



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

DES INVESTISSEMENTS CIBLÉS DANS LES INFRASTRUCTURES QUI VISENT À INFLUENCER LES RÉSULTATS SOCIAUX, ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

**Rapport du Comité permanent des transports, de
l'infrastructure et des collectivités**

Peter Schiefke, président

**JUIN 2022
44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION**

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

**DES INVESTISSEMENTS CIBLÉS DANS LES
INFRASTRUCTURES QUI VISENT À INFLUENCER
LES RÉSULTATS SOCIAUX, ÉCONOMIQUES ET
ENVIRONNEMENTAUX**

**Rapport du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure et des
collectivités**

**Le président
Peter Schiefke**

JUIN 2022

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENT

Peter Schiefke

VICE-PRÉSIDENTS

Melissa Lantsman

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Taylor Bachrach

Vance Badawey

George Chahal

Terry Dowdall

Angelo Iacono

Matt Jeneroux

Annie Koutrakis

Dan Muys

Churence Rogers

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Laurel Collins

Luc Desilets

Stephen Ellis

Cheryl Gallant

Marilyn Gladu

Jennifer O'Connell

L'hon. Andrew Scheer

Doug Shipley

Karen Vecchio

GREFFIER DU COMITÉ

Michael MacPherson

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires

Dana Fan, analyste

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

43^e LÉGISLATURE — 2^e SESSION

PRÉSIDENT

Vance Badawey

VICE-PRÉSIDENTS

Stephanie Kusie

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Taylor Bachrach

Fayçal El-Khoury

Angelo Iacono

Helena Jaczek

Michael Kram

Soraya Martinez-Ferrada

Churence Rogers

Doug Shipley

Gerald Soroka

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Andy Fillmore

Gudie Hutchings

Yvonne Jones

L'hon. Andrew Scheer

GREFFIER DU COMITÉ

Michael MacPherson

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié les investissements ciblés en infrastructure et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	3
DES INVESTISSEMENTS CIBLÉS DANS LES INFRASTRUCTURES QUI VISENT À INFLUENCER LES RÉSULTATS SOCIAUX, ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX.....	7
Introduction.....	7
La structure des programmes d'infrastructure	8
Des programmes plus souples	8
Les plans de gestion des actifs.....	10
Les besoins en matière d'infrastructure.....	11
Les infrastructures de transport	13
Le transport en commun	14
Le logement abordable.....	15
Changements climatiques : s'adapter et construire des infrastructures résilientes	16
Accès aux services Internet à large bande	19
Comblé le fossé numérique	19
Une meilleure coordination entre les programmes.....	22
Accès aux structures de soutien et enjeux de concurrence.....	24
Conclusion	25
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS	27
ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES	31
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	33
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU BLOC QUÉBÉCOIS.....	35

SOMMAIRE

Le financement des infrastructures au Canada implique tous les ordres de gouvernement et plusieurs parties prenantes des secteurs public et privé, en plus d'être d'un grand intérêt pour l'ensemble des Canadiens puisqu'il a un impact direct sur leur qualité de vie et le bon fonctionnement de leurs communautés. Alors que le gouvernement fédéral approche la mi-parcours de la mise en place de son plan Investir dans le Canada, lancé en 2016, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a décidé d'entreprendre une étude sur les investissements ciblés dans les infrastructures.

Les témoins reçus par le Comité ont exposé les besoins actuels et futurs en matière d'infrastructure au Canada et ont fait des recommandations visant à rendre les programmes fédéraux plus efficaces. Plusieurs d'entre eux se sont montrés reconnaissants envers les programmes d'infrastructure, mais ont souligné que les fonds demeuraient insuffisants par rapport à la demande et ont réclamé plus de flexibilité et de prévisibilité à long terme. Certains ont aussi souligné qu'il est souvent compliqué pour les petites communautés de cheminer à travers les programmes d'infrastructure qui fonctionnent sur la base d'une demande, car elles n'ont pas toujours la même capacité institutionnelle que les grandes communautés.

Les impacts des changements climatiques, notamment les catastrophes météorologiques, sur les infrastructures ont aussi été mis en évidence par quelques témoins, qui ont indiqué que la résilience climatique devrait être au cœur des discussions sur les besoins actuels et futurs en infrastructure au Canada.

Parmi les priorités identifiées par les témoins en matière d'infrastructure, certains ont souligné le manque d'offre de transport efficace et abordable dans les régions éloignées, ce qui contribue à l'isolement des communautés. Il a aussi été question du financement durable du transport en commun, alors que les municipalités font face à d'importants défis financiers, considérant l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les niveaux d'achalandage. Des témoins ont également fait valoir que l'offre de logements abordables reste insuffisante dans leur communauté et ont soutenu que, malgré les investissements déjà annoncés dans ce domaine, il faut faire davantage pour mettre fin à l'itinérance chronique au Canada.

Enfin, l'accès à Internet à large bande dans plusieurs communautés au Canada a été reconnu comme une priorité en matière d'infrastructure parmi les témoins. Malgré le fait que tous les ordres de gouvernement semblent avoir compris l'importance

d'Internet à large bande, une disparité dans l'accès à ce service demeure au Canada et touche particulièrement les ménages ruraux et les communautés des Premières Nations. Afin d'atteindre l'objectif du gouvernement fédéral de connecter 100 % des Canadiens d'ici 2030, et idéalement avant cette date, des témoins ont indiqué qu'une meilleure coordination entre les initiatives fédérales, provinciales et régionales était souhaitable.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1 — Des programmes d'infrastructure plus souples

Que le gouvernement du Canada s'efforce de rendre ses programmes d'infrastructure moins prescriptifs pour les types de projets admissibles et vise à octroyer aux gouvernements locaux plus de flexibilité et de prévisibilité à long terme.

Recommandation 2 — La gestion des actifs

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec la Fédération canadienne des municipalités et par le biais de programmes existants, s'efforce de renforcer davantage les capacités des municipalités en matière de gestion des actifs.

Recommandation 3 — Doublement permanent du Fonds pour le développement des collectivités du Canada

Que le gouvernement du Canada double en permanence, au lieu de temporairement, le Fonds pour le développement des collectivités du Canada afin de tenir compte du fait que les municipalités ont besoin d'un financement direct prévisible et souple.

Recommandation 4 — Élargir les critères du Fonds pour le développement des collectivités du Canada

Que le gouvernement du Canada révise les critères d'accès aux sommes du Fonds pour le développement des collectivités du Canada pour inclure la construction des hôtels de ville, des garages municipaux et des entrepôts municipaux.

Recommandation 5 — Impacts de la pandémie de COVID-19 sur les projets d'infrastructure

Que le gouvernement du Canada étudie des moyens d'aider les municipalités à se rétablir des effets de la pandémie sur les projets d'infrastructure.

Recommandation 6 — Stratégie nationale sur les corridors commerciaux

Que le gouvernement du Canada, dans le contexte de l'élaboration d'une stratégie nationale sur les corridors commerciaux, encourage un dialogue accru avec les provinces et les territoires, les collectivités autochtones, les entreprises, les organismes gouvernementaux et les partenaires économiques internationaux afin de renforcer les corridors commerciaux stratégiques locaux, nationaux et internationaux et d'assurer des investissements à long terme dans les infrastructures nécessaires.

Recommandation 7 — Efficacité de la chaîne d'approvisionnement

Que le gouvernement du Canada cherche à augmenter l'efficacité des chaînes d'approvisionnement en déployant des technologies stratégiques et des investissements dans les infrastructures conçus pour éliminer les goulets d'étranglement dans les corridors de commerce et de transport du Canada.

Recommandation 8 — Financement stable des transports en commun

Que le gouvernement du Canada veuille à ce que les municipalités puissent accéder à des fonds pour les dépenses en capital pour le transport en commun qui tiennent compte des effets de la pandémie sur la clientèle.

Recommandation 9 — Comblent les déficits d'exploitation des transports en commun

Que le gouvernement du Canada, en partenariat avec les provinces et les territoires, s'engage à appuyer financièrement les municipalités pour combler les déficits d'exploitation des transports en commun.

