



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 138 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 11 avril 2019

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 11 avril 2019

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare la 138^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ouverte.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous réalisons une étude sur l'objet du Budget supplémentaire des dépenses (B) 2018-2019, soit les crédits 1b, 5b, 10b et 15b sous la rubrique Ministère des Transports, le crédit 10b, sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada, le crédit 1b, sous la rubrique les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. et le crédit 1b, sous la rubrique VIA Rail Canada Inc.

Nous accueillons aujourd'hui l'honorable François-Philippe Champagne, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

Nous sommes très heureux de vous accueillir, vous et Mme Gillis, du Bureau de l'infrastructure du Canada.

Les cloches se font-elles déjà entendre? Je dois obtenir la permission du Comité pour poursuivre jusqu'à cinq minutes avant le vote. Ai-je la permission des membres de poursuivre?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci. Je cède maintenant la parole au ministre Champagne.

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités): Madame la présidente, merci beaucoup de m'avoir invité ce matin. Si vous et les membres du Comité me le permettez, je vais commencer par une brève déclaration, puis, évidemment, je serai heureux de répondre à vos questions.

Bonjour à tous les membres du Comité et merci de m'avoir invité à discuter aujourd'hui d'infrastructure et de notre plan pour le Canada.

Je suis accompagné aujourd'hui de la sous-ministre Kelly Gillis, que je tiens à remercier pour le compte rendu du travail extraordinaire qu'elle a fait malgré le temps qui pressait. Nous avons beaucoup de choses à faire, et je crois qu'elle et tous les fonctionnaires du ministère ont fait de l'excellent travail au service des Canadiens pour s'assurer que nous leur offrons l'infrastructure qu'ils méritent.

[Français]

Je suis ici aujourd'hui pour vous parler du budget provisoire des dépenses et du budget supplémentaire des dépenses (B) d'Infrastructure Canada.

Plus précisément, pour appuyer les priorités du gouvernement du Canada en matière d'investissement dans les infrastructures publiques, Infrastructure Canada demande une somme de 1,8 milliard

de dollars dans le budget provisoire des dépenses et de 150 000 \$ dans le budget supplémentaire des dépenses (B).

• (1105)

[Traduction]

Grâce à ce financement, les collectivités partout au Canada disposeront de l'argent dont elles ont besoin lorsqu'elles en ont besoin.

J'aimerais également faire le point sur les progrès réalisés dans la mise en oeuvre du plan Investir dans le Canada. Depuis ma dernière comparution devant le Comité, j'ai continué de parcourir le Canada pour souligner des investissements essentiels dans nos collectivités et, évidemment, pour constater les résultats. J'ai entendu les Canadiens me dire à quel point leur qualité de vie s'est améliorée grâce aux infrastructures publiques construites dans leur collectivité, grâce au soutien du gouvernement fédéral.

Par exemple, j'ai visité la ville de Drumheller, en Alberta, où l'on construit de nouvelles digues sur les rives de la rivière Red Deer. Un système d'atténuation des inondations est mis en place pour alerter les 8 000 résidents lorsque les niveaux d'eau dans le barrage augmentent.

L'ensemble de ces investissements aideront à protéger les collectivités contre les effets des inondations pendant de nombreuses années et je dirais, madame la présidente, qu'ils protègent les familles, les entreprises et les collectivités contre les événements météorologiques extrêmes. J'ai passé un peu de temps à Drumheller, et l'une des raisons pour lesquelles je suis ici aujourd'hui, c'est pour vous faire part de ces exemples très concrets de ce qui se produit sur le terrain lorsque nous travaillons en collaboration pour faire de tels investissements.

Je vais vous donner un autre exemple.

[Français]

À Rivière-Rouge, un réseau de fibres optiques est en cours d'installation. Il permettra à plus de 16 000 foyers et entreprises de 17 municipalités de la MRC d'Antoine-Labelle d'accéder à Internet haute vitesse. Pour des gens comme moi et mon collègue le député de Trois-Rivières, M. Aubin, l'accès à Internet haute vitesse dans les régions rend possibles le télétravail, la télémédecine et la télé-éducation. Cela nous fait participer à la vie d'aujourd'hui et à l'économie de demain.

À Sainte-Eulalie, au Québec, un nouveau système de traitement des eaux usées et une nouvelle station de pompage sont en cours de construction pour protéger la santé des résidents et préserver les cours d'eau de la région du Centre-du-Québec.

[Traduction]

J'ai donc pu constater de mes propres yeux de quelle façon nos investissements profitent aux Canadiens d'un bout à l'autre du pays. Dans chaque région et chaque collectivité, j'ai eu le privilège de rencontrer des milliers de travailleurs sur les chantiers dans l'ensemble du pays et je peux vous dire, chers membres du Comité, collègues et amis que ce sont les vrais héros de nos plans. Mes rencontres avec eux continuent d'être pour moi les faits saillants de mon mandat de ministre. Ce sont des gens dévoués, professionnels et passionnés par ce qu'ils font pour bâtir l'avenir des Canadiens.

Il est primordial d'avoir une main-d'oeuvre diversifiée sur nos chantiers de construction; c'est pourquoi je suis heureux que nous ayons inclus l'initiative sur les avantages communautaires en matière d'emploi dans nos ententes bilatérales avec les provinces et les territoires.

[Français]

Pour assurer le succès de notre pays et de notre main-d'oeuvre, il est essentiel d'intégrer les groupes sous-représentés dans la construction et, bien entendu, dans les industries connexes.

J'aimerais aborder maintenant les progrès que nous avons réalisés dans la mise en oeuvre de notre plan « Investir dans le Canada ». Ce plan, comme vous le savez tous, investit plus de 180 milliards de dollars en cinq volets de financement importants: 28,7 milliards de dollars en infrastructures de transport en commun; 26,9 milliards de dollars en infrastructures vertes; 25,3 milliards de dollars en infrastructures sociales; 10,1 milliards de dollars en infrastructures de commerce et de transport pour nous permettre d'acheminer les marchandises vers les marchés; et 2 milliards de dollars pour les infrastructures des collectivités rurales et nordiques. C'est fort important, car, en tant que ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, on me parle de mobilité quand je me trouve en milieu urbain et de connectivité quand je suis en milieu rural.

Grâce au plan d'investissement, nous avons pu notamment faire progresser les infrastructures vertes, le transport collectif, les infrastructures sociales et récréatives et, bien entendu, aborder les besoins de nos communautés rurales et nordiques. Le plan comprend plus de 70 nouveaux programmes et nouvelles initiatives, qui ont tous été lancés. Dans le cadre de ces programmes et initiatives, plus de 33 500 projets en infrastructure ont été approuvés à ce jour. Ils sont presque tous en cours.

[Traduction]

Depuis ma dernière comparution devant le Comité, en décembre, je suis heureux de souligner que nous avons franchi certaines étapes importantes.

Pour commencer, nous avons annoncé le financement des premiers projets à l'aide du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophe doté de 2 milliards de dollars, et la planification est en cours dans les collectivités partout au Canada. Je suis particulièrement fier de ce programme, qui vise à s'assurer que nous investissons dans les mesures d'adaptation aux catastrophes de façon à ne pas avoir à investir autant dans l'atténuation des catastrophes. Nous nous assurons que des collectivités comme Drumheller et Springbank, en Alberta, par exemple, bénéficient d'un avenir plus reluisant et gagneront en résilience. Nous protégeons les familles, les entreprises et, évidemment, notre mode de vie. Par exemple, nous avons récemment annoncé 150 millions de dollars pour aider à protéger plus de 170 000 résidents d'un certain nombre de collectivités de la région du Grand Toronto qui ont été touchées négativement par des inondations soudaines et des tempêtes.

Le pont Samuel de Champlain est presque terminé et sera ouvert de façon permanente à la circulation plus tard en juin 2019. Je tiens à remercier les plus de 1 600 travailleurs qui n'ont ménagé aucun effort pour réaliser ce projet d'envergure tout comme je veux souligner leur participation à l'édification de notre pays. Nous avons remis un certificat à chaque travailleur ayant travaillé sur le pont pour exprimer les remerciements de notre pays pour leur travail. Je peux vous dire, madame la présidente, grâce à ma sous-ministre et à nos collègues du ministère, que nous avons réussi à leur remettre le certificat juste à temps pour Noël. C'était simplement un geste pour leur dire, au nom de tous les parlementaires, merci du travail qu'ils font pour le pays.

Nous avons annoncé le projet d'agrandissement du Centre BMO à Calgary, en Alberta, qui devrait créer plus de 1 800 emplois durant les travaux de construction ainsi que 500 nouveaux emplois à temps plein une fois le projet terminé. Les travaux permettront au Centre BMO d'être une installation de premier plan pour attirer des congrès internationaux à Calgary. Cette capacité s'ajoutera à celle de Vancouver, Montréal et Toronto. Je crois que cela modifiera sans aucun doute la nature du tourisme dans la ville. Le fait de pouvoir compter sur une installation de premier plan est vraiment transformateur pour une ville comme Calgary.

• (1110)

[Français]

Nous continuons également de travailler avec l'Autorité du pont Windsor-Détroit à la réalisation du pont international Gordie-Howe. D'importants travaux de conception et de fondation ainsi que d'autres travaux de construction sont en cours. Plus de 2 500 emplois seront créés au cours de ce projet, qui est l'un des plus importants, non seulement en Ontario et au Canada, mais également en Amérique du Nord. Grâce au travail acharné des Canadiens, l'économie canadienne est en forte croissance. Nos investissements historiques dans les infrastructures jouent un rôle clé en créant des avantages économiques et sociaux durables pour les Canadiens dans les collectivités de toutes tailles.

[Traduction]

Depuis notre arrivée au pouvoir, 900 000 emplois ont été créés au Canada. Le taux de chômage est à son plus bas niveau depuis que Statistique Canada a commencé à suivre le taux de chômage il y a plus de 40 ans.

