un rôle essentiel dans l'économie de notre pays. L'une des solutions proposées consisterait à fixer une sorte de seuil en vertu duquel le paiement versé par les administrations portuaires au gouvernement fédéral serait réacheminé aux municipalités pour soutenir l'infrastructure dont elles ont besoin en raison de la croissance du port et pour financer leurs activités. Est-ce une solution envisagée par votre gouvernement?

L'hon. Dominic LeBlanc: La réponse courte serait oui. Mon collègue le ministre des Transports aurait évidemment une perspective directe sur les frais de bail portuaires, etc., mais c'est une idée dont vous m'avez parlé quand nous nous sommes rencontrés il y a quelques mois. Je n'y avais pas pensé. J'en ai parlé à mon collègue Omar Alghabra, précisément parce que cela en dit long sur la façon créative dont notre gouvernement devrait collaborer avec une municipalité comme Prince Rupert pour reconnaître que les programmes traditionnels de collaboration entre le gouvernement du Canada, celui de la Colombie-Britannique et l'administration municipale de Prince Rupert ne répondent pas... Ce n'est pas un précédent pour une centaine d'endroits au pays. Peu de petites localités sont d'énormes artères économiques pour le pays.

La réponse est donc oui, et nous sommes en train de réfléchir, avec Transports Canada, aux mesures à prendre, mais nous n'allons pas en rester là. Le sous-ministre, moi-même et nos collègues du ministère sommes en train d'imaginer de nouveaux programmes d'infrastructure, qu'il s'agisse du Fonds pour le développement des collectivités du Canada ou d'autres instruments que nous espérons mettre en œuvre dans les prochains mois. L'Énoncé économique de l'automne est pour bientôt. Un budget également. Votre gouvernement provincial s'est, lui aussi, déclaré très en faveur de ces mesures, et j'espère donc qu'Infrastructure Canada fournira un meilleur ensemble d'instruments pour travailler directement avec ces petites municipalités qui sont géographiquement de grandes artères économiques pour tout le pays. Il nous faut un meilleur ensemble d'instruments pour agir.

Je m'engage auprès de vous à élaborer ces mesures en gardant Prince Rupert à l'esprit, mais nous sommes pour l'instant en train d'envisager des solutions à court terme. Le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes peut être une autre contribution, du moins nous l'espérons, de même que, peut-être, les baux portuaires de Transports Canada, mais je serai heureux de faire un suivi auprès de M. Alghabra.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Bachrach.

C'est au tour de Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez de nouveau la parole pour cinq minutes.

Mme Leslyn Lewis: Merci, monsieur le ministre. Vous avez dit que la Banque de l'infrastructure n'a pas beaucoup dépensé pour les

salaires; je vais simplement rappeler certains chiffres. En 2020-2021, les dépenses liées aux programmes d'infrastructure se sont élevées à 25 millions de dollars, comparativement à 17,742 millions pour les salaires. En 2021-2022, les dépenses en infrastructure n'ont été que de 11 millions de dollars comparativement à 24 millions pour les salaires. Cette année-là, les dirigeants de la Banque se sont attribué une augmentation de 35 % en salaires et primes.

Monsieur le ministre, pourquoi cette banque défaillante verse-t-elle des primes à des cadres qui n'ont pas un bon rendement?

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, vous ne serez pas surpris d'apprendre que je ne partage pas la prémisse de la question. Je tiens à préciser que ce ne sont pas les dirigeants de la Banque qui se sont accordés ces primes. Elles sont évidemment approuvées par le conseil d'administration, qui est indépendant du gouvernement.

Je crois que les chiffres cités par Mme Lewis sont tirés du rapport annuel de la Banque. La décision est prise de façon transparente. Les primes sont approuvées par un conseil d'administration. Les mesures de référence sont analogues à celles des établissements financiers du secteur privé. Nous sommes également conscients du fait que la Banque était en train de prendre de l'expansion. À mesure que le nombre de décisions d'investissement augmentait et que les capitaux propres et le financement mis à la disposition des projets augmentaient, il était raisonnable que les salaires du personnel augmentent également...

• (1235)

Mme Leslyn Lewis: Monsieur le ministre, ce n'est pas exact.

L'hon. Dominic LeBlanc: ...mais de façon modeste et raisonnable.