Recommandation 10 — Financement durable des transports en commun

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les provinces et les territoires, réexamine le rôle du gouvernement fédéral dans le financement des opérations de transport en commun afin de réduire la dépendance aux recettes provenant des tarifs payés par les utilisateurs.

Recommandation 11 — Augmenter le financement de l’Initiative pour la création rapide de logements

Que le gouvernement du Canada augmente le financement accordé pour l’Initiative pour la création rapide de logements afin de fournir les ressources nécessaires pour mettre fin à l’itinérance chronique.

Recommandation 12 — Augmenter le financement du Fonds d’atténuation et d’adaptation en matière de catastrophes

Que le gouvernement du Canada encourage l’expansion rapide des infrastructures résilientes face au climat en augmentant le financement octroyé dans le cadre du Fonds d’atténuation et d’adaptation en matière de catastrophes.

Recommandation 13 — Évaluation nationale des infrastructures du Canada

Que l’Évaluation nationale des infrastructures mette spécifiquement l’accent sur la résilience climatique et la réduction des émissions lors de l’examen des besoins en matière d’infrastructure des collectivités.

Recommandation 14 — Financement du transport actif

Que le gouvernement du Canada appuie l’expansion de l’infrastructure de transport durable et à faibles émissions de carbone en mettant l’accent sur les transports actifs dans le cadre du financement des infrastructures de transport.

Recommandation 15 — Accès universel à Internet à large bande

Que le gouvernement du Canada fasse en sorte que toutes les collectivités, sans exception, aient accès à des services Internet haute vitesse.

Recommandation 16 — Rôle du secteur public dans l’accès universel à Internet à large bande

Que le gouvernement du Canada reconnaisse le rôle que doit jouer le secteur public dans la mise en place de services Internet haute vitesse dans les collectivités rurales et éloignées, surtout celles qui ne peuvent pas attirer financièrement les fournisseurs du secteur privé.

Recommandation 17 — Amélioration des capacités institutionnelles des petites communautés

Que le gouvernement du Canada cherche à renforcer les capacités institutionnelles des petites municipalités et des gouvernements autochtones qui présentent des demandes dans le cadre de programmes d'infrastructure à large bande, comme le Fonds pour la large bande universelle.

Recommandation 18 — Comblent le fossé numérique dans les collectivités autochtones

Que le gouvernement du Canada s'efforce de combler le fossé numérique dans les collectivités autochtones en appuyant les initiatives de livraison « au dernier kilomètre » et d'état de préparation numérique.

DES INVESTISSEMENTS CIBLÉS DANS LES INFRASTRUCTURES QUI VISENT À INFLUENCER LES RÉSULTATS SOCIAUX, ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

INTRODUCTION

L'infrastructure publique comprend une foule d'installations nécessaires au bon fonctionnement d'un pays ou d'une collectivité. Elle comprend notamment les installations culturelles ou récréatives, les routes, l'approvisionnement en eau potable et le transport en commun. Au Canada, la majorité des infrastructures publiques n'appartiennent pas au gouvernement fédéral, mais bien aux administrations municipales, aux gouvernements provinciaux et territoriaux et aux collectivités autochtones¹. Malgré le fait qu'il possède peu d'infrastructures publiques, soit environ 3 %, le gouvernement fédéral joue un rôle important en matière de financement de projets entrepris par d'autres propriétaires d'infrastructure.

Lancé en 2016, le plan Investir dans le Canada est un plan d'infrastructure fédéral à long terme qui consiste en des investissements d'environ 188 milliards de dollars sur 12 ans. Alors que le gouvernement du Canada approche la mi-parcours de la mise en œuvre de son plan, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la [motion](#) suivante le 29 octobre 2020 :

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur la capacité des investissements ciblés en infrastructure d'influer sur les résultats socio-économiques et environnementaux ainsi que d'améliorer la vie des Canadiens et des membres des collectivités mal desservies dans les collectivités vulnérables; que le Comité examine le profil socio-économique des endroits où les fonds d'infrastructure ont été versés par le passé, et que le Comité étudie les pratiques exemplaires au Canada et à l'étranger pour s'assurer que les investissements en infrastructure atteignent les

1 Selon Infrastructure Canada, les administrations municipales sont propriétaires de 62 % des infrastructures au Canada, alors que les gouvernements provinciaux et territoriaux en possèdent 33 % et es collectivités autochtones 3 %. Infrastructure Canada, [Évaluation nationale des infrastructures du Canada](#).



collectivités qui en ont le plus besoin, en insistant notamment sur les services Internet dans les régions rurales.

Le Comité a consacré six réunions à cette étude entre le 15 avril 2021 et le 6 mai 2021. Il a entendu 30 témoins et a reçu deux mémoires. Les sections ci-dessous font état des discussions tenues avec différents intervenants à propos des besoins actuels et futurs en matière d'infrastructure au Canada.

LA STRUCTURE DES PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURE

« La souplesse et la flexibilité sont des éléments clés pour qu'un projet d'infrastructure puisse être couronné de succès. Il est tout à fait normal que le gouvernement mette en place des programmes prescriptifs dans le but d'obtenir certains résultats, mais ce n'est pas ainsi que l'on va régler tous les problèmes de toutes les municipalités. »

[John Gamble](#)

Président et chef de la direction
Association des firmes de génie-conseil — Canada

Le Plan Investir dans le Canada est administré par plus de 20 ministères et organismes fédéraux². La structure des programmes, y compris les ententes de partage de coûts et les critères d'application, peut varier considérablement d'un programme à l'autre. De façon générale, les programmes fonctionnent sous la forme de demande de financement de la part d'un bénéficiaire pour un projet précis. Le gouvernement fédéral détermine quels sont les bénéficiaires admissibles, de même que les types de projets pouvant bénéficier des fonds alloués par l'entremise du programme en question. Il détermine également quelles sont les échéances pour présenter une demande. Dans le cadre de certains programmes, une forme d'entente entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux attribue à ces derniers la responsabilité d'identifier et de prioriser les projets admissibles.

Des programmes plus souples

Plusieurs témoins ont avancé que les programmes d'infrastructure devraient être moins prescriptifs dans les types de projets admissibles et octroyer plus de flexibilité et de prévisibilité à long terme, citant comme exemple le Fonds pour le développement des

2 Infrastructure Canada, [Plan Investir dans le Canada – Bâtir un Canada meilleur](#).

collectivités du Canada (FDCC)³. Le FDCC, connu avant sous le nom de Fonds de la taxe sur l'essence, est un programme fédéral fortement apprécié par plusieurs témoins. Il s'agit d'une source de financement à long terme d'environ 2 milliards de dollars par année, qui est versé aux provinces, territoires et Premières nations en fonction du nombre d'habitants⁴. Les fonds sont ensuite versés aux municipalités, qui peuvent planifier à long terme puisque le financement est prévisible. Le FDCC comprend 19 catégories de projets admissibles et offre une certaine latitude dans l'utilisation des fonds, car les municipalités peuvent les regrouper, les mettre en banque ou s'en servir comme garantie d'emprunt.

À propos des catégories de projets admissibles au FDCC, [Jacques Demers](#) et [David Boulet](#), respectivement président et conseiller économique pour la Fédération québécoise des municipalités, ont exprimé le souhait que le programme soit élargi aux barrages et aux bâtiments municipaux qui ne sont pas actuellement admissibles, comme les hôtels de ville et les garages municipaux⁵.

Selon [Paul Kariya](#), conseiller de direction principal pour la Coastal First Nations Great Bear Initiative, un des problèmes avec les programmes d'infrastructure qui fonctionnent par un processus de demande, est que cela entraîne une compétition inégale entre des collectivités de différentes tailles qui n'ont pas toutes du personnel qualifié et disponible pour remplir la documentation requise avant la date limite. Dans un même ordre d'idées, [Jim Bradley](#), président régional de la municipalité régionale de Niagara, est d'avis qu'il serait plus simple d'avoir un financement par affectation qui serait prévisible et stable, ce qui permettrait aux municipalités de « budgétiser efficacement les petits et, surtout, les grands projets et de faciliter la planification globale à long terme des infrastructures de la région ». [Il](#) considère également que grâce à un plan de gestion des actifs rigoureux, il est possible de s'assurer que les projets concordent avec les priorités identifiées par le gouvernement fédéral.