[Français]

Le budget de 2019 démontre notre engagement continu à investir dans les infrastructures et dans nos collectivités. Il comprend notamment un transfert ponctuel supplémentaire de 2,2 milliards de dollars qui provient du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral et qui vise à répondre aux priorités des municipalités et des collectivités des Premières Nations.

[Traduction]

Une somme de 60 millions de dollars est prévue en 2018-2019 pour la Fédération canadienne des municipalités afin d'aider les petites collectivités à obtenir la formation dont elles ont besoin de façon à mieux gérer leurs infrastructures.

Il y a aussi 300 millions de dollars pour un nouveau Défi de l'offre de logements, qui invitera les municipalités et d'autres groupes d'intervenants partout au Canada à proposer de nouvelles façons d'éliminer les obstacles qui limitent la création de nouveaux logements.

La présidente: Les 10 minutes sont écoulées. Pouvez-vous clore votre déclaration rapidement?

L'hon. François-Philippe Champagne: Il me reste une seule page, si vous me le permettez. J'ai presque terminé, madame la présidente.

La Banque de l'infrastructure du Canada cherchera à investir 1 milliard de dollars au cours des 10 prochaines années et à mobiliser au moins 2 milliards de dollars en investissements supplémentaires du secteur privé pour accroître l'accès à large bande pour les Canadiens.

[Français]

J'aimerais remercier les membres du Comité de m'avoir donné l'occasion de faire le point sur l'important travail que nous faisons afin de bâtir des infrastructures modernes, résilientes et vertes pour les Canadiens de partout au pays.

C'est évidemment avec plaisir que je répondrai aux questions de mes collègues du Comité.

Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur le ministre Champagne.

Je tiens à souligner la présence des secrétaires parlementaires Marco Mendicino et Marc Serré. Ils sont tous les deux là aujourd'hui.

Bienvenue au Comité.

Nous allons passer à M. Jeneroux, pour six minutes.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, puisque vous avez parlé dans votre discours aujourd'hui du doublement ponctuel du Fonds de la taxe sur l'essence pour les municipalités, comme vous le savez, le gouvernement conservateur précédent a créé le Nouveau Plan Chantiers Canada, qui visait à financer les infrastructures des Premières Nations grâce au volet Infrastructures nationales du Fonds de la taxe sur l'essence. À l'époque, le financement était attribué et géré par AINC.

De quelle façon les collectivités autochtones reçoivent-elles actuellement le financement du Fonds de la taxe sur l'essence et de quelle façon recevront-elles le doublement? Est-ce par l'intermédiaire des municipalités, directement par l'intermédiaire d'AINC ou par ce qu'on appelle maintenant Services aux Autochtones? L'attribution du financement aux bandes sera-t-elle versée en fonction du nombre d'habitants de façon similaire à celle utilisée par les provinces pour répartir le Fonds de la taxe sur l'essence aux municipalités?

L'hon. François-Philippe Champagne: Madame la présidente, le doublement du Fonds de la taxe sur l'essence changera vraiment la donne dans les collectivités de partout au pays, pour les municipalités et pour les Premières Nations. Ce supplément ponctuel vise à s'assurer qu'on ne perd pas une saison de construction. Je crois que, en tant que pays, nous ne pouvons pas nous permettre une telle chose si l'on veut s'assurer que les gens pourront travailler.

Comme le député l'a souligné, je dirais que les fonds seront versés comme on le faisait traditionnellement, soit par l'intermédiaire d'AINC ou ce qu'on appelle maintenant Services aux Autochtones Canada.

M. Matt Jeneroux: D'accord. Parfait.

Madame la présidente, nous croyons tous que c'est un enjeu très important. Selon le site Web d'Infrastructure Canada, plus de 7 milliards de dollars sont affectés à Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord et à Services aux Autochtones Canada. La majeure partie du financement sera distribué par l'intermédiaire de

Services aux Autochtones, presque 7 milliards de dollars, en fait. Le premier ministre lui-même a déclaré qu'il n'y a rien de plus important que la relation avec les Autochtones et, en fait, il aimerait que la réconciliation soit l'héritage du présent gouvernement.

Cela dit, j'aimerais maintenant présenter la motion suivante, et j'espère que le chronomètre sera arrêté:

QUE le Comité invite le ministre des Services aux Autochtones à comparaître, au plus tard le vendredi 17 mai 2019, pour faire le point sur l'état de l'octroi de fonds d'infrastructures directement aux communautés autochtones, y compris par le doublement du Fonds de la taxe sur l'essence, annoncé dans le budget de 2019.

Nous aimerions procéder à un vote par appel nominal à cet égard, madame la présidente, sachant que chaque vote à ce sujet est un vote qui concerne la réconciliation avec les collectivités autochtones.

●(1115)

La présidente: Y a-t-il un débat quant à la motion présentée par M. Jeneroux?

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): C'est une bonne idée. La date posera peut-être problème, tout simplement en raison des autres choses en cours. Peut-on enlever la date et dire tout simplement d'ici une date quelconque, la mi-juin, ou peu importe? On aurait ainsi un peu plus de marge de manœuvre, vu tout ce qui se passe à l'heure actuelle.

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, j'hésite à retirer la date tout simplement parce que c'est un engagement majeur du plan, et je crois que, le plus tôt sera le mieux, en restant réaliste. Cependant, s'il s'agit d'un amendement favorable en ce moment; faisons-le, en sachant tout simplement que c'est important de le faire.

Le Comité a eu 48 heures pour y réfléchir comme tous les membres le savent.

J'espérais qu'on puisse voter par appel nominal.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

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

L'étude de cette question a été reportée à de très nombreuses reprises. Je constate par ailleurs à la lecture du calendrier des travaux que vous nous avez fait parvenir qu'il reste du temps au Comité d'ici juin. Par conséquent, je serais moi aussi d'accord pour appuyer cette motion si la date en était retirée.

[Traduction]

La présidente: Nous allons revenir à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Dans ce cas-là, je suggère qu'on établisse une date définitive précise « au plus tard le », mais, encore une fois, le 17 mai peut être problématique en raison de toutes les autres choses qui ont cours en ce moment.

Je dirais le 15 juin ou le 30 mai ou quelque chose du genre, mais c'est juste cette plage horaire précise... Nous aurons peut-être beaucoup de pain sur la planche à ce moment-là.

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, nous sommes plus qu'heureux de prévoir une réunion supplémentaire pour le faire. Je sais que, de notre côté, nous sommes heureux de prendre cet enjeu au sérieux. La réconciliation est importante au Parti conservateur du Canada, et nous voulons nous assurer d'avoir le temps qu'il faut. Si nous consacrons une journée de plus à une autre réunion, nous prendrons une journée de plus.

La présidente: Je ne sais pas si les membres du Comité seront satisfaits à l'idée de me laisser m'en occuper avec la greffière, et nous trouverons une date avant la clôture de la session parlementaire. Ça vous va?

M. Matt Jeneroux: C'est équitable, madame la présidente.

La présidente: Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des députés: D'accord.

La présidente: D'accord.

Nous procédons à un vote par appel nominal, mais nous devons pour commencer mettre aux voix l'amendement proposé par M. Hardie.

(L'amendement est adopté. [Voir le Procès-verbal])

Un député: Procédons par appel nominal.

La présidente: Vous voulez un vote par appel nominal?

Une voix: Sur l'amendement proposé?

La présidente: Non, c'est un vote par appel nominal concernant la motion telle que modifiée.

(La motion modifiée est adoptée par 9 voix contre 0. [Voir le Procès-verbal])

La présidente: Monsieur Jeneroux, il vous reste encore trois minutes et demie.

M. Matt Jeneroux: Juste pour que ce soit clair, nous avons arrêté le temps, c'est bien ça?

La présidente: Oui, c'est ça.

M. Matt Jeneroux: D'accord. Parfait.

Monsieur le ministre, en 2015, le premier ministre actuel a mené sa campagne en disant qu'il allait s'en tenir à des déficits modestes à court terme de moins de 10 milliards de dollars au cours des trois premières années de son mandat, pour ensuite atteindre l'équilibre budgétaire en 2019 — cette année —, ce qui, nous pouvons selon moi tous en convenir, ne se produira pas, comme on vient de le voir dans le budget. Cependant, à part le fait que le premier ministre n'a pas respecté sa promesse d'équilibre budgétaire en 2019, ces modestes déficits allaient en fait permettre, selon le parti libéral, de doubler les dépenses en infrastructure pour stimuler la croissance économique.

Le DPB a déclaré que votre gouvernement a beaucoup de retard par rapport aux dépenses promises dans le plan Investir dans le Canada. L'effort n'a pas permis d'assurer la croissance de l'économie comme prévu ni de créer de l'emploi comme c'était censé le faire. C'est préoccupant, parce que, selon les comptes publics, en date de janvier 2019, seulement 13 % des 188 milliards de dollars avaient été dépensés, tandis que les déficits de votre gouvernement ont en fait été quasiment le double de ce que vous aviez promis pour chaque exercice depuis votre arrivée au pouvoir.

Si le gouvernement a seulement dépensé 13 % des fonds en trois ans pour l'infrastructure, mais qu'il affiche des déficits qui sont bien plus que le double des 10 milliards de dollars promis durant la campagne, à quoi sert l'argent si ce n'est pas à l'infrastructure?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je vais maintenant répondre à la question du député, mais si jamais vous voulez que je revienne sur la question précédente, j'ai certains chiffres pour vous au sujet, entre autres, de la taxe sur l'essence.

Investir dans l'infrastructure, c'est investir dans l'avenir des Canadiens. Comme je l'ai dit dans mon témoignage, je suis assez fier de voir que nous avons fait pas mal de choses.

L'une des premières choses que j'ai dû faire lorsque je suis devenu ministre, c'est de discuter avec mes collègues fédéraux, provinciaux et territoriaux. Deux choses me sont venues à l'esprit, et j'ai essayé de travailler avec ma sous-ministre pour mettre tout ça en place. Premièrement, nous voulions adapter nos processus en fonction de la saison de construction, et, deuxièmement, nous voulions mettre en place la facturation progressive.