Mme Leslyn Lewis: Monsieur le ministre, ce n'est pas exact. En fait, de 2020 à 2021...

Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.): J'invoque le Règlement.

Le président: Je suis désolé, madame Lewis. Mme O'Connell invoque le Règlement.

Mme Jennifer O'Connell: Monsieur le président, il est d'usage, lorsqu'une question est posée, que le témoin dispose d'un temps de réponse relativement égal sans...

Une voix: [*Inaudible*] un temps égal.

Mme Jennifer O'Connell: Excusez-moi. J'invoque le Règlement, et le président m'a donné la parole. J'aimerais ne pas être interrompue.

Monsieur le président, j'invoque le Règlement parce qu'il est incroyablement difficile pour les interprètes de traduire quand les gens parlent en même temps. Si Mme Lewis souhaite reprendre son temps de parole, c'est son droit, mais le fait de couper la parole au ministre ou aux témoins n'aide pas nos interprètes. Il est également d'usage ici de laisser un temps de réponse égal au témoin.

Le président: Merci beaucoup, madame O'Connell.

Je vais simplement demander aux membres du Comité de faire de leur mieux pour ne pas interrompre les témoins.

Madame Lewis, il vous reste trois minutes et quatre secondes. La parole est à vous.

Mme Leslyn Lewis: Oui. Merci, monsieur le président. Notre temps est limité, et je me réserve donc le droit d'interrompre le ministre s'il prend trop de temps.

Monsieur le ministre, quels sont exactement les critères que vous utilisez pour déterminer si la Banque de l'infrastructure obtient des résultats valables ou non? Je tiens à souligner que, en 2021, il y a eu effectivement moins d'investissements dans les infrastructures qu'en 2022. Il n'y a pas eu d'augmentation. En fait, il y a eu deux fois plus de salaires versés en 2021 et en 2022 que de projets d'infrastructure.

Quels sont les critères que vous utilisez, monsieur le ministre?

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

Nous tenons compte des décisions d'investissement que prend la Banque et qui sont approuvées par son conseil d'administration. Nous nous ferons évidemment un plaisir de communiquer au Comité la liste détaillée des petits et grands projets de toutes les régions du pays dans lesquels la Banque a investi. Beaucoup de ces projets sont pluriannuels. Les sommes investies le sont à divers stades de la planification de chaque projet.

La bonne nouvelle, c'est que la Banque reçoit de plus en plus de demandes de financement. Elle traite, c'est-à-dire qu'elle approuve de plus en plus de décisions d'investissement. Ses propres coûts de fonctionnement sont communiqués de façon transparente et nous semblent raisonnables comparativement à d'autres établissements financiers privés.

Monsieur le président, je vous invite, et je crois savoir que ce sera peut-être dans les jours à venir, à vous entretenir avec le PDG de la Banque de l'infrastructure, M. Cory, et avec la présidente du conseil d'administration, Mme Vrooman, qui seront plus aptes à répondre à ces questions. J'ajoute que le sous-ministre et moi-même allons les rencontrer en soirée, et je ne manquerai pas de leur faire part des préoccupations de Mme Lewis et de les inviter à comparaître devant le Comité, s'ils sont invités, pour donner des réponses très complètes.

Mme Leslyn Lewis: Merci.

Merci, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, je continue de m'inquiéter du fait que vous n'adhérez pas à la seule recommandation de ce comité, qui est d'abolir la Banque de l'infrastructure. Quels que soient les critères — aucun projet, pas d'effet de levier sur les investissements du secteur privé et manque de transparence —, la Banque a raté la cible.

Vous engagez-vous à faire une évaluation honnête du rendement, de la productivité et de la transparence de cette banque dans le cadre de l'examen quinquennal ou lui accordera-t-on la note A+?

L'hon. Dominic LeBlanc: Encore une fois, monsieur le président, vous ne serez pas surpris d'apprendre que je ne partage pas le pessimisme de Mme Lewis. Cela dit, je partage la préoccupation que nous avons tous, je crois, concernant sa capacité à prendre de l'expansion et à débloquer des fonds comme le ferait un établissement financier pour ces projets importants.

J'ajoute, monsieur le président, que, comme mes collègues le savent, un examen législatif de la Banque est en cours. Des fonctionnaires y participant m'ont renseigné dans le cadre d'une séance d'information. Cela fera partie du processus de transparence.