3 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités [TRAN], *Témoignages*, 2^e session, 43^e législature : [Jim Bradley](#) (président régional, Municipalité régionale de Niagara), [Jacques Demers](#) (président, Fédération québécoise des municipalités [FQM]), [John Gamble](#) (président et chef de la direction, Association des firmes de génie-conseil – Canada [AFGC]), [Garth Frizzell](#) (président et conseiller, Ville de Prince George, Fédération Canadienne des municipalités [FCM]), [Matt Gemmel](#) (directeur, Politique et recherche, FCM), [Jim Parsons](#) (maire, Ville de Corner Brook) et [Graydon Smith](#) (président, Association des municipalités de l'Ontario [AMO]).

4 Infrastructure Canada, *Le Fonds pour le développement des collectivités du Canada – Tableau d'affectation du Fonds pour le développement des collectivités du Canada*.

5 Les témoins ont aussi mentionné les casernes de pompiers, mais ces dernières ont été ajoutées aux catégories d'investissement quelque temps après leur témoignage. Infrastructure Canada, *Mise à jour : Soutien aux collectivités dans l'ensemble du Québec*, communiqué, 16 juillet 2021.



Les plans de gestion des actifs

En somme, la gestion des actifs est un ensemble de pratiques qui aident à la prise de décision éclairée quant aux priorités actuelles et futures d'une municipalité en matière d'entretien, de réparation ou de remplacement d'infrastructures⁶. [Matt Gemmel](#), directeur, Politique et recherche pour la Fédération canadienne des municipalités (FCM), a souligné que le Programme de gestion des actifs municipaux (PGAM), issu d'une collaboration entre Infrastructure Canada et la FCM, permet le renforcement des capacités des municipalités en matière de gestion des actifs. [Il](#) a fait la remarque suivante à propos du PGAM :

Il y a là une possibilité de soutenir les municipalités à l'échelle locale pour améliorer l'expertise technique, la capacité des ressources humaines et la formation sur la façon de concevoir, de planifier et de construire l'infrastructure afin d'atteindre ces résultats. Cet élément de renforcement des capacités est une solution importante à la juxtaposition entre les conditions du financement fédéral et la flexibilité ultime des municipalités.

Selon [M. Gemmel](#) et [John Gamble](#), président et chef de direction de l'Association des firmes de génie-conseil du Canada, les deux types de programmes d'infrastructure, par demande et par affectation, doivent coexister, mais la préférence pour les municipalités demeure la seconde option. [Garth Frizzell](#), président de la FCM et conseiller de la Ville de Prince George, a soutenu qu'« il faut donner directement plus de moyens d'action aux dirigeants locaux qui savent ce qui est nécessaire et ce qui donne des résultats sur le terrain ».

À l'instar de plusieurs témoins qui ont souligné le rôle important que jouent les dirigeants locaux dans l'identification des priorités locales en matière d'infrastructure, [M. Gamble](#) a suggéré au gouvernement fédéral d'utiliser les plans de gestion des actifs comme fondements du financement, au lieu du modèle basé sur les demandes⁷. Ainsi, une municipalité ou une collectivité pourrait se voir octroyer du financement pour la mise en œuvre de son plan, ce qui lui permettrait de mieux planifier la séquence des projets d'infrastructure et de ne plus avoir à remplir de demande pour chaque projet.

Des témoins se sont réjouis de l'annonce du gouvernement fédéral dans le budget 2021 à propos de la mise en œuvre de la première Évaluation nationale des infrastructures du

6 Fédération canadienne des municipalités, *Programme de gestion des actifs municipaux*.

7 TRAN, *Témoignages* : [Paul Kariya](#) (conseiller de direction principal, Coastal First Nations Great Bear Initiative [CFN]), [Gamble](#) (AFGC), [Frizzell](#) (FCM) et [Sandra Skivsky](#) (présidente, National Trade Contractors Council of Canada [NTCCC]).

Canada⁸. S'ajoutant aux plans de gestion des actifs, elle permettra de mieux comprendre l'état actuel des infrastructures du Canada et de pouvoir estimer avec justesse les besoins à long terme en matière d'infrastructure. Dans un même ordre d'idées, [Ian Hamilton](#), président-directeur général de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, a dit qu'il y avait un manque au Canada en matière de données qui permettent d'évaluer l'efficacité de nos chaînes d'approvisionnement et d'identifier les enjeux de capacité de nos réseaux de transport de marchandises. Il a salué la mise en place du Centre canadien des données sur les transports en 2018 et émis le souhait que les parties prenantes des chaînes d'approvisionnement du Canada travaillent ensemble afin de « créer une base de données qui nous permettra d'envisager le transport d'une manière globale, en intégrant tous les modes de transport au lieu de les cloisonner ».

LES BESOINS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURE

« Il est certain que le déficit [en matière d'infrastructure] est énorme et que les municipalités ne peuvent pas s'y attaquer seules. Les budgets municipaux font face à des dépenses de dizaines de milliards de dollars, et nous avons franchement besoin d'aide pour faire avancer les choses. »

[Graydon Smith](#)

Président, Association des municipalités de l'Ontario

Les témoins ont confirmé au Comité que les programmes d'infrastructure mis en place par le gouvernement fédéral ont été appréciés. Cela dit, certains ont également convenu que le financement est souvent insuffisant pour répondre à la demande, étant donné l'ampleur du déficit d'infrastructure, en particulier dans les régions éloignées⁹.

[Graydon Smith](#), président de l'Association des municipalités de l'Ontario, a donné l'exemple du volet Infrastructures communautaires, culturelles et récréatives des ententes bilatérales de 2018 qui ont été signées entre Infrastructure Canada et ses homologues provinciaux et territoriaux¹⁰. Il a estimé que les 400 millions de dollars alloués à ce volet pour la province de l'Ontario étaient insuffisants, citant le fait que « lorsque [le] programme a été lancé, la demande a dépassé l'offre dans une proportion

8 TRAN, *Témoignages* : [Demers](#) (FQM), [Gamble](#) (AFGC) et [Craig Stewart](#) (vice-président, Affaires fédérales, Bureau d'assurance du Canada [BAC]).

9 TRAN, *Témoignages* : [Smith](#) (AMO), [David Boulet](#) (conseiller économique, FQM), [Parsons](#) (Ville de Corner Brook) et [Réjean Porlier](#) (maire, Ville de Sept-Îles).

10 Infrastructure Canada, [Programme d'infrastructure Investir dans le Canada – Ententes avec les provinces et les territoires](#).



de 10 contre 1 ». [M. Boulet](#) a avancé que la situation était la même au Québec, alors que la plupart des projets admissibles à ce volet ont essuyé un refus par manque de fonds. Pour sa part, [Jim Parsons](#), maire de la Ville de Corner Brook, a déploré le fait que certains projets admissibles sont parfois trop coûteux pour l'allocation accordée aux provinces dans le cadre des ententes bilatérales. [Il](#) a mentionné le projet d'une usine de traitement des eaux usées, dont le coût aurait épuisé à lui seul l'allocation annuelle accordée à la province de Terre-Neuve-et-Labrador pour le volet des infrastructures vertes. Pour permettre le financement de tels projets, [il](#) a suggéré la mise en place d'un financement ciblé à grande échelle pour les projets régionaux prioritaires.

Selon [Sandra Skivsky](#), présidente de la National Trade Contractors Council of Canada, le gouvernement fédéral doit trouver une façon d'accélérer les approbations des projets d'infrastructure et le versement des fonds à court terme. [Shoshanna Saxe](#), professeure adjointe au Department of Civil and Mineral Engineering à l'Université de Toronto, a également fait l'observation que ce qui ralentit le plus souvent les projets d'infrastructure au Canada, c'est « le délai trop long avant la première pelletée de terre, l'établissement des priorités et l'accès au financement ». En ce qui concerne les infrastructures communautaires, culturelles et récréatives, [Mme Saxe](#) a dit espérer que dans l'avenir, les investissements seront plus dirigés vers des infrastructures qui associent plusieurs fonctions, comme une école qui est aussi un centre communautaire par exemple. Selon [Mme Saxe](#), cela assurerait une utilisation plus efficace des terrains, alors que la compétition pour y accéder augmente de plus en plus.