J'apprécie beaucoup le travail du DPB. C'est utile pour nous au sein du gouvernement de nous assurer de pouvoir mieux faire les choses. Cependant, le DPB se concentre sur la comptabilité de projets. Ce qui m'intéresse, c'est l'impact.

Je vais donner un exemple de ce que je veux dire au député.

Récemment, je me suis rendu avec le premier ministre sur le chantier de construction Côte-Vertu, à Montréal; un immense site où, en fait, les wagons seront stationnés dans les tunnels, très près de là où ils sont nécessaires durant l'heure de pointe matinale.

Je ne suis pas ingénieur, mais si vous vous rendez sur le site...

• (1120)

M. Matt Jeneroux: Monsieur le ministre, nous pourrions peut-être en parler un peu plus après la réunion. Ça semble intéressant. Mais je voulais poser ma dernière question avant que mon temps soit écoulé, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Il y a eu une demande de 14,6 millions de dollars pour la déconstruction du pont Champlain, au Québec. D'après ce que j'ai compris, les coûts totaux seront d'environ 400 millions de dollars. Est-ce exact, oui ou non?

L'hon. François-Philippe Champagne: Le coût estimé que nous ont fourni les PJCCI, les professionnels qui gèrent le pont et seront responsables de sa déconstruction, s'élève à 400 millions de dollars.

Vous comprendrez que, de nos jours, nous ne déconstruisons plus les choses comme avant. Il y a beaucoup d'enjeux liés à l'environnement, et il faut s'assurer que le processus est sécuritaire, parce que c'est au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent. Par conséquent, nous allons le faire de façon responsable et d'une façon qui, dans un premier temps, assure la santé et la sécurité des travailleurs. Le processus exigera beaucoup de travail en hauteur et, évidemment, au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent.

C'est l'estimation actuelle.

La présidente: Il vous reste 60 secondes.

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, je crois que, l'infrastructure n'étant pas un dossier partisan, comme le ministre l'a récemment dit dans un article du *Hill Times*, je vais céder mon temps à mes collègues de l'autre côté.

Merci.

La présidente: Merci, monsieur Jeneroux.

Nous sommes à cinq minutes de l'heure du vote, alors je vais suspendre la réunion. Nous espérons que vous allez tous revenir rapidement après le vote afin que nous puissions poursuivre la réunion.

• (1120)

_____ (Pause) _____

• (1140)

La présidente: Monsieur Aubin, je vous cède la parole pour six minutes.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je suis désolé, je vais voler une minute à notre invité, parce que j'aimerais déposer la motion que j'ai envoyée.

Compte tenu du fait que notre horaire est passablement chamboulé, ce matin, et qu'il risque de l'être encore, je vous en refais la lecture. J'en avais déjà parlé à la dernière réunion du Comité.

Que, compte tenu de l'immense travail effectué par le Comité en amont de ce qui deviendra bientôt la charte des passagers aériens du Canada, le Comité entreprenne une étude d'au plus deux réunions pour offrir au ministre une rétroaction sur la proposition de réglementation qu'il s'apprête à déposer concernant cette même charte.

Il faut aussi une certaine latitude quant à l'établissement du calendrier pour tenter de trouver une place à ce sujet également.

Peut-être qu'on pourrait siéger pendant l'été, cela réglerait nos problèmes.

[Traduction]

La présidente: Parfait, merci, monsieur Aubin. Vous l'avez proposé et nous en étions saisis en bonne et due forme. Nous pourrions discuter davantage de la façon dont nous ferons tout ça un peu plus tard durant la période consacrée aux affaires du Comité.

Quelqu'un veut-il débattre de la motion présentée par M. Aubin sur la réalisation d'une étude exigeant au plus deux réunions pour offrir au ministre une rétroaction sur la proposition de réglementation concernant sa charte? Y a-t-il des commentaires, ou quelqu'un veut-il en discuter?

Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, je vais présenter un amendement favorable — je crois que vous l'avez dit lorsque la dernière motion a été adoptée — afin que nous puissions tout simplement nous assurer que nous précisons une date avant que la Chambre arrête de siéger. Si M. Aubin veut poursuivre durant l'été, je serai heureux de le faire moi aussi tant que le Comité fait son travail relativement à cette motion précise.

La présidente: Si nous adoptons la motion relativement aux deux réunions, suggérez-vous aussi qu'on le fasse avant que la Chambre ne cesse ses travaux?

M. Matt Jeneroux: Ce serait ma suggestion favorable.

La présidente: Tant que le Comité accepte de travailler durant l'été, je n'y vois pas d'inconvénient.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: La réglementation proposée a été publiée dans la partie 1 de la *Gazette du Canada*. C'est ce qu'on appelle la période de commentaires de 60 jours qui, en fait, a pris fin le 20 février 2019. L'OTC a probablement obtenu beaucoup de commentaires contextuels de Canadiens de partout au pays. Les responsables de l'Office examinent tout ça en ce moment et je ne vois pas vraiment en quoi on bonifierait l'information qu'ils ont déjà reçue.

La présidente: D'autres personnes veulent en parler?

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Au sujet de la date, je veux rappeler que la mise en vigueur de cette nouvelle charte des passagers est prévue le 1^{er} juillet. Si le comité voulait tenir cette étude — et je pense que c'est toujours pertinent de le faire, il faut que nous puissions offrir une rétroaction au ministre des Transports puisque, après tout, nous sommes en quelque sorte son comité consultatif. Nous avons été à même d'en faire l'expérience à plusieurs reprises — il faudrait que cela soit fait avant le 1^{er} juillet.

[Traduction]

La présidente: D'accord. Nous allons soumettre la motion de M. Aubin au vote.

(La motion est rejetée.)

La présidente: Monsieur Aubin, vous avez maintenant six minutes. Allez-y.

● (1145)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être avec nous. C'est toujours un plaisir de vous recevoir, d'autant plus que, souvent, on ne partage pas les mêmes idées. Toutefois, la conversation est toujours intéressante et, comme on le dit souvent, « du choc des idées jaillit la lumière ». Espérons qu'il en sera ainsi.

J'aimerais d'abord avoir votre opinion, ou vos commentaires, concernant la Banque de l'infrastructure et ses nombreuses études. Entre vous et votre collègue des Transports, je suis maintenant habitué à ployer sous le poids des études qui ne mènent souvent pas à une grande décision.

J'observe toutes les études commandées par la Banque de l'infrastructure du Canada ou concernant celle-ci. Il y a 2 960 000 \$ pour 10 consultants dont les noms restent confidentiels; 1 750 000 \$ pour 6 consultants pour vérifier l'amélioration locative et des coûts de construction; 876 000 \$ pour 3 consultants pour des conseils juridiques externes; 425 000 \$ pour des consultants qui sont retenus pour les relations publiques et les médias et qui fournissent aussi des services de traduction.

Il me semble que nous avons des services de traduction sur la Colline du Parlement. Vous pourriez les utiliser, ils sont très efficaces.

Cela fait un total de presque 8 millions de dollars en études et, le moins qu'on puisse dire, c'est que la transparence n'est pas au rendez-vous — nous ne savons pas trop qui participe à ces études et ce sur quoi elles portent — pour une Banque de l'infrastructure qui existe depuis trois ans et qui, jusqu'à ce jour, ne semble pas avoir démontré les mérites que vous en attendiez.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi investir autant d'argent qui pourrait être consacré à des infrastructures?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je veux d'abord remercier mon collègue de sa question. Comme il représente la circonscription de Trois-Rivières, nous partageons la ville de Trois-Rivières et faisons beaucoup de choses ensemble.

La Banque de l'infrastructure du Canada est un autre outil dans notre boîte à outils. Elle nous permet de penser à long terme et nous assure de pouvoir bâtir plus d'infrastructures, plus rapidement, pour les Canadiens et les Canadiennes.

En ce qui concerne ce que soulève mon collègue, tout le monde comprendra que, lorsqu'on bâtit une institution pour l'avenir, il y a toujours des coûts inhérents. Nous essayons d'attirer les meilleurs talents et les meilleurs professionnels pour qu'ils se joignent à un groupe de professionnels auxquels nous pouvons recourir autant pour des conseils que pour des projets qui seront éventuellement financés par la Banque.

Je pense que la Banque est un outil qui nous permet de voir loin et de voir grand. Nous avons déjà investi dans le REM. Je peux rassurer mon collègue en lui disant que les dirigeants de la Banque, dont le PDG Pierre Lavallée et toute son équipe, ont déjà tenu plus d'une centaine de rencontres avec divers intervenants des secteurs public et privé. Il y a eu une soixantaine de discussions sur des projets. Une dizaine d'entre eux sont maintenant activement considérés. Il s'agit d'infrastructures vertes, de transport collectif...

M. Robert Aubin: Si je peux me le permettre, monsieur Champagne, je vais rebondir sur ce commentaire. Parlons d'innovation et de projets.

Dans votre présentation, vous parlez de 28,7 milliards de dollars en infrastructures de transport en commun. C'est une belle enveloppe pour financer un TGV ou un TGF. Vous parlez de 26,9 milliards de dollars en infrastructures vertes. Imaginez si cette locomotive était électrique. Je pense que c'est encore pile-poil ce qu'il nous faut. Vous parlez de 25,3 milliards de dollars en infrastructures sociales. Si on parle du déplacement de la main-d'oeuvre, des étudiants et des aînés, nous en sommes là. Vous parlez aussi de 10,1 milliards de dollars en infrastructures de commerce et de transport. Je pense que tout est réuni pour que cela fonctionne.

Rappelons-nous que la Banque devait financer — ou financera — uniquement des projets de 100 millions de dollars ou plus. De mémoire, un des plus gros projets réalisés à Trois-Rivières a été la construction de l'amphithéâtre. On parle dans ce cas d'environ 63 millions de dollars. Or nous ne nous qualifions pas du tout pour ces projets-là. Par contre, un projet de 4 milliards de dollars pour un TGF, là, on jase.