Mme Lewis ne partage pas ce point de vue. C'est son droit. Nous estimons, quant à nous, que la Banque fait preuve de transparence, comme il se doit, et c'est pourquoi le gouvernement participera à l'examen législatif en cours. J'espère, monsieur le président, que nous pourrions en rendre compte au Parlement avant la fin de juin. Si la chance est de mon côté, vous m'invitez peut-être à revenir à l'automne pour en parler.

● (1240)

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Nous allons peut-être vous relancer à ce sujet.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Pour certains députés et pour certains partis, la Banque de l'infrastructure du Canada n'a pas d'utilité. Or je crois le contraire. Seulement à Laval, la Banque a aidé à revamper et à améliorer la Société de transport de Laval, que ce soit en matière de services, d'énergie ou de réduction de gaz à effet de serre.

Monsieur le ministre, il y a deux grands projets d'infrastructure dans ma circonscription, soit le pont Pie-IX et le prolongement de l'autoroute 19, entre les autoroutes 440, à Laval, et 640, à Bois-des-Filion.

Pouvez-vous informer le Comité de l'état d'avancement de ces deux projets d'infrastructure et détailler leurs répercussions sur le transport de nos communautés?

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

Je remercie notre collègue M. Iacono de sa question.

Je partage ses inquiétudes. La ville de Laval et la région du Québec qu'il représente ont enregistré une croissance très importante de la population, qui s'accompagne évidemment de certains besoins en infrastructures.

Le député a soulevé la question du pont Pie-IX. Comme il le sait, une entente de principe a été conclue, en février 2023, afin d'inclure ce projet dans une entente sur les transports avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. Nous attendons au cours des prochains mois une approbation du conseil des ministres du Québec, laquelle permettra de modifier l'entente afin d'y inclure le projet en question. Il est aussi important de noter qu'il y a deux projets pour le pont Pie-IX, et non seulement un.

Un projet a précédé celui visé par l'actuelle entente entre le Canada et le Québec. La bonne nouvelle est que nous avons obtenu la collaboration du gouvernement du Québec. Je salue d'ailleurs, en passant, la ministre Guilbeault et le ministre Julien. J'espère que nous pourrions annoncer, avec le Québec, des investissements importants.

Notre collègue M. Iacono a parlé du prolongement des autoroutes 19 et 440, à Laval, ainsi que de l'autoroute 640, à Bois-des-Filion.

Comme je l'ai mentionné, ce projet consistera à compléter une section de l'autoroute 19, située entre la 440, à Laval et la 640. Il comprendra l'ajout de trois nouvelles voies, dont une sera consacrée aux autobus, aux autobus électriques et aux véhicules utilisés pour le covoiturage, ainsi que de quatre nouveaux échangeurs et d'un nouveau pont, à l'est. Le projet comprendra aussi l'aménagement d'un stationnement incitatif et d'un terminus, l'implantation d'écrans antibruit ainsi que le prolongement d'une piste pour plusieurs autres utilisateurs.

Il s'agit donc d'un projet qui reconnaît l'importance de ces infrastructures dans la circonscription de notre collègue et d'un exemple d'autres investissements que nous souhaitons réaliser. C'est avec plaisir que je travaillerai avec M. Iacono pour continuer ce genre d'investissements, qui sont essentiels pour Laval, une ville que j'aime beaucoup et une région importante pour l'économie du Canada.

• (1245)

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le ministre.

Comment le gouvernement fédéral travaille-t-il à l'avancement des grands projets d'infrastructures au Québec?

Par exemple, pourriez-vous fournir plus de détails sur les progrès du nouveau tronçon de la ligne bleue du métro de Montréal, entre les stations Saint-Michel et Anjou?

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

M. Iacono vient de nommer un autre mégaprojet. La prolongation de la ligne bleue du métro de Montréal, tout comme le tramway de Québec, est un projet de transport en commun. Ce sont deux exemples d'investissements majeurs que nous avons faits.

J'ai discuté à plusieurs reprises avec le gouvernement du Québec de la difficulté que pose l'augmentation des coûts de ces deux mégaprojets, qui subissent le même sort que d'autres projets menés partout au pays. Or, la bonne nouvelle, c'est que nous nous sommes entendus avec le gouvernement du Québec pour que le projet de la ligne bleue puisse aller de l'avant.