[Mme Skivsky](#) a aussi constaté que souvent lorsque des infrastructures sont construites en régions rurales ou éloignées, les entrepreneurs transportent ouvriers, matériaux et équipements à partir des centres. Selon elle, il serait souhaitable de former et d'intégrer de la main-d'œuvre locale dès le début du projet de construction, ce qui permettrait d'assurer la maintenance des lieux au fil du temps et d'éviter d'avoir à faire appel à du personnel de l'extérieur lorsque quelque chose doit être réparé. De façon similaire, [Jean Paul Gladu](#), président, Canada de la Alaska-Alberta Railway Development Corporation a dit croire que la collaboration avec les communautés autochtones dès les premières étapes de l'élaboration d'un projet d'envergure, comme celui d'un chemin de fer reliant l'Alaska et l'Alberta, est essentielle pour assurer le succès du projet.

Les infrastructures de transport

« Il faut améliorer les infrastructures pour qu'il y ait une occupation dynamique du territoire plutôt qu'une occupation de résilience, comme c'est le cas à l'heure actuelle, en attendant la fermeture des villages. »

Réjean Porlier
Maire, Ville de Sept-Îles

Selon M. Boulet, il est difficile de convaincre les gouvernements d'investir dans les milieux à faible densité de population, ce qui se traduit par un sous-investissement constant dans les infrastructures et les services en régions éloignées. Lors de son passage devant le Comité, Réjean Porlier, maire de la Ville de Sept-Îles, a fait part de l'isolement vécu par les communautés de sa région dû à un manque au niveau des infrastructures de transport. Il a avancé qu'une des façons de désenclaver la région serait de compléter la route 138 qui, pour l'instant, s'arrête à Kegaska, pour ensuite reprendre environ 400 kilomètres plus loin à Vieux-Fort et rejoindre la route 510 de Terre-Neuve-et-Labrador. Selon Juj, l'achèvement de la route assurerait un moyen pour les résidents de se déplacer en cas d'urgence, alors que le transport aérien et maritime est moins fiable lors d'intempéries. M. Porlier a également déploré le fait que le service aérien dans la province du Québec et particulièrement dans la région de la Basse-Côte-Nord est « tout sauf performant et accessible ». JJ a affirmé que les prix étaient prohibitifs et que l'offre n'était pas suffisante. JJ a dit croire que la solution réside peut-être dans la mise en place d'un modèle coopératif, où les clients seraient les propriétaires.

Selon M. Hamilton, la région de Toronto-Hamilton fait face à un défi bien différent que celle de M. Porlier, alors qu'elle connaît une croissance très rapide de sa population, ce qui a entraîné la congestion continue du réseau routier. JJ est d'avis qu'une meilleure utilisation du transport maritime sur courte distance permettrait de réduire le nombre de camions sur les routes, les besoins d'investissement pour l'élargissement des routes et les émissions de gaz à effet de serre. Tout en soulignant son appréciation envers le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), JJ a aussi fait la remarque suivante :

Nous encourageons le FNCC à mettre l'accent sur l'accroissement des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, notamment les importations liées aux chaînes d'approvisionnement industrielles intérieures, comme celles



destinées à l'activité manufacturière et à la construction, qui seront essentielles à la reprise économique et à l'emploi¹¹.

Le transport en commun

« [...]il faut plusieurs années pour planifier les projets liés au transport en commun, et tout particulièrement les grands projets souterrains de transport léger sur rail. On parle d'un horizon de planification de 10 ans. Il est donc essentiel de bénéficier d'une prévisibilité à long terme. »

[Matt Gemmel](#)

Directeur, Politique et recherche
Fédération canadienne des municipalités

[M. Frizzell](#) a donné trois exemples d'investissements en matière d'infrastructure qui peuvent avoir un impact sur les résultats socio-économiques et environnementaux et améliorer la vie des Canadiens. Il y a d'abord le transport en commun, dont il sera question dans cette section, les infrastructures communautaires, notamment les lieux de loisirs et de sports, et l'accès à Internet à large bande.

[Marco D'Angelo](#), président et chef de la direction pour l'Association canadienne du transport urbain, a expliqué aux membres du Comité que la pandémie de COVID-19 et le travail à domicile ont eu un impact considérable sur la fréquentation des réseaux de transport en commun au Canada. Selon [lui](#), dans les périodes de confinement, la fréquentation a subi une chute d'environ 80 %, ce qui a eu une incidence sur les budgets municipaux. De ce fait, puisqu'avant la pandémie, environ 50 % des recettes du transport en commun provenaient des droits de passage, [il](#) a affirmé qu'un soutien financier stable de la part du gouvernement fédéral sera nécessaire afin de « maintenir les niveaux de service suffisants pour permettre aux usagers de se rendre là où ils veulent aller [...] ». C'est pourquoi, à l'instar d'autres témoins, [il](#) a dit appuyer la création du fonds permanent pour l'infrastructure de transport en commun qui a été annoncé en février 2021¹². Selon l'annonce du gouvernement fédéral, ce fonds va assurer un

11 Le Fonds national des corridors commerciaux est un fonds de 4,2 milliards de dollars répartis sur 11 ans qui a été lancé en 2017. L'enveloppe prévue au départ était de 1,9 milliard, elle a ensuite été bonifiée de 400 millions suite au budget de 2019 et de 1,9 milliard suite au budget de 2021. Transports Canada, [Document d'information sur le Fonds national des corridors commerciaux](#).

12 TRAN, *Témoignages* : [Frizzell](#) (FCM) et [Gemmel](#) (FCM).

financement de trois milliards de dollars par année à partir de 2026-2027¹³. D'ici la mise en place de ce fonds, [M. D'Angelo](#) a dit souhaiter que les gouvernements collaborent afin d'assurer le maintien « d'un financement d'exploitation jusqu'à ce que la fréquentation [des réseaux de transport en commun] se rapproche du niveau d'avant la pandémie ou le dépasse ».

[M. D'Angelo](#) a rappelé aux membres du Comité qu'il est important que les petites collectivités aient accès à du financement pour offrir des options de mobilité à leurs citoyens. Afin d'encourager les investissements dans les petits projets de transport en commun dans les collectivités plus éloignées, [il](#) a d'ailleurs recommandé d'inclure un financement de base pour tous les services de transport en commun du pays dans le cadre du fonds permanent qui débutera en 2026-2027. [Il](#) a dit croire qu'un financement de base fédéral, non assujéti à des contributions des gouvernements provinciaux et territoriaux, permettrait la réalisation de petits projets qui n'auraient peut-être pas lieu autrement.

Dans un tout autre ordre d'idées, alors que le Canada continue d'être touché par la pandémie de COVID-19, Teck Resources Limited (Teck) a fait valoir dans son [mémoire](#) qu'Infrastructure Canada devrait travailler avec les organismes fédéraux et les partenaires du secteur privé pour intégrer l'utilisation du cuivre dans les infrastructures publiques à forte circulation comme le transport en commun. L'installation de cuivre, dont [Teck](#) affirme qu'il a des propriétés antimicrobiennes avérées, sur les surfaces réduirait la transmission des infections.

Le logement abordable

« Nous avons évalué [...] qu'il en coûterait 7 milliards de dollars. La nouvelle Initiative pour la création rapide de logements est la bienvenue et sera utile, mais nous avons encore fort à faire pour atteindre notre objectif commun de mettre fin à l'itinérance chronique. »

[Garth Frizzell](#)

Président et conseiller, Ville de Prince George
Fédération canadienne des municipalités

13 Infrastructure Canada, [Document d'information : Un plan pour financer en permanence le transport en commun et soutenir la relance économique.](#)



Selon [M. Smith](#), la pandémie de COVID-19 a mis en évidence les besoins pressants en matière de logement abordable et de service de garde au Canada. De façon similaire, [M. Bradley](#) a indiqué au Comité qu'une des priorités de la municipalité régionale de Niagara en termes d'infrastructure est le logement abordable. Le taux d'inoccupation de ce type de logement est pratiquement nul dans la région et conséquemment, les listes d'attente ne cessent de s'allonger.