Est-ce qu'on retarde l'annonce du TGF parce qu'on veut qu'une infrastructure publique soit financée par la Banque de l'infrastructure?

Croyez-vous qu'il y aura un impact direct sur le coût du billet à la fin du processus?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je voudrais dire à mon collègue que le train à grande fréquence est un outil de développement économique intéressant. Il permettrait de doter d'une infrastructure la région de Trois-Rivières et le coeur du Québec, évidemment. J'en parle souvent comme d'un moteur socioéconomique. Cela touche aussi la mobilité de la main-d'oeuvre. C'est un projet structurant.

Mon collègue sait que, depuis le début, j'appuie en effet ce projet parce que je le trouve structurant pour le Québec. Comme il l'a dit, nous avons fait des investissements historiques dans le transport collectif et dans les infrastructures vertes. Pour ma part, j'ai dit ceci aux gens: le fait que cela n'ait pas figuré dans le dernier budget fédéral ne signifie pas que les choses sont au point mort, bien au contraire. Nous avons déjà investi 1 milliard de dollars dans le renouvellement de la flotte. C'était évidemment une condition *sine qua non*. Il faut avoir le stock roulant...

• (1150)

M. Robert Aubin: La question sous-entendue, monsieur Champagne, vise à savoir si la mise en place de l'infrastructure du TGF relève en partie du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités ou si elle relève uniquement du ministre des Transports. Autrement, pourrait-il y avoir une collaboration entre les deux ministères et l'ensemble des enveloppes budgétaires pourraient-elles servir à la financer?

L'hon. François-Philippe Champagne: C'est le gouvernement du Canada qui examine cette question avec ses institutions. Pour

notre part, nous sommes en mode solution depuis le début. J'attire beaucoup l'attention sur ce projet parce qu'il est important. Je le vois comme un moteur économique et socioéconomique ainsi que comme un moteur en matière de mobilité de la main-d'oeuvre. Je peux dire aux gens qui nous écoutent que ce projet avance. Les études doivent être faites.

Évidemment, il y a les questions environnementales et la consultation des peuples autochtones. Il y a aussi les conditions géotechniques, qui restent à déterminer. Cependant, comme on parle ici d'investir des deniers publics, je souligne que, plus nous ferons des études raffinées, plus nous serons en mesure d'établir correctement les coûts et l'échéancier. Je peux dire aux gens que les choses avancent bien. Je comprends l'impatience de mon collègue de Trois-Rivières, mais je peux le rassurer en lui disant que ce dossier avance. Nous allons continuer de recourir à tous les outils dont dispose le gouvernement du Canada pour le faire progresser.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Wrzesnewskyj.

M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.): Merci.

Je veux commencer par vous remercier, monsieur le ministre Champagne. Vous avez mentionné le financement d'infrastructure pour le contrôle des inondations à Toronto. Les gens ne pensent habituellement pas à Toronto et aux inondations en même temps, mais, il y a six ans, à Etobicoke, des milliers de maisons ont été inondées. Les sous-sols ont été inondés, et les gens ont manqué d'électricité pendant des jours et des jours. Ces éléments météorologiques extrêmes se produisent plus régulièrement, alors vous avez fait preuve de beaucoup de clairvoyance, et je vous remercie de cet investissement.

Dans le budget fédéral de 2019 il y a le supplément ponctuel que vous avez mentionné de 2,2 milliards de dollars pour des villes comme Toronto. C'est très apprécié par notre maire et le conseil municipal, et je crois qu'on peut dire sans se tromper que nous avons besoin de ce supplément de la taxe sur l'essence du simple fait que les conservateurs du premier ministre Ford en Ontario ont décidé de se servir des fonds d'infrastructure à des fins politiques et de ne pas travailler avec le gouvernement fédéral pour distribuer ce financement si nécessaire dans nos collectivités.

Pouvez-vous nous parler rapidement de l'idée qui sous-tend ce supplément?

L'hon. François-Philippe Champagne: Comme je l'ai dit, le pays ne peut pas se permettre de perdre une saison de construction. J'ai parlé aux syndicats qui affirment être évidemment préoccupés parce qu'ils veulent s'assurer que leurs travailleurs seront sur les chantiers durant la saison de construction qui arrive.

Vous avez peut-être vu que j'ai été un peu frustré. Nous avons signé un accord bilatéral intégré avec les provinces et les territoires. Dans le cas de l'Ontario, il y a environ 12 milliards de dollars sur la table depuis près d'un an. Le volet qui a été ouvert récemment est celui des infrastructures des collectivités rurales et nordiques, ce qui est extrêmement important. Je viens d'une région rurale du Canada. C'est seulement 250 millions sur 12 milliards de dollars, alors vous pouvez comprendre que certains sont préoccupés par le rythme de distribution des fonds: on veut veiller à ce que les collectivités puissent construire les routes dont elles ont besoin, remplir les nids de poule et s'assurer de faire les investissements nécessaires dans des centres de loisirs, investir dans l'infrastructure verte pour prévenir les graves répercussions des changements climatiques.

De toute évidence, ce que nous avons vu hier, c'est le gouvernement Ford qui affiche un peu d'ouverture du point de vue du transport en commun, ce qui semble vraiment ambitieux. C'est intéressant et il y a beaucoup de questions qu'il faut se poser en ce qui a trait au financement de tout ça. Pour ce qui est du point que vous avez soulevé, c'est vrai. Je crois que notre collègue Matt Jeneroux a dit que, lorsqu'il est question d'infrastructure, il faut avoir une vision à long terme. Il s'agit de bâtir le Canada 10, 20, 30 et 50 ans à l'avance, et donc, vous comprendrez mon impatience en tant que ministre. Je veux m'assurer que tout le monde joue son rôle parce que, en vertu de l'entente bilatérale intégrée — je le dis à ceux qui nous écoutent — c'est à la province d'entreprendre le processus de réception, d'établir l'ordre de priorité des projets puis, au bout du compte, c'est au fédéral de financer ces projets.

Le complément de la taxe sur l'essence, que j'appelle le rabais de la taxe sur l'essence, dont j'ai dit qu'il s'agissait d'un supplément ponctuel de 2,2 milliards de dollars ajouté au système, est une façon de nous assurer de ne pas perdre une saison de construction, afin que les gens puissent travailler cet été.

Par exemple, je suis allé à Sudbury. Je crois que Marc Serré sait que je suis même allé remplir certains nids de poule parce que les gens m'ont dit: « Monsieur le ministre, c'est bien que vous apportiez l'argent, mais pourquoi ne pas travailler un peu ensemble? ». J'ai appelé le maire et nous l'avons fait ensemble, avec Marc et Paul Lefebvre, qui était aussi là.

Ce que je veux dire, c'est que les villes ont des plans pour bâtir beaucoup d'infrastructure au cours des prochaines années, et nous voulons leur donner les moyens, parce que nous savons que ce sont les premières à intervenir pour s'assurer que les gens ont de l'eau potable, des routes adéquates, des usines de traitement des eaux usées. C'était notre façon d'être un partenaire. Nous l'avons fait avec la Fédération canadienne des municipalités, la FCM, et l'AMO, en Ontario, et ces organisations étaient très heureuses, parce que c'est encore une fois une façon de montrer que nous voulons être un partenaire digne de confiance des municipalités. En plus d'octroyer les 12 milliards de dollars sur 10 ans, nous avons dit: « pourquoi ne pas nous assurer que les gens travaillent cet été puisque le travail doit être fait? »

• (1155)

La présidente: Monsieur Iacono.

[Français]

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

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

En 2017, le gouvernement a lancé le Défi des villes intelligentes, auquel la Ville de Laval participe et qui permettra de voir l'ingéniosité de nos communautés.

Qu'espère réaliser le gouvernement par l'intermédiaire du Défi des villes intelligentes? Pouvez-vous nous parler des différentes étapes et nous expliquer où ce défi est rendu aujourd'hui?

L'hon. François-Philippe Champagne: Madame la présidente, j'aimerais remercier mon collègue M. Iacono de sa question. Le Défi des villes intelligentes est l'un des plus intéressants, à mon avis. Il permet vraiment de s'assurer qu'on utilise la technologie et l'innovation pour arriver à régler des problèmes qu'on retrouve dans différentes grandes villes partout au Canada.

Nous avons lancé une compétition nationale. Je suis content de dire que, comme M. Jeneroux l'a mentionné plus tôt, six nations autochtones ont été retenues afin de déposer des projets avec des villes. Cela permettra, évidemment, de mettre sur pied des projets. L'un des projets qui me viennent en tête, pour répondre de façon précise, est celui de la Ville de Saskatoon.

Saskatoon est l'une des villes au Canada où il y a un enjeu chez les jeunes des communautés autochtones, qui se retrouvent souvent itinérants, c'est-à-dire qu'ils cherchent un endroit où se loger, la nuit. On s'est interrogé sur les raisons d'une telle situation dans une ville comme Saskatoon.

Premièrement, on s'est rendu compte que l'information était offerte entre 8 heures et 17 heures. On s'est bien aperçu que peu de gens cherchaient un logis entre 8 heures le matin et 17 heures le soir. Donc, on s'est dit qu'il fallait transmettre l'information quand les gens en avaient besoin.

La deuxième considération est qu'aujourd'hui l'information doit être transmise au moyen d'une application mobile pour que les gens puissent avoir cette information. On s'est aussi rendu compte qu'il fallait des ondes WiFi dans la ville, parce que ce n'est pas tout le monde qui a accès à un téléphone ou à une tablette.

Finalement, la nature humaine étant ce qu'elle est, si une personne se présente dans un gîte à 2 heures du matin et qu'on lui dit à son arrivée que c'est complet, elle n'a pas de chance d'y retourner. Alors, on s'est assuré que l'information sera disponible en temps réel, c'est-à-dire qu'une personne qui a besoin d'un gîte à 2 heures du matin, par exemple, pourra savoir à quel gîte se rendre pendant cette soirée.