J'espère rencontrer M. Iacono et nos collègues de la grande région de Montréal bientôt. M. Garon est le bienvenu lui aussi, s'il veut partager cette bonne nouvelle avec nous.

J'ai bien hâte, monsieur le président. Vous y serez peut-être vous-même.

Le président: J'y serai avec plaisir, monsieur le ministre. Merci.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Garon pour deux minutes et demie.

M. Jean-Denis Garon: Vous pourrez aussi m'inviter à l'annonce du tramway de Gatineau.

Monsieur le ministre, les municipalités ont accès à des fonds pour les infrastructures publiques visant à contrecarrer l'érosion des berges. Toutefois, il y a des situations où les terrains touchés sont de propriété privée. C'est le cas, par exemple, le long de la rivière Richelieu, où des travaux majeurs et extrêmement coûteux sont à faire.

Est-ce une situation à laquelle vous avez réfléchi?

Comptez-vous prendre des mesures pour aider les propriétaires de ces terrains à s'adapter aux changements climatiques?

L'hon. Dominic LeBlanc: Je vous remercie de cette question, monsieur Garon.

Je le constate au Canada atlantique aussi, comme chez vous. C'est un défi dans les régions côtières ou dans celles qui ont des rivières importantes, comme la rivière Richelieu, que vous avez mentionnée.

La sous-ministre me corrigera s'il y a lieu, mais, si j'ai compris, la plupart, sinon la totalité des programmes fédéraux ciblent des infrastructures publiques. Pour ce qui est des coûts associés à l'atténuation des risques de déversement ou à la prévention de l'érosion des berges dans les régions côtières sur des terrains privés, la question des droits de propriété privée relève des provinces.

Je n'essaie pas de finasser, je ne connais pas la réponse, mais, jusqu'à présent...

M. Jean-Denis Garon: Nous sommes dans la même situation. N'avez-vous pas de négociations avec le Québec et les provinces pour qu'il y ait des programmes?

L'hon. Dominic LeBlanc: À ma connaissance, nous n'avons pas reçu de demande des provinces, y compris le Québec, concernant des investissements dans des terrains privés.

Comme je l'ai dit, c'est un défi pour les institutions financières, les compagnies d'assurances et les particuliers. Je serai content de soulever cela à la prochaine réunion avec les ministres de l'Infrastructure. Mon collègue Bill Blair travaille à la question des assurances, mais cela ne comprend pas l'atténuation des risques, comme vous l'avez dit.

M. Jean-Denis Garon: Il nous reste 20 secondes et j'ai une très bonne question à vous poser, monsieur le ministre.

L'hon. Dominic LeBlanc: J'ai hâte. Allez-y.

M. Jean-Denis Garon: Concernant le Fonds pour le transport actif et le Fonds pour les infrastructures naturelles, on sait que la date butoir pour la soumission de projets est dépassée. Cela fait déjà plusieurs mois, voire un an, pour un des deux fonds.

Êtes-vous en mesure de nous indiquer la proportion des deux enveloppes de 400 millions et 200 millions de dollars qui va aller au Québec, ainsi que la nature des projets qui sont retenus? Sinon, pouvez-vous transmettre l'information au Comité?

L'hon. Dominic LeBlanc: Quand les dernières décisions auront été prises, les projets que nous aurons approuvés et la proportion des fonds allouée à chaque province seront divulgués de façon transparente. Cela me fera plaisir. Je veux juste confirmer que les dernières décisions sont bel et bien ancrées. Sinon, nous pouvons vous donner l'heure juste quant aux décisions prises jusqu'à présent, quitte à confirmer les dernières précisions quand les deux fonds seront épuisés.

Ce qui est dommage, c'est qu'il y a beaucoup plus de demandes que de fonds disponibles, mais je suis convaincu que vous serez content, en tant que député du Québec, des projets qui ont été retenus. Nous allons vous donner cette information tout de suite, quitte à confirmer le tout quand les fonds seront épuisés.

Merci.