[M. Gemmel](#) a salué la mise en œuvre de l'Initiative pour la création rapide de logements (ICRL), qui a été lancée en octobre 2020 avec pour objectif de répondre aux besoins urgents de logements pour les personnes vulnérables au Canada¹⁴. Lors de l'annonce, le gouvernement fédéral a également souligné que l'IRCL faisait partie du plan du gouvernement visant à « créer des emplois, [...] à soutenir la relance économique ainsi qu'à éliminer l'itinérance chronique au Canada¹⁵ ». Le budget de l'IRCL était d'un milliard de dollars au départ et a été bonifié de 1,5 milliard avec le budget fédéral de 2021¹⁶. Malgré le fait qu'il se réjouit de l'engagement du gouvernement fédéral et des investissements dans les logements abordables qui ont été annoncés, [M. Gemmel](#) a convenu que les montants étaient bien en deçà des sept milliards de dollars, que la FCM estime nécessaires pour offrir un logement permanent avec du soutien à tous les Canadiens en situation d'itinérance.

CHANGEMENTS CLIMATIQUES : S'ADAPTER ET CONSTRUIRE DES INFRASTRUCTURES RÉSILIENTES

« Si l'on veut protéger l'infrastructure et la conserver en état à long terme, construisons-la de façon beaucoup plus verte avec des techniques éprouvées. »

[Jacques Demers](#)

Président, Fédération québécoise des municipalités

Lors de son témoignage, [Walter Sendzik](#), maire de St. Catharines et vice-président de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent (AGVLSL), a affirmé que le principal défi qui touche tous les enjeux et affecte chaque prise de décision dans sa région, réside dans les changements climatiques. [M. Sendzik](#) a mis en évidence que la

14 Société canadienne d'hypothèques et de logement, [Initiative pour la création rapide de logements](#).

15 Premier ministre du Canada, [La nouvelle initiative pour la création rapide de logements permettra de créer jusqu'à 3 000 nouveaux logements pour les Canadiens](#), communiqué, 27 octobre 2020.

16 Ministère des Finances Canada, [Une relance axée sur les emplois, la croissance et la résilience](#), budget de 2021, p. 221.

protection des Grands Lacs et du Saint-Laurent n'est pas une question locale, mais bien binationale, et qu'elle nécessite un effort de collaboration entre le Canada et les États-Unis afin d'établir un plan commun à long terme. À titre d'exemples d'enjeux liés aux changements climatiques qui ne peuvent pas être résolus localement, il a cité les suivants :

Il s'agit de l'accès à l'eau potable partout en Amérique du Nord, une navigation à longueur d'année possible sur les Grands Lacs en raison des changements climatiques, le coût de l'érosion de rivages autrefois stables — ce que nous avons constaté tout le long des Grands Lacs —, et les effets de la prolifération des algues nocives qui mettent en danger l'eau potable et tuent les espèces indigènes.

Selon [Craig Stewart](#), vice-président des affaires fédérales pour le Bureau d'assurance du Canada, le Canada doit mettre en place une stratégie nationale d'adaptation aux changements climatiques qui comprend des délais de protection pour les infrastructures. [Il](#) a donné comme exemple un objectif de protéger 30 % des maisons et entreprises canadiennes à risque élevé d'inondation d'ici 2030. [Il](#) a attesté que le gouvernement fédéral a mis en place des mesures importantes pour améliorer la résilience des infrastructures, notamment par l'entremise du Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs¹⁷, et pour faire face aux catastrophes climatiques, avec le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes¹⁸. Cela dit, [il](#) a convenu que les fonds étaient insuffisants, citant comme exemple la tempête de grêle survenue à Calgary en juin 2020, qui aurait coûté aux compagnies d'assurance plus de 1,4 milliard de dollars en indemnités.

Au sujet de l'Évaluation nationale des infrastructures du Canada, [M. Stewart](#) a souligné que celle-ci devait se faire en parallèle avec deux autres initiatives, soit l'établissement d'une stratégie nationale d'adaptation et l'évaluation du Profil de risque national du Canada, un exercice conduit par Sécurité publique Canada, qui vise notamment à améliorer les connaissances des risques de catastrophes¹⁹. [Il](#) a aussi fait la remarque suivante au sujet de la résilience des infrastructures :

17 Le programme Bâtiments communautaires verts et inclusifs est un programme quinquennal de 1,5 milliard de dollars annoncé en avril 2021. Infrastructure Canada, [Bâtiments communautaires verts et inclusifs](#).

18 Le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes est un fonds décennal de 2 milliards de dollars mis sur pied en 2018. Dans le cadre du budget de 2021, une somme d'environ 1,4 milliard de dollars sur 12 ans a été ajoutée. Infrastructure Canada, [Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes : Aperçu](#).

19 Le Profil national des risques est un outil qui permet d'évaluer et de mieux comprendre les risques de catastrophes au Canada et notre capacité à s'y préparer et à y faire face. Sécurité publique Canada, [Profil national des risques](#).



Honnêtement, nous avons fait très peu d'efforts collectifs pour nous attaquer au risque croissant posé par les changements climatiques. Les sommes allouées aux programmes d'infrastructure sont trop modestes pour répondre aux besoins des municipalités du pays. Bref, nous croyons que la résilience climatique doit également être en tête des priorités dans les programmes d'Infrastructure Canada. L'évaluation des infrastructures est la clé pour régler ce problème.

Selon [M. Stewart](#), le capital privé a un rôle à jouer dans la résilience des infrastructures et l'adaptation aux changements climatiques; une opinion partagée par l'Association canadienne des compagnies d'assurances de personnes (ACCAP). Dans son [mémoire](#), l'ACCAP s'est dite favorable à l'idée que « tous les gouvernements prennent des mesures pour réduire et atténuer les risques liés aux changements climatiques et s'y adapter ». [Elle](#) a aussi fait la remarque suivante quant au rôle que le secteur des assurances de personnes peut jouer comme investisseur dans les infrastructures durables :

[E]n tant qu'investisseur à long terme important dans l'économie canadienne, le secteur des assurances de personnes peut jouer un rôle important dans le soutien de la transition du Canada vers une économie à faibles émissions de carbone. Les sociétés d'assurance de personnes canadiennes ont déjà investi plus de 75 milliards de dollars dans des produits et actifs durables. Avec les conditions réglementaires appropriées, le secteur peut agir à titre de partenaire important du gouvernement dans la lutte contre les changements climatiques et la promotion de la résilience.

En 2020, le secteur des transports était le deuxième plus grand émetteur d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada, représentant 24 % des émissions nationales totales²⁰. Selon [Mme Saxe](#), les gouvernements peuvent prendre une série de mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et offrir davantage d'options de mobilité moins polluantes. [Elle](#) les a notamment invités à cesser les investissements dans l'élargissement des infrastructures routières destinées aux automobiles, pour plutôt investir dans les infrastructures carboneutres, à faible coût, comme les infrastructures cyclables ou encore le transport par autobus. [Elle](#) a aussi réitéré l'importance d'avoir du financement stable et à long terme pour le transport en commun, afin de pouvoir planifier des projets qui prennent souvent plus d'une décennie à réaliser, comme des réseaux de métro ou de trains interurbains rapides.