Selon moi, c'est vraiment de mettre à profit l'ingéniosité des Canadiens et des Canadiennes, de travailler ensemble et de mobiliser des communautés autochtones, qui sont avec nous dans plusieurs projets, pour donner de meilleurs services aux Canadiens en utilisant l'innovation et la technologie.

[Traduction]

La présidente: Nous allons passer à M. Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, en tant que député d'une région rurale, je représente de très petites collectivités dans ma circonscription de Bonavista—Burin—Trinity. Ces municipalités nous parlent souvent de mise à niveau des infrastructures. Parfois, elles ne peuvent pas se permettre de grand projet d'infrastructure. De quelle façon le gouvernement soutient-il les collectivités rurales et éloignées qui ont des défis et des besoins uniques en matière d'infrastructure?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je suis très heureux de répondre à la question, madame la présidente.

Vous savez, Churence, je viens aussi d'une région rurale du Canada. Ma circonscription s'étend sur 37 000 kilomètres carrés. Vous et moi partageons une passion, celle de veiller à ce que nos petites collectivités rurales aient accès aux services.

Nous avons fait deux ou trois choses. Dans un premier temps, nous nous sommes assurés d'examiner le dossier de l'infrastructure et de prévoir un volet de financement pour les collectivités nordiques et rurales. Il y a une bonne raison de le faire. Nous comprenons qu'il faut être plus souple. Je vais vous donner un exemple. Dans le Nord de la Saskatchewan, les gens disaient: « Monsieur le ministre, si vous nous permettez d'utiliser ces fonds pour prolonger la piste d'atterrissage de quelques centaines de mètres, nous pourrions réduire les émissions de gaz à effet de serre, faciliter le transport et réduire le coût des aliments dans les collectivités nordiques ». Une telle chose, par exemple, serait admissible. C'est la raison pour laquelle nous avons prévu beaucoup de marge de manœuvre dans le cadre du programme.

L'autre chose que nous nous sommes dit, vu la capacité financière des petites collectivités — celles qui comptent moins de 500 000 habitants —, c'est que le gouvernement fédéral pourrait fournir jusqu'à 60 % du financement, de sorte que la province serait responsable de 33 %, et les petites collectivités, de 7 %. Selon moi, c'est vraiment une mesure transformationnelle. Vous devez savoir que, historiquement, nous misons sur la règle un tiers, un tiers et un tiers. Des petites collectivités d'un peu partout au Canada nous ont dit que ce n'était pas viable. Pour les petites collectivités de quelques centaines de personnes, il n'est parfois pas possible de financer un projet de 12 millions de dollars, par exemple, afin de remplacer les canalisations nécessaires qui fournissent l'eau potable.

Non seulement nous avons écouté, mais nous avons décidé de passer à l'action, et de fournir une plus grande marge de manœuvre en plus d'accroître le financement offert aux petites collectivités afin qu'elles puissent réaliser de tels projets.

• (1200)

M. Churence Rogers: Une question de suivi à ce sujet concerne la connectivité Internet et le service cellulaire dans l'ensemble du Canada rural. Il s'agit d'un sujet de discussion majeur au sein du caucus rural et du caucus de l'Atlantique, qui représentent de nombreuses petites collectivités.

La connectivité Internet est très importante pour ces collectivités rurales, car elle permet la mise sur pied d'entreprises et l'expansion des entreprises, par exemple dans l'industrie du tourisme et d'autres secteurs. Je sais que, dans ma circonscription, il s'agit d'un problème majeur. Sur la péninsule de Bay de Verde, par exemple, nous avons de formidables petites entreprises. Toutefois, elles ne sont pas connectées à Internet. Elles ont beaucoup de difficulté à tenter de promouvoir leur entreprise, de la faire croître et de lui faire prendre de l'expansion.

Que faisons-nous pour tenter d'améliorer cette situation?

L'hon. François-Philippe Champagne: Encore une fois, je viens d'une collectivité rurale. Quand je vais dans des collectivités urbaines, on parle de mobilité. Quand je vais dans le Canada rural, on parle de connectivité. Probablement la moitié de ma propre circonscription, tout comme la vôtre, n'a aucun accès à Internet et à la téléphonie cellulaire.

À mes yeux, Internet à large bande est essentiel pour l'avenir. Si on veut permettre l'éducation à distance, la médecine à distance et le télétravail, permettre aux gens d'innover, de participer au commerce et d'obtenir une meilleure éducation, il est évident que la connectivité est essentielle.

Voilà pourquoi, dans le dernier budget, nous avons décidé d'ajouter plus d'argent afin de nous assurer que tous les Canadiens seront connectés à la large bande d'ici 2030. Je pense qu'il s'agit d'un excellent message pour le Canada rural. Il a de l'importance. Nous voulons offrir les mêmes possibilités aux personnes qui vivent à Saint-Adelphe, dans ma propre circonscription. Tout comme les gens de votre circonscription, ils veulent être connectés, être capables de travailler et d'obtenir une éducation de chez eux et même d'obtenir des soins de santé à distance, dans certains cas.

Je pense que c'est essentiel à l'établissement d'un meilleur Canada et d'une meilleure vie pour les Canadiens.

M. Churence Rogers: Je sais que le fonds de la taxe sur l'essence a apporté les 2,2 milliards de dollars supplémentaires, ce qui laisse 32,9 millions de dollars pour les petites collectivités du Terre-Neuve-et-Labrador rural, en particulier. Nous apprécions vraiment ce financement supplémentaire.

Je sais que vous avez beaucoup parcouru le pays. Quelles sont certaines des choses que vous avez apprises sur le terrain, certaines des choses qui vous ont surprises au sujet des défis auxquels font face les petites collectivités rurales?

L'hon. François-Philippe Champagne: Quand nous avons annoncé le complément au remboursement de la taxe sur l'essence, j'ai été très heureux de rencontrer des maires de petites collectivités. Ce financement — qui est un financement direct — leur permet vraiment de lancer des projets qu'ils avaient planifiés, mais qu'ils ne pouvaient pas financer. Ce dont je me suis rendu compte, c'est qu'il s'agit de l'un des meilleurs moyens de soutenir les municipalités, parce que cet argent leur est versé directement. Comme je l'ai dit, les maires des petites collectivités comprennent ce dont leur collectivité a besoin. Je dis toujours que les maires ont toujours raison, parce qu'ils doivent s'occuper au quotidien des services primaires qui doivent être fournis aux citoyens. Partout où j'ai voyagé, ils pouvaient me parler des prolongements de route dont ils avaient besoin et de l'eau potable qui changera la donne pour les centres de loisirs.

Dans les petites collectivités, le centre de loisirs ou le centre sportif, c'est tout ce qu'ont les gens; c'est là qu'ils se rassemblent. C'est le cas dans ma circonscription, ainsi que dans l'ensemble du Canada rural. Le fait d'avoir un territoire rural et de nous assurer que nous sommes là... Autrefois, je disais que nous avons beaucoup d'ambition pour nos régions, et nous avons une bonne raison. Grâce au financement dont nous disposons maintenant, qu'il s'agisse de la large bande ou du volet nordique et rural, du centre de loisirs ou d'un financement accru du fédéral, je pense que nous changeons réellement les choses dans le Canada rural.

L'a présidente: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Monsieur Iacono, allez-y.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je ne veux pas avoir l'air de radoter et revenir sur le même sujet chaque fois, mais, en tant que député dans la grande région de Montréal et de Laval, cette question est primordiale.

Pouvons-nous avoir une petite mise à jour concernant le pont Champlain?

L'hon. François-Philippe Champagne: Tout à fait. C'est un enjeu important. Il faut savoir que le pont Samuel-De Champlain est l'un des plus grands projets d'infrastructure, non seulement au Québec et au Canada, mais aussi en Amérique du Nord.

Durant l'été, jusqu'à 1 600 travailleurs étaient sur ce chantier. Ils sont vraiment les héros de cette histoire. Ce sont des gens qui ont travaillé 24 heures sur 24, sept jours par semaine, et ce, beau temps, mauvais temps.

Voici ce qu'ils ont réussi à réaliser. En décembre 2018, la structure du pont était essentiellement complétée, c'est-à-dire que j'ai pu traverser le pont avec des journalistes. Donc, la structure avait été complétée. Toutefois, certains travaux d'imperméabilisation et d'asphaltage devaient encore être faits, mais ne pouvaient pas vraiment être réalisés durant l'hiver.

Mes priorités ont toujours été d'abord la santé et la sécurité des travailleurs sur le chantier, puis la durabilité de l'oeuvre et, finalement, l'échéancier, évidemment.

Je peux vous dire que le pont Samuel-De Champlain sera ouvert de façon permanente à la circulation au plus tard en juin 2019. Il s'agira d'une infrastructure dont l'ensemble des Montréalais et des Montréalaises seront fiers pour des générations à venir.

• (1205)

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur Champagne.

Je laisse le reste de mon temps de parole à M. Hardie.

[Traduction]

M. Ken Hardie: Je vous remercie, monsieur Iacono.

Monsieur le ministre Champagne, voici une question philosophique, en quelque sorte.

Normalement, nous avons l'habitude de voir le gouvernement réellement déployer ses mesures de soutien à l'infrastructure quand les temps sont durs. C'est une réaction à court terme. C'est ce que faisait le gouvernement précédent, et je pense que beaucoup de gens ont convenu du fait que c'était une bonne chose et qu'il était raisonnable d'accuser un déficit à cette fin. Dans le cas présent, nous allons enregistrer un déficit, peut-être pas précisément en raison du programme d'infrastructure, mais il est certain que, s'il n'était pas mis en oeuvre, nous n'aurions pas de déficit ou peut-être qu'il serait moins important.