• (1250)

Le président: Merci, monsieur le ministre et monsieur Garon.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, c'est maintenant à vous. Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, à l'instar d'autres groupes, les sociétés de transport en commun vous ont directement exprimé leurs préoccupations, j'en suis certain, concernant ce qu'elles appellent la « spirale de la mort du transport en commun ». Au moment où le gouvernement fédéral investit dans l'infrastructure de transport public et prend des engagements visant l'expansion future des réseaux de transport public, l'exploitation des actuels systèmes de transport public suscite des inquiétudes.

Pouvez-vous décrire la spirale de la mort du transport en commun dans vos propres mots?

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, je remercie le député de cette question.

Je ne veux surtout pas penser que notre gouvernement joue un rôle quelconque dans la spirale de la mort du transport en commun. Je pense que nous constaterons que durant...

M. Taylor Bachrach: Désolé, je vous demandais comment vous qualifieriez les préoccupations que ces groupes vous ont transmises au sujet de la spirale de la mort du transport en commun.

L'hon. Dominic LeBlanc: Je ne suis pas d'accord pour dire qu'il existe une spirale de la mort. Vous devez admettre que le gouvernement a fait des investissements sans précédent dans le transport en commun et qu'il a également approuvé la demande de la Fédération canadienne des municipalités visant la création d'un fonds permanent et récurrent de 3 milliards de dollars par année pour le transport en commun.

Je comprends l'inquiétude au sujet des coûts de fonctionnement. C'est une question que j'ai abordée avec la Fédération canadienne des municipalités et avec des maires de grandes et de petites villes de tout le pays. Nous sommes conscients que la pandémie de COVID-19 a posé un énorme défi. Il fallait que ces systèmes fonctionnent pour assurer le transport des travailleurs essentiels vers leurs lieux de travail au moment où d'autres travailleurs ne pouvaient se déplacer ou restaient à la maison en toute sécurité. Cet achalandage dans les transports a été vraiment préoccupant. Le travail à distance, ou télétravail, a toutefois contribué à réduire l'achalandage dans certains cas.

L'exploitation des réseaux de transport public ne relève pas du gouvernement du Canada. Nous ne prétendons pas connaître la norme de service appropriée qu'une autorité municipale ou provinciale de transport en commun pourrait mettre en place. Nous savons que cela crée des pressions financières. Nous avons donc élargi le soutien fédéral afin qu'il couvre non seulement l'expansion des réseaux, mais aussi la réparation du matériel roulant, parce que les sociétés de transport en commun nous disaient qu'il est très coûteux et très important d'étendre les réseaux. Nous pourrions également contribuer au maintien en bon état de l'infrastructure actuelle de transport public. À l'exception des fonds d'urgence versés aux provinces durant la pandémie, le gouvernement n'a encore jamais financé les frais d'exploitation des sociétés de transports.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Merci encore à vous, monsieur le ministre.

C'est maintenant au tour de M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez cinq minutes à votre disposition.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Merci à vous également, monsieur le ministre.

Comme vous le savez, le Comité s'est engagé à étudier le rôle de la société McKinsey dans la création de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Vous êtes nommé dans la motion parmi les personnes que nous souhaiterions entendre. Pouvez-vous vous engager aujourd'hui à venir témoigner devant nous, si votre emploi du temps le permet? Je suis certain que le Comité serait disposé à déplacer des réunions afin que vous puissiez participer.

Êtes-vous disposé à venir participer à notre étude?

L'hon. Dominic LeBlanc: Par votre intermédiaire, monsieur le président, je remercie mon ami, M. Strahl, de cette question.

Nous avons évidemment suivi les délibérations du Comité, y compris celles du Comité des opérations gouvernementales, concernant les contrats que la Banque de l'infrastructure du Canada a octroyés à McKinsey.

Bien entendu, je n'ai joué aucun rôle dans l'attribution de ces contrats. Je ne savais rien de cette affaire avant qu'elle soit rendue publique. Je n'ai pas la prétention de dire aux dirigeants de la Banque ou aux membres de son conseil d'administration avec qui ils doivent passer des marchés pour certains services.

Je ne sais vraiment pas ce que je pourrais ajouter d'autre. Si je vous parlais d'un sujet que je ne connais absolument pas, la réunion serait très ennuyante.

Vous vous dites sans doute que cela ne m'a pas empêché de m'exprimer sur des questions similaires dans le passé. Je peux le voir sur vos visages et j'accepte la taquinerie.