20 Environnement et Changement climatique Canada, [Émissions de gaz à effet de serre](#).

ACCÈS AUX SERVICES INTERNET À LARGE BANDE

« [...] Internet à haute vitesse permet le télétravail, le téléapprentissage et les communications pour tous les citoyens. La preuve n'est plus à faire qu'il s'agit d'un service essentiel. »

[David Boulet](#)

Conseiller économique, Fédération québécoise des municipalités

Les Canadiens utilisent de plus en plus Internet pour travailler, étudier, magasiner et rester en contact avec leurs proches. Selon [Statistique Canada](#), la proportion de Canadiens âgés de 15 ans et plus utilisant Internet est passée de 83 % en 2012 à 92 % en 2020²¹. En 2016, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) a déclaré l'Internet à large bande comme étant un service essentiel pour tous les Canadiens²². Le CRTC a établi qu'un service de large bande correspond au minimum à des vitesses de 50 mégabits par seconde (Mbps) en téléchargement et de 10 Mbps en téléversement (50/10 Mbps) pour les réseaux fixes avec une option de forfait à données illimitées et un accès à la plus récente technologie sans fil mobile dans tous les ménages, les entreprises et les routes principales²³.

Comblent le fossé numérique

« Dans un certain nombre de communautés [autochtones], des outils utiles comme Internet à l'école ne peuvent pas être utilisés parce que les services sont inexistantes. Tout le monde s'intéresse énormément à des applications comme le "médecin virtuel du jour", mais ceux-ci ne sont pas disponibles parce que les services sont inexistantes. La disponibilité des services est un peu hétéroclite, mais malheureusement, elle est en général faible. »

[Paul Kariya](#)

Conseiller de direction principal, Coastal First Nations Great Bear Initiative

21 Statistique Canada, [Enquête canadienne sur l'utilisation d'Internet, 2020](#), juin 2021 et Statistique Canada, [Enquête canadienne sur l'utilisation d'Internet](#), octobre 2019.

22 Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC), [Politique réglementaire de télécom CRTC 2016-496](#), décembre 2016.

23 CRTC, [Fonds pour la large bande : Comblent le fossé numérique au Canada](#).



Selon le Rapport de surveillance des télécommunications de 2020 du CRTC, environ 87 % des ménages canadiens ont accès à des services de large bande à 50/10 Mbps avec transfert illimité²⁴. Toutefois, la disponibilité des services varie selon les régions, 99 % des ménages urbains ayant accès à ces services contre 46 % des ménages ruraux. La proportion est de 35 % pour les réserves des Premières Nations. Ainsi, comme l'ont mentionné certains témoins, malgré le fait que tous les niveaux de gouvernement semblent avoir compris l'importance d'Internet à large bande, une disparité dans l'accès à ce service demeure au Canada²⁵. Selon MM. [Boulet](#) et [Porlier](#), l'accès à Internet à large bande est un facteur d'attractivité pour les régions éloignées, notamment puisqu'il permet le travail à distance et atténue les effets de l'isolement. De façon similaire, [M. Kariya](#) a fait savoir que les Premières Nations côtières continuent d'être désavantagées sur le plan numérique, puisque certaines sont toujours exclues de services en ligne qui sont tenus pour acquis par une majorité de Canadiens, tels que la médecine virtuelle ou encore l'Internet à l'école. Soulignant le fait que plusieurs communautés des Premières Nations côtières ne sont accessibles que par voie maritime ou aérienne, [M. Kariya](#) a affirmé qu'un accès abordable à Internet à large bande est fondamental pour la résilience de ces communautés.

Selon [Barry Field](#), directeur exécutif de Southwestern Integrated Fibre Technology (SWIFT), le fossé numérique au Canada s'explique en grande partie par la « faiblesse générale du marché dans ce domaine ». [Il](#) a fait la remarque suivante au sujet des services de large bande en régions rurales :

Les coûts élevés de l'établissement d'une infrastructure à large bande rapide et fiable dans les régions rurales à faible densité de population ne sont pas compensés par les revenus qui en feraient un investissement rentable. Pour dire les choses simplement, les fournisseurs de services Internet n'ont aucune raison financière d'investir dans ces endroits. Il existe un ensemble hétéroclite de coopératives sans but lucratif qui font un travail incroyable pour combler les lacunes du service à large bande dans les régions rurales, mais ce sont généralement de petites entreprises locales qui n'ont pas la capacité de s'attaquer à ces problèmes à l'échelle nationale.

[M. Kariya](#) a aussi mis en garde qu'une approche fondée sur les analyses de rentabilité tend à défavoriser les communautés les plus éloignées. À la lumière de ceci, [M. Field](#) a fait le constat que les programmes de subventions sont nécessaires pour réduire les coûts de mise en œuvre d'Internet à large bande, une opinion partagée par [M. Porlier](#). [M. Field](#) a notamment salué les programmes fédéraux, comme le Fonds pour la large bande universelle (FLBU) doté d'un budget de 2,75 milliards de dollars et le financement

24 CRTC, *Rapport de surveillance des télécommunications*, 2020, p. 115.

25 TRAN, *Témoignages* : [Smith](#) (AMO), [Rob Foster](#) (conseiller régional, Ville de Lincoln, Municipalité régionale de Niagara) et [Kariya](#) (CFN).

de 2,8 milliards de dollars également dans l'infrastructure à large bande annoncé par le gouvernement de l'Ontario dans son budget de 2021²⁶. Il a aussi mentionné l'implication des administrations municipales, notamment dans sa région du sud-ouest de l'Ontario, où les municipalités membres de SWIFT, un programme régional de large bande, ont versé jusqu'à 24 millions de dollars pour combler le fossé numérique dans cette région de l'Ontario²⁷.

Dans le budget 2021, le gouvernement fédéral a confirmé son objectif de connecter 98 % des Canadiens à Internet à large bande d'ici 2026 et 100 % d'ici 2030²⁸. Lors de son témoignage, [Éric Dagenais](#), sous-ministre adjoint principal, Secteur du spectre et des télécommunications pour Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE), a affirmé qu'en considérant tous les programmes actuellement mis en œuvre pour éliminer le fossé numérique au Canada, l'objectif de 98 % en 2026 était réalisable. À propos des 2 % restants, [Maryam Monsef](#), ministre du Développement économique rural, a avancé qu'il serait peut-être nécessaire d'avoir recours aux satellites en orbite terrestre basse pour atteindre les endroits les plus difficiles à brancher. [Michele Beck](#), vice-présidente des ventes en Amérique du Nord pour Télésat, un opérateur de satellites, a allégué que le projet Télésat Lightspeed, un réseau de satellites à orbite basse, « garantira une connectivité à large bande abordable et semblable à la fibre partout au pays ». [Mme Beck](#) a expliqué que l'objectif du projet est de fournir, avec l'aide de fournisseurs de services Internet locaux, la connectivité à la large bande, ainsi que les services LTE et 5G dans les régions rurales et éloignées. Selon [Stephen Hampton](#), gestionnaire Affaires gouvernementales et politiques publiques chez Télésat, les satellites devraient être lancés en 2023 et le service devrait être accessible mondialement vers la mi-2024.

26 Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISED), [Fonds pour la large bande universelle](#), et Ontario, Ministère des Finances, [Plan d'action de l'Ontario – Protéger la santé de la population et notre économie](#), budget de 2021, p. 19.

27 Southwestern Integrated Fibre Technology, [Sources of Funding](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

28 Ministère des Finances Canada, [Une relance axée sur les emplois, la croissance et la résilience](#), budget de 2021, p. 153.



Une meilleure coordination entre les programmes

« [I] est primordial que la coordination entre les programmes de financement soit améliorée afin d'éviter aux organisations un dédoublement des efforts en soumissionnant sur les mêmes zones de service à large bande, ce qui a entraîné l'annulation de certaines demandes. Une approche de financement coordonnée permettra de mieux combler les lacunes de la couverture dans nos zones mal desservies. »

Rob Foster, Conseiller régional, Ville de Lincoln
Municipalité régionale de Niagara

Depuis quelques années, différents programmes fédéraux appuyant le développement de services Internet à large bande ont été mis en place. Parmi ceux-ci, notons le FLBU et le programme Brancher pour innover, tous deux sous la responsabilité d'ISDE et le Fonds pour la large bande du CRTC²⁹. À ceux-ci s'ajoutent des initiatives provinciales et régionales, comme SWIFT dans le sud-ouest de l'Ontario ou encore Connected Coast sur la côte ouest en Colombie-Britannique. Certains témoins ont affirmé qu'il est parfois difficile de s'y retrouver entre les différents programmes et que cela peut parfois mener à un dédoublement des efforts pour les demandes de soumission³⁰.