Quels sont les principes qui sous-tendent une réaction à court terme par rapport au programme à long terme que nous avons mis en oeuvre? Quelle est la différence de point de vue à ce sujet?

L'hon. François-Philippe Champagne: C'est à long terme. Je disais autrefois — et je le dis toujours au ministre des Finances — que je ne dépense pas, j'investis, et c'est là la différence. Lorsqu'il est question d'infrastructure, par définition, il s'agit de plus d'un seul cycle financier. Il est question de 5, 10, 20, 30, voire 50 ans. En ce qui concerne les ponts, il s'agit d'un actif de 125 ans de vie utile. Si on examine le cycle de vie des actifs, on se rend compte du fait que, quand on investit dans les infrastructures, on investit dans la prospérité actuelle et à venir. Je dis toujours que le meilleur moyen d'attirer le talent et l'investissement au Canada, c'est de se doter d'une infrastructure moderne, résiliente et écologique.

J'ai voyagé partout dans le monde, et nous connaissons des villes et des collectivités qui fonctionnent bien et attirent le talent. Voilà ce que nous devons vraiment faire. Je dirais que je suis assez fier.

Prenez le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes, lequel contient 2 milliards de dollars. Si on n'investit pas dans les mesures d'adaptation en cas de catastrophes, on investira seulement plus souvent dans l'aide aux sinistrés. Je songe non seulement aux coûts économiques, mais aussi aux coûts sociaux.

J'étais à Calgary, par exemple — à Springbank —, pour l'annonce. Les gens là-bas sont victimes d'inondations depuis des générations,

et des gens ont perdu la vie. Nous avons investi des centaines de millions de dollars pour nous assurer de prévenir un événement qui survient non pas une fois tous les cent ans, mais une fois tous les deux cents ans. Voilà où nous en sommes maintenant.

Un coût réel est lié à l'inaction face aux changements climatiques. Je n'arrête pas de le répéter. S'il y a des gens qui en doutent, qu'ils aillent parler aux habitants de Drumheller. Qu'ils aillent parler aux gens dont des membres de la famille sont morts à Springbank. Ces personnes vous diront que c'est réel et que cela se passe aujourd'hui. Les événements météorologiques extrêmes sont plus fréquents et plus graves.

Selon moi, il serait intelligent de nous assurer que nous investissons dans l'adaptation. Que nous construisions des choses comme le pont international Gordie-Howe, par lequel transiteront environ 25 % des marchandises entre le Canada et les États-Unis, afin d'obtenir un deuxième lien et que nos marchandises puissent être mises sur le marché, qu'il s'agisse de protéger l'industrie du tourisme de Drumheller, de sécuriser Springbank et Calgary, ou bien de refaire le pont Samuel-De Champlain, qui permet le transport de 20 milliards de dollars de marchandises par année à destination des États-Unis, à mes yeux, ce sont des investissements pour les Canadiens. Nous investissons dans notre avenir.

La présidente: Il vous reste une minute.

M. Ken Hardie: Très rapidement, alors, vous avez mentionné une somme inutilisée de 12 milliards de dollars, car l'Ontario ne s'est pas manifesté. Avez-vous des statistiques semblables pour la Saskatchewan, le Manitoba et le Nouveau-Brunswick?

L'hon. François-Philippe Champagne: Les accords ont été conclus avec toutes les provinces — les dix provinces et les trois territoires — en 2018. Nous savons tous qu'il y a eu des élections provinciales, que divers événements se produisent — le report de fonds, la réévaluation des priorités —, lesquels ont eu pour conséquence que d'importantes sommes d'argent sont encore inutilisées.

Pourquoi est-ce que j'exerce des pressions sur certains gouvernements provinciaux plus que sur d'autres? C'est parce que, selon moi, cet argent pourrait servir à la réalisation de travaux cet été, par exemple. Nous pouvons mener des projets, qu'il s'agisse du centre de loisirs, des routes ou de l'eau potable.

Si vous regardez notre bilan, nous avons approuvé plus de 4 800 projets, pour un total de 20 milliards de dollars. Il reste une capacité importante dans le système. Là où je veux en venir, c'est que, si on s'adresse aux syndicats, ils disent: « Allons-y. » Voilà ce que nous devons faire. J'envoie le même message au Nouveau-Brunswick, à la Saskatchewan et au Manitoba. Je continuerai de le faire, car je pense que c'est dans l'intérêt des Canadiens.

L'argent n'a pas été utilisé, mais, en raison du fonctionnement de nos accords, les provinces — qui sont des co-investisseurs, parce que nous avons structuré l'accord pour accroître l'investissement dans les infrastructures — doivent ouvrir la valve et établir les priorités. Certes, elles nous envoient le projet, et, s'il correspond au programme, nous sommes heureux d'investir, et nous voulons nous assurer de le faire ensemble.

• (1210)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Je vais passer à M. Jeneroux pour sa période de six minutes, mais les lumières pour la sonnerie clignotent. Consentons-nous à l'unanimité à poursuivre jusqu'à cinq minutes avant le vote?

Très bien, ça va.

Monsieur Jeneroux, vous disposez de six minutes.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Pour revenir à une question semblable à celle qui a été posée par M. Iacono, je crois comprendre que Signature sur le Saint-Laurent — SSL — sera responsable de l'exploitation et de l'entretien du nouveau pont Champlain pour les 30 prochaines années.

Le plus important intervenant — et vous le savez — est, bien entendu, SNC-Lavalin. J'imagine que, comme vous êtes le ministre responsable du pont pour lequel on cherche à prévoir de l'argent dans le budget des dépenses à l'étude aujourd'hui, et que vous venez de Montréal, des responsables de votre cabinet ou vous-même avez rencontré des représentants de SNC-Lavalin.

L'hon. François-Philippe Champagne: Je viens de Shawinigan. Je veux simplement le déclarer officiellement, pour les personnes qui nous regardent.

En effet, il s'agit de l'un des plus grands projets d'infrastructure en Amérique du Nord, alors j'ai appelé le chef de la direction de SNC-Lavalin. J'ai appelé celui de Dragados, d'Arup et de tous les partenaires majeurs dans le cadre des projets du pont international Gordie-Howe et du nouveau pont Samuel-De Champlain.

M. Matt Jeneroux: Ma question porte précisément sur le pont Champlain. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Dans le cadre de cette conversation avec le chef de la direction de SNC-Lavalin, la possibilité de déplacer le siège social, ce qui causerait la perte de 9 000 emplois, dans le cas où un APS n'était pas accordé a-t-elle jamais été mentionnée?

L'hon. François-Philippe Champagne: Comme j'ai organisé la rencontre, le chef de la direction s'est présenté avec toute son équipe de gestion. Comme vous le savez, à ce moment-là, ma principale préoccupation était de m'assurer que nous allions tous travailler à l'achèvement de ce projet d'infrastructure majeur.

La discussion portait sur le pont Samuel-De Champlain, et je voulais... Je veux simplement déclarer officiellement que j'ai organisé la rencontre. Les gens de SNC-Lavalin ne me l'ont pas demandé. J'ai convoqué tous les chefs de la direction, et j'ai également rencontré celui de Dragados. Ils ont voulu me rencontrer séparément, même s'ils font partie du même consortium. Je pense qu'il m'incombe, en tant que ministre des Infrastructures, de m'assurer que la haute direction a tout autant intérêt à veiller à ce que nous menions ce projet à bien dès que possible.

M. Matt Jeneroux: Bien sûr. Simplement sans ambiguïté — oui ou non —: les 9 000 emplois ont-ils été évoqués dans le cadre de cette conversation avec SNC-Lavalin?

L'hon. François-Philippe Champagne: La discussion concernait le pont Champlain et la façon dont nous pouvons nous assurer...

M. Matt Jeneroux: Alors, dans ce cas, la réponse est « non », monsieur le ministre?

L'hon. François-Philippe Champagne: Comme je l'ai dit, la discussion ne portait pas sur ce à quoi vous faites allusion. Elle concernait le pont Samuel-De Champlain.

M. Matt Jeneroux: Alors c'est non; les 9 000 emplois n'ont pas été abordés.

La présidente: Je pense qu'il a répondu à la question.

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, je pense qu'il est plus que capable de répondre par lui-même.

Veillez simplement préciser par oui ou par non afin que nous puissions passer à autre chose, monsieur le ministre.

L'hon. François-Philippe Champagne: Comme je l'ai dit, la discussion portait sur le pont Samuel-De Champlain. Voilà pourquoi je les ai invités à mon cabinet.

M. Matt Jeneroux: On dirait le premier ministre qui parle. Donnez-moi une réponse simple: oui ou non?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je vais interpréter cela comme un compliment, si vous dites que vous avez l'impression d'entendre notre premier ministre.

M. Matt Jeneroux: D'accord. Oui.

Madame la présidente, j'aimerais proposer la motion suivante, en arrêtant l'horloge, bien sûr:

Que le Comité invite *Signature sur le Saint-Laurent*, au plus tard le vendredi 31 mai 2019, pour une mise à jour sur l'état d'avancement du nouveau pont Samuel-de-Champlain, dont la construction devrait être complétée avant juin 2019.

Je demande un vote par appel nominal, encore une fois, parce qu'un vote contre la motion signifierait qu'on camoufle, une fois de plus, les liens entre SNC-Lavalin et le premier ministre, et peut-être ce ministre.

La présidente: Souhaitez-vous en débattre?

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Une fois de plus, si cette motion devait être adoptée, je proposerais de biffer la date et de laisser à vos bons soins l'organisation du reste de la session. Je ne souhaite pas que les éléments déjà prévus au calendrier de nos travaux disparaissent.

[Traduction]

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, puis-je répondre?

En ce qui concerne cette motion en particulier, je suis d'avis que, parce que l'ouverture du pont est prévue d'ici juin 2019, la date du 31 mai offre une certaine marge de manœuvre. Je crois que la date est fixée de façon prudente. Si vous n'êtes pas d'accord, madame la présidente, je vais vous laisser décider. En ce moment, on ne peut que marcher sur le pont, et il a été promis en décembre dernier qu'on pourrait y conduire.