Je pense que vous devriez d'abord en parler au PDG de la Banque de l'infrastructure, M. Cory, et au président du conseil d'administration. Ce soir, lorsque la sous-ministre et moi-même les rencontrerons, nous veillerons à ce que... Je pense que les dirigeants seront probablement ici le 2 mai. Nous ferons en sorte qu'ils soient disponibles.

M. Mark Strahl: Nous croyons au principe de la responsabilité ministérielle; même si vous n'étiez pas ministre au moment de la création de la Banque, c'est vous qui êtes ministre aujourd'hui. Il est très décevant d'entendre que vous ne vous rendez pas disponible pour cette séance du Comité. Je vous demande de bien vouloir réévaluer votre décision lorsque vous dînez ce soir avec les dirigeants de la Banque, parce que nous avons trouvé... De toute évidence, McKinsey a obtenu des contrats d'une valeur de 1,43 million de dollars, avec ou sans appel d'offres.

Le jour de la visite du président Biden, le Cabinet du premier ministre a fait plusieurs annonces. Premièrement, il a révélé que le premier ministre avait logé dans une suite à 6 000 dollars la nuit à Londres durant les funérailles de la reine. Deuxièmement, il a annoncé que plusieurs contrats octroyés à McKinsey ne respectaient pas les lignes directrices du Conseil du Trésor. Le personnel n'a pas suivi les règles.

À votre connaissance, est-ce que certains contrats octroyés par la Banque de l'infrastructure du Canada ont enfreint les lignes directrices du Conseil du Trésor, comme l'a révélé le Cabinet du premier ministre lorsque le président Biden était ici?

• (1255)

L'hon. Dominic LeBlanc: Ma sous-ministre m'informe que les règles sur la passation de marchés ont été respectées. En tant que société d'État indépendante, la Banque établit ses propres pratiques contractuelles.

À ma connaissance, les règles ont été suivies comme il se doit, mais le PDG de la Banque, Ehren Cory, est sans doute la personne la mieux placée pour discuter de ces questions contractuelles.

Je sais que la Banque de l'infrastructure du Canada a fourni au président les documents écrits envoyés à la Chambre des communes sur ces questions. Le 29 mars, un associé principal de McKinsey a témoigné à cet égard devant un autre comité.

Je vais m'assurer que la Banque fournisse tous ces renseignements parce que je partage avec vous, monsieur Strahl, cette inquiétude fort légitime au sujet de ces pratiques.

M. Mark Strahl: Sauf votre respect, monsieur le ministre, le PDG ne rend pas compte au Parlement au nom de la Banque de l'infrastructure du Canada. C'est votre rôle à vous et c'est pourquoi nous croyons que vous devez participer aux audiences. Nous ne demandons pas au PDG de rendre des comptes, nous vous le demandons à vous, à titre de ministre responsable.

Il est intéressant de souligner que le Comité a recommandé à l'unanimité l'abolition de la Banque de l'infrastructure du Canada et ce, pour plusieurs raisons, notamment pour optimiser les ressources. J'entends aujourd'hui des députés libéraux qui n'ont peut-être pas participé à cette étude... et c'est peut-être pour cette raison que ces députés ne sont plus membres de notre comité. Je dirais toutefois qu'il est inexact de dire que ce sont les conservateurs qui ont recommandé l'abolition de la Banque. Cette recommandation a été faite à l'unanimité par les membres de ce comité, incluant les libéraux, pour les raisons que vous avez entendues aujourd'hui — l'optimisation des ressources et les primes versées au personnel pour la production de communiqués et non pour l'exécution de projets.

Nous espérons que vous reviendrez, que vous réexaminerez la question et que vous nous parlerez du rôle joué par McKinsey au sein de la Banque de l'infrastructure du Canada ainsi que dans les décisions politiques prises à cet égard.

L'hon. Dominic LeBlanc: Eh bien, monsieur le président, de toute évidence...

Le président: Monsieur le ministre, vous n'avez malheureusement plus le temps de répondre.

L'hon. Dominic LeBlanc: J'avais une bonne réponse.

Le président: J'en suis persuadé, monsieur le ministre.

L'hon. Dominic LeBlanc: M. Strahl devrait peut-être s'abstenir de lancer des informations s'il prend tout le temps imparti pour poser sa question, sans me laisser le temps de répondre. Cela semble tout à fait incompatible avec sa préoccupation au sujet de la visite de M. Biden.