En ce qui concerne le FLBU, M. Kariya a tenu à féliciter le gouvernement fédéral pour son objectif de connecter tous les Canadiens et pour le financement qu'il accorde à cet enjeu. Cela dit, il a aussi souligné que plusieurs communautés des Premières Nations côtières n'avaient pas été en mesure de présenter une demande de financement, car les délais étaient courts et plusieurs administrations étaient trop débordées par la pandémie de COVID-19. Il a déploré le fait que certaines petites communautés n'ont pas pu accéder au financement d'un service essentiel, Internet à large bande, en raison d'un manque de capacité. Il a fait la remarque suivante :

29 Le Fonds pour la large bande universelle est doté d'un budget de 2,75 milliards de dollars, incluant un milliard qui a été ajouté suite au budget de 2021. Le programme Brancher pour innover, aussi sous la responsabilité d'ISED, est doté d'un budget de 585 millions de dollars et prendra fin en 2023. Le Fonds pour la large bande du CRTC comprend un budget de 750 millions de dollars sur cinq ans. Le premier appel de demandes s'est clos en octobre 2019. ISDE, *Fonds pour la large bande universelle*, ISDE, *Brancher pour innover* et CRTC, *Fonds pour la large bande*.

30 TRAN, *Témoignages* : Foster (Municipalité régionale de Niagara) et Barry Field (directeur exécutif, Southwestern Integrated Fibre Technology).

Si nous voulons vraiment adopter une approche de réconciliation, pourquoi sommes-nous mis dans une situation de concurrence de sorte que, si pour une raison imprévue, nous n'envoyons pas nos demandes à temps ou si nous faisons partie de la plus petite nation dépourvue de la capacité requise — uniquement en raison d'un manque de personnel et de temps —, et que nous rivalisons avec des nations plus grandes et mieux desservies, on nous dit que nous n'avons pas respecté la date limite et qu'on a le regret de nous dire qu'il n'y a plus de financement? Je ne crois pas que ce soit la façon appropriée d'aborder cette question dans un pays comme le Canada.

Je ne pense pas que ce soit la meilleure façon d'aborder la question d'un service de base comme l'infrastructure du dernier kilomètre qui permet aux gens de se brancher au réseau fédérateur.

Au sujet de projets comme celui de Connected Coast, un projet d'installation de câbles à fibres optiques qui s'étendra de Prince Rupert jusqu'à Vancouver, puis autour de l'île de Vancouver, [M. Kariya](#) a salué la participation des différents paliers de gouvernement et autres parties prenantes qui cherchent à améliorer l'accès de sa région à Internet à large bande. Bien qu'il soit important d'investir dans la mise en place d'un réseau fédérateur qui permet d'interconnecter d'autres réseaux plus petits, [M. Kariya](#) a rappelé au Comité l'importance de l'infrastructure du dernier kilomètre, soit celle qui relie les clients au réseau. Selon [lui](#), « la confusion règne quant à son financement » et elle fait souvent l'objet de compétition entre les communautés.

Lors de son témoignage, [Mme Monsef](#) a maintenu que les fonds investis dans le cadre du FLBU ne concernaient pas uniquement les réseaux fédérateurs, mais aussi l'infrastructure du dernier kilomètre et la téléphonie cellulaire.

[M. Kariya](#) a également noté que le défi pour les communautés des Premières Nations n'est pas seulement l'accès à la large bande, mais aussi leur niveau de préparation au numérique. [Il](#) a maintenu que les communautés avaient besoin d'un soutien financier plus important pour créer un programme de préparation au numérique, qui garantirait que les communautés seraient en mesure de profiter des avantages de la large bande, lorsqu'elle sera disponible.

Afin de combler le fossé numérique au Canada, [Rob Foster](#), conseiller régional de la Ville de Lincoln, Municipalité régionale de Niagara, a dit souhaiter la mise en place d'une approche de financement coordonnée; un souhait partagé par [M. Field](#) qui a affirmé qu'il serait plus efficace de regrouper tous les fonds dédiés à la large bande en un seul programme. Selon [ce dernier](#), il faudrait idéalement que le financement soit transféré aux provinces et aux territoires, qui ensuite travailleraient en collaboration avec les municipalités, afin de déterminer comment améliorer l'accès à la large bande dans des régions données. [Il](#) a fait la remarque suivante :



[...] à bien des égards, ils [les programmes] se font concurrence les uns avec les autres pour résoudre le même problème. Je crois qu'en coordonnant ces efforts, et en distribuant le financement au niveau provincial et régional, on se donnerait de meilleures chances de régler ce problème de manière plus coordonnée.

Selon [M. Frizzell](#), dans le cadre du FLBU, la FCM pourrait jouer un rôle de coordination entre les fournisseurs de services Internet et les administrations locales, de même qu'avec les ministères et organismes gouvernementaux au niveau fédéral et provincial et territorial. Afin d'aider les petites collectivités qui manquent de ressources, [il](#) a aussi préconisé une simplification du processus de demande dans le cadre du FLBU et évoqué la mise en place d'un guichet unique. Lors de son témoignage, [Mme Monsef](#) a mentionné qu'un guichet unique avait été créé pour aider les petites collectivités dans leur processus de demande dans le cadre du FLBU. Elle a décrit ce service d'orientation de la façon suivante :

Un fonctionnaire bien informé, habituellement un ingénieur, va répondre à l'appel et aider les demandeurs à cheminer dans ce processus difficile, les mettre en contact avec des ingénieurs, des gestionnaires de projet ou d'autres personnes dans la région qui veulent aussi se brancher.

Accès aux structures de soutènement et enjeux de concurrence

Lors de son témoignage, [M. Kariya](#) a indiqué que l'accès aux structures de soutènement, comme les poteaux électriques, constituait toujours un obstacle pour le déploiement de la large bande dans les communautés des Premières Nations côtières. Ces infrastructures appartiennent à diverses parties prenantes, notamment des entreprises canadiennes qui fournissent des services téléphoniques, comme Bell, ou encore des fournisseurs d'électricité, tel qu'Hydro-Québec.

Selon [Pierre Karl Péladeau](#), président et chef de la direction chez Québecor Média Inc., un manque d'accès aux poteaux nuit à l'émergence d'une concurrence en matière d'offre de service de large bande. [Il](#) a insisté sur le fait que la concurrence entraîne une baisse de prix pour les consommateurs et encourage l'innovation. [Il](#) a ajouté que Vidéotron, une filiale de Québecor Média Inc., avait uniquement des difficultés d'accéder aux structures de soutènement de Bell et non celles d'Hydro-Québec. À propos des difficultés d'accès aux infrastructures de soutènement et des répercussions potentielles de l'acquisition proposée de Shaw Communications Inc. par Rogers Communications Inc. sur la concurrence dans le secteur des télécommunications, [M. Péladeau](#) a fait la remarque suivante :

Il est [...] crucial que les organismes de réglementation et les décideurs politiques s'assurent que les grands acteurs nationaux ne peuvent pas profiter de leur position

dominante pour menacer la concurrence fondée sur les installations. Ainsi, l'ensemble de la population canadienne pourra bénéficier d'un environnement concurrentiel, de choix nombreux et de prix plus bas en matière de services de télécommunication.

CONCLUSION

Tout au long de l'étude du Comité, des témoins intéressés par les investissements en infrastructure sont venus partager leur point de vue sur les besoins actuels et futurs en matière d'infrastructures au Canada et ont proposé des solutions afin de rendre les programmes fédéraux plus efficaces. Plusieurs témoins ont soutenu que les programmes d'infrastructure devraient être moins prescriptifs dans les types de projets admissibles et octroyer plus de flexibilité et de prévisibilité à long terme. Certains ont aussi souligné l'importance du transport abordable et de l'accès à Internet à large bande pour rompre l'isolement des régions éloignées.

ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

43^e législature — 2^e session

Organismes et individus	Date	Réunion
Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent Walter Sendzik, vice-président et maire de St. Catharines	2021/04/15	25
Association des municipalités de l'Ontario Graydon Smith, président	2021/04/15	25
Coastal First Nations Great Bear Initiative Paul Kariya, conseiller de direction principal Christine Smith-Martin, directrice exécutif	2021/04/15	25
Fédération québécoise des municipalités David Boulet, conseiller économique Jacques Demers, président	2021/04/15	25
Municipalité régionale de Niagara Jim Bradley, président régional Rob Foster, conseiller régional Ville de Lincoln	2021/04/15	25
Québecor Média inc. Pierre Karl Péladeau, président et chef de la direction	2021/04/20	26
Southwestern Integrated Fibre Technology Barry Field, directeur exécutif	2021/04/20	26
TéléSAT Michele Beck, vice-présidente des ventes Amérique du Nord Stephen Hampton, gestionnaire Affaires gouvernementales et politiques publiques	2021/04/20	26

Organismes et individus	Date	Réunion
Vidéotron Jean-François Pruneau, président et chef de la direction	2021/04/20	26
Association des firmes de génie-conseil — Canada John Gamble, président et chef de la direction	2021/04/27	28
Fédération canadienne des municipalités Garth Frizzell, président et conseiller Ville de Prince George Matt Gemmel, directeur Politique et recherche	2021/04/27	28
National Trade Contractors Council of Canada Sandra Skivsky, présidente	2021/04/27	28
À titre personnel Shoshanna Saxe, professeure adjointe Department of Civil and Mineral Engineering, University of Toronto	2021/04/29	29
Alaska–Alberta Railway Development Corporation Jean Paul Gladu, président Canada Sean McCoshen, fondateur et président	2021/04/29	29
Association canadienne du transport urbain Marco D'Angelo, président et chef de la direction	2021/04/29	29
Ville de Sept-Îles Réjean Porlier, maire	2021/04/29	29
Bureau de l'infrastructure du Canada Kelly Gillis, sous-ministre Infrastructure et Collectivités Alison O'Leary, sous-ministre adjointe Direction générale des collectivités et du développement économique rural	2021/05/04	30
Ministère de l'Industrie Éric Dagenais, sous-ministre adjoint principal Secteur du spectre et des télécommunications L'hon. Maryam Monsef, C.P., députée, ministre du développement économique rural	2021/05/04	30

Organismes et individus	Date	Réunion
Administration portuaire de Hamilton-Oshawa Ian Hamilton, président-directeur général	2021/05/06	31
Bureau d'assurance du Canada Craig Stewart, vice-président Affaires fédérales	2021/05/06	31
Ville de Corner Brook Jim Parsons, maire	2021/05/06	31
Ville de Sept-Îles Réjean Porlier, maire	2021/05/06	31

ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

43^e législature — 2^e session

Association canadienne des compagnies d'assurances de personnes

Teck Resources Limited

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions nos 18, 22 et 23) de la 44^e législature, 1^{re} session et (réunions nos 25, 26 et 28–31) de la 43^e législature, 2^e session est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Peter Schiefke



**Opinion complémentaire du Bloc Québécois sur le rapport
*Des investissements ciblés dans les infrastructures qui visent à
influencer les résultats socioéconomiques et environnementaux***

Le 15 juin 2022

Introduction

Tout d'abord, le Bloc Québécois salue les membres du Comité ainsi que le personnel de la Bibliothèque du Parlement pour le professionnalisme dont ils ont fait preuve et le travail qu'ils ont accompli au cours de cette étude et remercie tous les témoins et citoyens qui ont nourri le débat sur les investissements ciblés qui doivent être faits dans les infrastructures.

Cependant, il est de l'avis du Bloc Québécois qu'il s'agit encore d'un rapport qui ne répond pas au péché originel du financement fédéral en matière d'infrastructure : le financement conditionnel à même l'argent des Québécois et Québécoises.

La fausse responsabilité du gouvernement fédéral en infrastructure

Le rapport tel que présenté à la Chambre des communes reconnaît lui-même un fait important : les infrastructures au Canada n'appartiennent pas, dans l'écrasante majorité des cas, au gouvernement fédéral. Cela est bien souligné dans cette citation tirée du premier paragraphe de l'introduction :

« Au Canada, la majorité des infrastructures publiques n'appartiennent pas au gouvernement fédéral, mais bien aux administrations municipales, aux gouvernements provinciaux et territoriaux et aux collectivités autochtones. Malgré le fait qu'il possède peu d'infrastructures publiques, soit environ 3 %, le gouvernement fédéral joue un rôle important en matière de financement de projets entrepris par d'autres propriétaires d'infrastructure. »

Or, ce rapport erre lorsqu'il s'appuie sur les montants dépensés par le gouvernement fédéral pour justifier l'intervention de celui-ci dans la gestion des infrastructures. Comme nous l'avons démontré dans notre opinion complémentaire du rapport, *La Banque d'infrastructure du Canada*, l'argent dépensé par le gouvernement fédéral n'est autre que le fruit du déséquilibre fiscal existant entre le gouvernement fédéral et celui du Québec et des provinces. Rappelons que dans cette précédente opinion complémentaire, nous exposons la situation du déséquilibre fiscal ainsi :

« Ce déséquilibre permet à Ottawa d'amasser plus de revenus en impôts et en taxes que ce dont il a besoin pour accomplir les missions relevant de ses champs de compétence alors que le Québec et les provinces se retrouvent en manque de financement pour les activités dans leurs champs de compétences. Ainsi, le gouvernement fédéral se sert du fait qu'il prélève plus d'argent qu'il en a besoin pour se mêler de ce qui ne le regarde pas. »

Ajoutés au fait que les infrastructures ne lui appartiennent pas, nous ne pouvons que conclure que le financement du gouvernement fédéral dans les infrastructures devrait dans les faits être directement prélevé par le Québec et les provinces. Ce n'est donc pas parce que le gouvernement fédéral prélève des taxes et des impôts en trop que cela lui confère le droit d'imposer ses vues à ceux qui devraient légitimement prélever les revenus nécessaires et administrer les infrastructures, c'est-à-dire les propriétaires des dites infrastructures.

S'attaquer au fond du problème

L'actuel rapport manque donc, encore une fois, de la vision nécessaire pour remédier au problème fondamental du financement des infrastructures au Canada. Nous nous permettrons donc de réitérer ici les pistes de solutions que nous avons déjà énumérées dans notre opinion complémentaire du rapport *La Banque d'infrastructure du Canada*.

La meilleure des solutions pour le Québec demeure l'accession à son indépendance pleine et totale par rapport au Canada. Cela réglerait d'un coup l'ensemble des problèmes causés par le déséquilibre fiscal et l'action prédatrice du gouvernement fédéral qui cherche constamment à s'immiscer partout et surtout aux endroits où il ne devrait pas.

D'ici à ce que le Canada sorte du Québec, il existe deux solutions :

La première est que le déséquilibre fiscal prenne fin avec un désengagement du gouvernement fédéral dans les secteurs qui ne relèvent pas de sa compétence et un transfert des points associés d'imposition et de taxation aux gouvernements du Québec, des provinces et des territoires. Cela permettrait de redonner le pouvoir décisionnel et financier aux seuls acteurs légitimes dans les circonstances : les propriétaires des infrastructures publics au Québec et au Canada.

La seconde option est de transférer en bloc toutes les sommes en infrastructure au Québec, aux provinces et aux territoires. Cette solution peut paraître intéressante, mais elle maintiendrait la menace constante que le gouvernement fédéral puisse saisir ces sommes dès le moment où sa nature centralisatrice se fera sentir.

Conclusion

Finalement, le présent rapport n'aura encore une fois pas su reconnaître le problème de fond en infrastructure. Malheureusement, il s'agit d'une situation redondante lorsque nous parlons de ces sujets démontrant la nécessité pour le Québec de prendre en main sa destinée et de ne plus rien attendre du régime fédéral canadien.

Recommandations du Bloc Québécois

Que le gouvernement du Canada transfère les points d'imposition finançant les infrastructures au Québec et aux provinces.

À défaut, que le gouvernement du Canada transfère sans condition au Québec et aux provinces les fonds liés aux infrastructures.