En somme, voilà ma position concernant cette motion.

• (1215)

La présidente: Ce sera un vote par appel nominal.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 3.)

La présidente: Nous revenons à M. Jeneroux. Il vous reste trois minutes.

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, je crois qu'il était intéressant de constater que les membres de l'autre côté, en particulier ceux du Québec, ont voté contre cette motion.

Poursuivons, monsieur le ministre. Il y a un transfert de 99 millions de dollars à la Banque de l'infrastructure du Canada. Je dois avouer qu'il est quelque peu difficile de poser des questions à propos de la Banque, parce que rien à son sujet n'est vraiment accessible au public. Toutefois, nous savons que les autorisations de transfert, jusqu'à maintenant, s'élevaient à environ 477 millions de dollars.

La dernière fois que des fonctionnaires de votre ministère sont venus témoigner, le Comité s'est fait dire qu'il y avait un transfert pour le seul investissement annoncé de nouveau, le projet du REM, qui est aussi au Québec. La somme de 99 millions de dollars est-elle un autre transfert pour le projet du REM?

L'hon. François-Philippe Champagne: Ce que je peux affirmer, madame la présidente, c'est que je ne souscris pas aux propos du député concernant l'ouverture et la transparence. J'ai répondu aux questions à propos de la Banque de l'infrastructure du Canada. Je crois que les membres du Comité ont eu l'occasion d'entendre le témoignage du directeur général de la Banque. Comme je l'ai dit, les responsables ont tenu plus de 100 réunions depuis la création de cet organisme. Ils examinent environ 60 projets. Il y a 10 projets qui sont actuellement en cours, et qu'ils surveillent, qui concernent le transport public...

M. Matt Jeneroux: Cela concerne-t-il les 99 millions de dollars de façon spécifique?

L'hon. François-Philippe Champagne: Permettez-moi d'expliquer le contexte. Il ne serait pas dans l'intérêt des Canadiens de parler des discussions de nature commerciale qui se tiennent. De toute évidence, j'appuie les propos de la sous-ministre qui ont été consignés dans le compte rendu. C'est notre position à ce sujet, madame la présidente.

M. Matt Jeneroux: Si vous ne voulez pas entrer dans les détails maintenant, peut-être pourriez-vous nous fournir, comme la dernière fois, une réponse écrite expliquant où les 99 millions de dollars...

L'hon. François-Philippe Champagne: Assurément, nous serons heureux de communiquer au député tous les détails, parce que je crois fermement, comme le gouvernement, à l'ouverture et à la transparence. Il y a des choses qui, comme le député le sait, vu qu'il a été en affaires, font que je ne peux aborder des pourparlers ou des discussions de nature commerciale...

M. Matt Jeneroux: Bien entendu.

L'hon. François-Philippe Champagne: ... parce que cela pourrait porter préjudice à nos propres...

M. Matt Jeneroux: Monsieur le ministre, j'ai une autre question pour laquelle j'espère avoir le temps d'obtenir une réponse.

Elle concerne la création de la Banque, vu que nous discutons du transfert de 100 millions de dollars. Je sais que cela précède votre nomination à titre de ministre de l'Infrastructure, mais, en mars 2016, le gouvernement, en particulier Infrastructure Canada, a retenu les services d'un spécialiste des services de banque d'investissement de la Bank of America Merrill Lynch pour aider à l'établissement de la Banque de l'infrastructure du Canada. Nous souhaitons savoir qui était cette personne et si son nom a été divulgué. Si vous n'êtes pas en mesure de fournir ces renseignements maintenant, j'ose espérer que vous le ferez dans le document de suivi transmis après la séance.

L'hon. François-Philippe Champagne: Je serai heureux de répondre ultérieurement au député.

Je peux toutefois dire que nous comptons un certain nombre de professionnels. Pour revenir sur le sujet de la Banque, le président, comme vous le savez, est l'ancien dirigeant principal des finances de la Banque royale du Canada. Le directeur général occupe ce poste depuis plus d'une décennie. Nous créons véritablement un groupe de talents. Je tiens à dire une chose — je sais que le député souhaite que ce soit bref —, et c'est que nous investirons des fonds publics; le député était là quand PPP Canada menait ses activités. Il s'agit d'une étape de plus pour garantir que nous pouvons réaliser cela.

M. Matt Jeneroux: D'accord.

L'hon. François-Philippe Champagne: Nous nous efforçons de constituer la meilleure équipe de professionnels, et je ne serais pas étonné que nous ayons effectué beaucoup de consultations.

M. Matt Jeneroux: Je comprends cela, monsieur le ministre.

Maintenant, madame la présidente, je souhaiterais proposer la motion suivante:

Que le comité invite immédiatement Pierre Lavallée, le nouveau président directeur-général de la Banque de l'infrastructure du Canada, pour qu'il fasse le point sur la situation de la Banque

Il s'agit d'une motion que j'ai déposée en octobre 2018, donc il se peut qu'on y apporte un amendement favorable. Encore une fois, je demande qu'on tienne un vote par appel nominal sur cette motion, en particulier vu que le ministre a lui-même déclaré qu'il s'agit d'une personne que nous devrions inviter à comparaître devant le Comité. Il n'est pas encore venu témoigner.

La présidente: Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Merci, madame la présidente.

Comme mon collègue l'a mentionné, vu que cette motion a été déposée il y a près d'un an, je crois qu'il est approprié que nous propositions quelques petits amendements.

Je propose la suppression du mot « nouveau ». Je propose aussi d'imposer un délai, pour que nous puissions nous assurer que ces réunions seront tenues avant l'ajournement de la Chambre pour l'été, et aussi d'ajouter que la réunion sera télévisée, vu que de nombreux Canadiens se posent des questions à propos de l'état et des travaux de la Banque.

Il s'agirait donc de ces amendements — la suppression du mot « nouveau » et l'ajout d'un délai —, et nous pourrions soit insérer une date précise ou simplement dire avant l'ajournement de la Chambre pour l'été. Nous proposons la motion amendée suivante :

Que le Comité invite Pierre Lavallée, le président directeur-général de la Banque de l'infrastructure du Canada, pour qu'il fasse le point sur la situation de la Banque au plus tard le vendredi 3 mai 2019 et que la réunion soit télévisée.

• (1220)

La présidente: Très bien.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je ne suis pas certain d'avoir bien suivi. Dans un premier temps, mon collègue a proposé « avant l'ajournement de la Chambre ». Cependant, dans la version finale de la motion, il est proposé « avant le 3 mai ». Laquelle des deux dates dois-je retenir?

[Traduction]

M. Ron Liepert: La version que nous proposons contient le passage « au plus tard le vendredi 3 mai 2019 », mais nous pourrions assurément être flexibles à cet égard, vu toutes les autres motions que nous avons débattues.

La présidente: Voulez-vous discuter davantage de la motion proposée par M. Jeneroux?

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: J'aimerais simplement proposer le sous-amendement suivant:

Que la motion fasse état de « avant l'ajournement de la Chambre » plutôt que « avant le 3 mai ».

[Traduction]

La présidente: Nous allons passer au vote sur le sous-amendement.

Souhaitez-vous que l'on tienne un vote par appel nominal?

Très bien.

(Le sous-amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

La présidente: Nous allons maintenant mettre l'amendement aux voix.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 3.)

La présidente: Nous allons maintenant mettre la motion principale aux voix, telle que nous l'avons sous les yeux.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 3.)

La présidente: Nous allons donner la parole à M. Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Je n'ai qu'une seule question à poser, donc je serai heureux de partager le temps qui m'est accordé.

Merci, monsieur le ministre, de votre présence.

Vu que nous examinons des montants aussi exorbitants provenant de l'argent des contribuables, je souhaite réitérer aux électeurs le fonctionnement du modèle de financement. Je représente les électeurs d'une circonscription de l'Ontario, et il nous faut la participation de tous les ordres de gouvernement pour obtenir l'infrastructure essentielle dont nous avons besoin, en particulier dans la région du Grand Toronto.

Comme nous avons le gouvernement Ford, qui ne fera peut-être pas preuve de coopération, comment notre gouvernement fera-t-il en sorte que l'argent des contribuables soit transmis aux municipalités, là où il devrait l'être? Je sais qu'une des possibilités tient à la taxe sur l'essence.

Pourriez-vous résumer le fonctionnement du modèle de financement? Merci.

• (1225)

L'hon. François-Philippe Champagne: Je peux assurément comprendre le sentiment de frustration parce que, quand il y a de l'argent sur la table, il doit être utilisé. Comme je l'ai mentionné, dans un de mes premiers commentaires que j'ai formulés quand j'ai dirigé la réunion des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, j'ai insisté sur le fait que nous, les responsables de tous les ordres de gouvernement, devons nous préparer avant la saison de la construction. À mes yeux, il ne s'agit que de gros bon sens. Les travailleurs, les syndicats et les Canadiens s'attendent à ce que nous réussissions à nous entendre pour nous assurer de fournir des commentaires, de traiter les demandes, d'effectuer les examens, d'établir les priorités et de transmettre les approbations en temps opportun. Nous, la sous-ministre et toute l'équipe d'Infrastructure Canada avons travaillé très fort pour respecter ces échéanciers.

Toutefois, dans certains cas et pour certaines provinces — vous avez mentionné le cas de l'Ontario —, j'ai insisté auprès de mes collègues, de façon très respectueuse, pour que nous mettions les choses en marche, que nous fassions en sorte que les personnes se remettent au travail et que nous utilisions cet argent. Nous avons eu près de 12 millions de dollars sur la table pendant presque une année, et le seul volet qui a été complètement ouvert jusqu'à maintenant est celui des régions rurales et du Nord, ce qui représente 250 millions de dollars du 12 milliards de dollars accordés. De toute évidence, nous pouvons réaliser beaucoup de projets.