Le président: Je tiens à respecter le temps de parole de M. Rogers qui ramènera le débat au sujet qui nous occupe.

Monsieur Rogers, c'est à vous.

M. Churence Rogers: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le ministre, soyez le bienvenu.

Monsieur Strahl, comme ma mémoire est défaillante, je n'ai pas le souvenir qu'il s'agissait d'une recommandation unanime.

Monsieur le ministre, ma circonscription de Bonavista—Burin—Trinity compte 256 collectivités, dont de très petites, le long de la côte, sans compter les nombreuses péninsules. Depuis 2015, nous avons eu la chance de faire approuver 221 projets par Infrastructure Canada, étant donné que ces localités rurales, comme la mienne, ont vraiment besoin d'avoir accès à des programmes d'infrastructure, faute de quoi, aucun projet ne verrait le jour.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous expliquer comment le gouvernement aide les petites collectivités rurales de tout le pays à obtenir des fonds?

L'hon. Dominic LeBlanc: Je vous remercie, monsieur le président.

Merci également à vous, monsieur Rogers.

Vous venez de soulever une question qui me préoccupe également et j'en ai d'ailleurs parlé avec la sous-ministre et nos hauts fonctionnaires. Le ministère de l'Infrastructure porte une attention particulière, et c'est compréhensible, à de nombreux mégaprojets de plusieurs milliards de dollars dans le secteur du transport public et de l'écologisation des réseaux électriques. Il s'agit de projets très importants pour l'économie du pays et pour les résidents des grands centres urbains ainsi que pour une foule de raisons liées à la lutte contre les changements climatiques. Nous devons toutefois être conscients qu'un petit investissement... Par exemple, je sais qu'un projet d'amélioration du système d'aqueduc est en cours dans votre circonscription. Deux projets ont été approuvés en vue de la construction d'une usine de traitement de l'eau et d'un réservoir d'eau, et les travaux débiteront au printemps et à l'automne 2023. Des projets d'aménagement des conduites d'eau ont débuté en mai 2022.

Bon nombre de ces petits projets communautaires... Monsieur Rogers, j'ai demandé qu'on me donne des exemples de projets pouvant être lancés dans de petites localités que vous représentez à Terre-Neuve-et-Labrador. Le gouvernement du Canada investit parfois des montants aussi modestes que 365 000 dollars, mais en les jumelant aux investissements faits par la municipalité et la province, cet argent permet à de petites collectivités d'entreprendre des projets qu'elles ne pourraient jamais envisager autrement.

À cet égard, votre circonscription ressemble à la mienne. Je pense notamment à la petite ville de Rexton au Nouveau-Brunswick, dans le comté de Kent, dans la partie nord de ma circonscription. Si les autorités municipales devaient imposer aux contribuables le coût de la mise à niveau de leur réseau d'aqueduc pour assurer la santé et la sécurité de la population ou puiser dans l'assiette fiscale de leur petite localité rurale, elles n'arriveraient simplement pas à réunir l'argent nécessaire. Les gens s'attendent donc à ce que les gouvernements collaborent, ce qui est compréhensible.

Au cours des derniers mois, monsieur Rogers, votre province a été un excellent partenaire pour nous. La dernière fois que je suis venu ici, la province de Terre-Neuve-et-Labrador affichait l'un des plus gros soldes de fonds non affectés, notamment pour des projets dans des petites collectivités comme celles que vous représentez. Le premier ministre Furey et son gouvernement ont travaillé très efficacement avec nous.

La bonne nouvelle, c'est que nous avons réduit à zéro ces fonds non affectés, ce qui veut dire que bon nombre des projets qui vous intéressent et dont vous m'avez parlé pour les localités de votre circonscription seront financés.

J'espère que vous aurez beaucoup de bonnes nouvelles à annoncer aux résidents de votre circonscription au cours du printemps et

de l'été. Nous serions évidemment heureux que vous également, monsieur le président, vous annonciez des projets. J'ose croire que M. Rogers ne sera pas le seul à pouvoir le faire.

● (1300)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rogers.

Au nom de tous mes collègues du Comité, je vous remercie encore, monsieur le ministre, d'avoir comparu devant nous aujourd'hui et d'avoir répondu à nos questions.

Sur ce, 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>