Je reconnais qu'une annonce a été faite hier à propos d'un projet de transport et que cela soulève beaucoup de questions. Toutefois, le point principal que je tiens à souligner — et je crois que des collègues l'ont mentionné —, c'est que nous devons mettre de côté la joute politique quand il s'agit d'infrastructure. L'infrastructure est trop importante pour les Canadiens pour qu'on tienne compte de considérations de nature politique. Comme je l'ai déclaré, je nourris beaucoup d'ambition quant au fait de nous assurer que nous faisons ce qu'on attend de nous pour nos villes et nos régions.

Quant aux Canadiens qui nous regardent, ils doivent comprendre que, quand nous négocions des ententes bilatérales avec les provinces, parce que nous respectons les provinces, et que nous voulons qu'elles soient en mesure de cerner les projets et d'établir les priorités, nous voulons qu'elles entament le processus, car, de toute évidence, il ne sert à rien de laisser dormir l'argent des Canadiens sur la table. Assurément, nous allons collaborer avec tous les gouvernements des provinces et des territoires pour faire en sorte que les projets se réalisent rapidement. Nous collaborons avec les syndicats, les entrepreneurs et les responsables d'entreprise qui veulent s'atteler à la tâche, parce qu'ils voient que la saison de la construction approche à grands pas, et nous voulons vraiment nous assurer d'offrir des résultats concrets aux gens. Lorsqu'il y a un désinvestissement dans l'infrastructure, comme nous l'avons vu au cours des 10 dernières années, nous savons que les coûts augmentent de façon exponentielle par la suite. Tous ceux qui ont une maison savent que si vous commencez à l'entretenir après 10 ans, vous aurez beaucoup de rattrapage à faire. C'est ce qu'on fait maintenant. On rattrape le temps perdu. C'est pourquoi nous devons simplement investir l'argent, les ressources et les efforts nécessaires pour faire avancer les choses.

M. Gagan Sikand: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Je vais partager le reste du temps qui m'est réservé avec M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci.

Pour poursuivre dans la veine des motions et des débats qui les entourent — les motions et les émotions —, je souhaite proposer la motion suivante :

Que, compte tenu de l'importance des corridors commerciaux du Canada pour l'économie nationale et afin d'ajouter de la valeur à l'étude du Comité sur les grands corridors commerciaux du pays, le Comité réserve jusqu'à deux réunions pour obtenir un compte rendu sur l'initiative du Fonds national des corridors commerciaux du gouvernement.

C'est important d'obtenir un compte rendu à ce moment, parce que, parmi les questions que nous avons soulevées quand nous avons examiné les corridors commerciaux, il y avait celle de savoir si les investissements étaient réalisés ou non de façon stratégique et si toutes les personnes qui devraient contribuer à la vigueur, à l'efficacité et à l'efficience globales de nos corridors commerciaux effectuent, dans les faits, des investissements stratégiques coordonnés, au chapitre non seulement du financement et des travaux, mais aussi de la planification. Un des problèmes que j'ai ciblés sur la côte Ouest, où s'est déroulée une partie de nos travaux, c'est qu'il y a de nombreux éléments. Il y a les voies ferrées, les ports, les ports de mer, les aéroports, les postes frontaliers terrestres et le réseau routier. Tous ces éléments font partie de l'ensemble, mais ne sont pas nécessairement complémentaires, en particulier quand il s'agit de la planification et de la mise en oeuvre de certains travaux d'amélioration très dispendieux.

Il est nécessaire d'adopter cette motion, notamment pour avoir l'heure juste et vérifier dans quelle mesure les investissements effectués étaient stratégiques, ainsi que pour comprendre quels problèmes nous avons tenté de résoudre et mesurer si nous arriverons à le faire. C'est pourquoi je souhaite proposer cette motion et faire en sorte de réserver du temps à cet exercice.

La présidente: Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert: Madame la présidente, nous sommes disposés à appuyer cette motion. Une des choses qu'une étude de ce genre mettrait en lumière, c'est que, comme le ministre l'a déclaré, avec justesse, nous sommes en retard en ce qui concerne l'infrastructure. Cela s'explique en partie par le fait que les gouvernements libéraux provinciaux, dont la population est en train de se débarrasser lentement dans presque 10 cas, n'ont rien dépensé en infrastructure. Sauf en Alberta, avant le gouvernement du NPD, où l'infrastructure était une priorité élevée...

Le gouvernement fédéral n'avait pas besoin de venir en Alberta et de dépenser de l'argent, parce que le gouvernement conservateur provincial effectuait des investissements dans l'infrastructure. Les travaux d'infrastructure en Alberta sont beaucoup plus avancés qu'ils le sont en Ontario, en raison de 13 années de mauvaise gestion de la part du gouvernement ontarien, et, en conséquence, le gouvernement fédéral est forcé maintenant d'utiliser des fonds publics pour faire des investissements en Ontario, alors que ces montants auraient dû être dépensés par la province sous la gouverne de Kathleen Wynne. Nous serions très heureux de vérifier si cela a été le cas au cours des 10 dernières années, et nous appuyons cette motion, madame la présidente.

• (1230)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'appuie également la motion sur le fond. Cependant, je ne sais pas si mes collègues seraient ouverts à un amendement qui se veut amical, pour que, en organisant ces rencontres, nous puissions tenir compte de ce qui est déjà prévu au calendrier. Quand je regarde le calendrier que vous nous avez fait parvenir, il reste à peu près cinq plages horaires potentielles, sans présumer de la date à laquelle la Chambre décidera d'ajourner ses travaux pour l'été.

L'étude sur les corridors commerciaux ne sera pas terminée à la fin de la session, et cette étude a intérêt à se poursuivre après l'élection du prochain gouvernement, peu importe sa couleur. Je pense en effet que l'étude a toute sa valeur en soi. Nous devrions pouvoir accepter cette motion dans le respect des études qui sont déjà prévues au calendrier. Il y en a une qui n'est pas terminée sur les ceintures de sécurité. Il y a une autre ponction de l'étude sur les corridors commerciaux qui est aussi prévue au calendrier. Il y a les différentes motions qui ont été votées ce matin. Il me semble que c'est beaucoup pour les quatre ou cinq plages horaires potentielles qui nous restent.

[Traduction]

La présidente: Monsieur McColeman.

M. Phil McColeman (Brantford—Brant, PCC): Je serais heureux d'appuyer aussi cette motion, tout en soulignant certaines des raisons que mes collègues ont mentionnées. Comme député de Brantford, en Ontario, j'ai constaté que, comme collectivité industrielle qui compte beaucoup de cols bleus... le grand ralentissement, lequel a été qualifié de pire ralentissement depuis

la Grande Dépression, qui a commencé en 2008 et a duré environ jusqu'en 2010-2011... J'ai observé le gouvernement conservateur durant cette période, pendant que je siégeais sur les bancs du gouvernement conservateur de l'époque, sous le premier ministre Harper. J'ai vu ce gouvernement dépenser plus d'argent en infrastructure et en travaux de reconstruction dans de nombreuses collectivités dans ma région. On reconstruisait des centres de loisirs, comme le ministre l'a mentionné, et construisait de nouvelles installations universitaires situées au centre-ville, dont le secrétaire parlementaire a été témoin quand il est venu en annoncer l'ouverture officielle avec moi. Il y a eu d'autres projets — de la construction routière et des réparations de routes et de ponts — que nous avons dû mener pour maintenir notre économie à flot durant ces années. Nous nous en sommes sortis. Nous avons traversé la période de ralentissement et nous nous en sommes bien mieux tirés que n'importe lequel de nos partenaires du G7. C'est quelque chose qui est souvent oublié.

Je m'appuie sur l'expérience que nous avons vécue sous Kathleen...

M. Ken Hardie: J'invoque le Règlement, madame la présidente, pouvons-nous passer à la mise aux voix, s'il vous plaît? Nous allons manquer de temps, en tout respect, monsieur.

La présidente: M. Hardie a demandé la mise aux voix. Ce n'est pas recevable.

Monsieur Coleman.

M. Phil McColeman: C'est McColeman, madame la présidente. On fait souvent cette erreur, mais il n'y a pas de souci.

La présidente: Je sais que cela vous arrive souvent.

M. Phil McColeman: On a déjà utilisé des noms bien pires à mon endroit, en particulier certaines personnes de l'autre côté de l'allée.

La présidente: En somme, si nous souhaitons procéder en ce qui concerne cette motion, il nous reste une minute pour passer au vote.

M. Phil McColeman: Très bien.

Je tiens à souligner que le premier ministre avait promis de faire la lumière sur les activités. Je crois que le soutien à l'égard de cette motion dépasse largement la rhétorique du ministre qui affirme qu'il est non partisan et qui, ensuite, nous blâme pour n'avoir rien fait au cours des 10 dernières années, pour ne pas avoir fait de réparations ni d'entretien. Je souhaitais souligner ce point avant de passer au vote.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Voulez-vous poursuivre le débat?

Nous sommes saisis de la motion proposée par M. Hardie.

Monsieur Aubin.

• (1235)

[Français]

M. Robert Aubin: Je n'ai toujours pas eu de nouvelles au sujet de ma proposition d'amendement, pour que nous ajoutions: « dans le respect du calendrier, compte tenu ». Le reste de la motion pourrait rester tel quel.

[Traduction]

La présidente: Nous allons mettre aux voix... S'agit-il d'un amendement favorable à vos yeux, monsieur Hardie?

M. Ken Hardie: Oui.

La présidente: M. Hardie accepte l'amendement.

Nous allons mettre aux voix la motion modifiée de M. Hardie.

(La motion modifiée est adoptée.)

La présidente: C'est unanime. Nous avons vraiment un excellent groupe.

Merci beaucoup.

Je tiens à vous remercier vivement, monsieur le ministre Champagne, d'avoir passé 90 minutes avec nous, entre quelques autres travaux.

La séance est suspendue. La séance reprendra à huis clos pour qu'on puisse examiner les travaux du Comité.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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