



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 004 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 7 mars 2016

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 7 mars 2016

• (1530)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance est ouverte.

Bienvenue à la quatrième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous étudions le mandat du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

Nous accueillons aujourd'hui le ministre Sohi. Bienvenue, monsieur le ministre. Au nom des membres du Comité, j'aimerais vous remercier d'avoir accepté notre invitation aussi rapidement et vous féliciter de votre nouveau rôle. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de vous parler et de vous poser de nombreuses questions sur votre important portefeuille.

Conformément à l'article 81(4) du Règlement, nous étudions le Budget principal des dépenses 2016-2017, et les crédits 1, 5 et 10 sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada.

Monsieur le ministre, je vous donne la parole. Pourriez-vous nous présenter les fonctionnaires qui vous accompagnent aujourd'hui?

L'hon. Amarjeet Sohi (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités): Avec plaisir.

Tout d'abord, je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant le Comité.

J'aimerais également féliciter la présidente, Luc Berthold et Linda Duncan d'avoir été élus aux postes de présidente et vice-présidents du Comité.

On m'a demandé de comparaître aujourd'hui pour vous parler de mon rôle dans l'élaboration d'un plan d'infrastructure de 10 ans et de la mise en oeuvre d'un Nouveau Fonds Chantiers Canada réorienté. Je tiens aussi à discuter de ce que fait mon ministère pour appuyer l'engagement pris par le gouvernement à l'égard de la transparence et de l'ouverture.

Aujourd'hui, je suis accompagné de mon sous-ministre, M. Tremblay, ainsi que des sous-ministres déléguées Yazmine Laroche et Helena Borges, et de la sous-ministre adjointe Darlene Boileau.

Pour commencer, je parlerai des postes du Budget principal des dépenses.

Le total des autorisations d'Infrastructure Canada pour 2016-2017 est de 3,9 milliards de dollars. Le Budget principal des dépenses du ministère comprend 2,1 milliards de dollars au titre du Fonds de la taxe sur l'essence, qui constitue un financement prévisible destiné aux municipalités canadiennes pour leurs priorités en matière d'infrastructure. Il prévoit aussi 1,6 milliard de dollars en fonds de contribution pour des projets d'infrastructure provinciaux et territoriaux. Le montant restant représente des fonds de fonctionnement visant à permettre à Infrastructure Canada d'administrer et de

mettre en oeuvre ces programmes, ainsi que des fonds qui serviront aux acquisitions de terrains pour le projet de corridor du nouveau pont Champlain et le pont international Gordie-Howe.

Les dépenses d'Infrastructure Canada suivent le rythme auquel les partenaires de financement réalisent leurs projets d'infrastructure et présentent ensuite les demandes de remboursement des dépenses admissibles. Si les bénéficiaires ne demandent pas le remboursement des dépenses qu'ils avaient prévues dans un exercice donné, Infrastructure Canada demande au Parlement de reporter les fonds des programmes en crédits pour les années à venir dans le but de répondre aux besoins de trésorerie de ces bénéficiaires.

Comme vous le savez, notre gouvernement s'est engagé à investir 60 milliards de dollars sur les 10 prochaines années dans de nouvelles infrastructures. Ce financement n'apparaît pas dans notre Budget des dépenses de 2016-2017, mais nous travaillons avec le ministre Morneau alors qu'il prépare le budget.

Je vais maintenant parler du plan d'infrastructure de 10 ans et de la réorientation du Nouveau Fonds Chantiers Canada.

Chacun dans cette salle sait que les investissements consacrés aux infrastructures entraînent des avantages importants, à court et à long terme. Les investissements bien planifiés dans les infrastructures favorisent la croissance économique et la création d'emplois, et laissent un héritage durable aux Canadiens.

Mais les infrastructures sont beaucoup plus que des structures en tant que telles. C'est bien plus que du béton et des canalisations, des routes et des ponts, des autobus et des voies de chemin de fer. Les infrastructures concernent avant tout les gens. C'est ce qui relie les Canadiens à leurs collectivités et qui leur permet d'y jouer un rôle actif, tant sur le plan social que sur le plan économique.

C'est ce qui aide les parents à bien dormir la nuit, en sachant que leurs enfants auront une eau propre et sûre à boire. C'est ce qui permet d'offrir un refuge, un abri sûr à une femme qui fuit la violence familiale, ou un logement propre et sécuritaire à quelqu'un qui n'a pas d'autre choix. C'est aussi ce qui contribue à offrir aux Canadiens des emplois décents et bien rémunérés, ce qui leur permet d'élever une famille et de lui offrir une qualité de vie élevée. Les infrastructures permettent tout cela.

Les infrastructures sont le fondement qui façonne nos collectivités, ce qui fait qu'il est plus agréable d'y vivre, ce qui les rend plus durables, et en fait des lieux où nous voulons vivre, travailler et nous divertir. Nos investissements dans les infrastructures doivent être faits de manière stratégique et concertée et avec une vision à long terme. Ils doivent cibler des projets qui non seulement sont prêts à être mis en chantier, mais aussi qui méritent d'être mis en oeuvre.

Tous les ordres de gouvernement doivent jouer un rôle égal dans l'édification de collectivités fortes, et je travaille en étroite collaboration avec nos partenaires gouvernementaux et les communautés autochtones, ainsi qu'avec les intervenants et les associations municipales dont nous sommes partenaires pour établir les infrastructures dont notre pays a besoin. La collaboration sera la clé de notre réussite.

J'ai déjà eu des discussions approfondies avec nos partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux, et j'ai également rencontré des maires de tout le pays et des représentants des communautés autochtones. J'ai rencontré à plusieurs reprises des représentants de la Fédération canadienne des municipalités. Le mois dernier, j'ai aussi rencontré des membres du Caucus des maires des grandes villes, et j'ai rencontré ceux d'autres associations importantes, notamment l'Association canadienne du transport urbain. Nous élaborons notre nouvelle approche relative aux infrastructures en collaboration avec nos partenaires. En travaillant ensemble, nous fournirons des fonds dédiés et prévisibles à long terme qui contribueront à l'édification des collectivités du XXI^e siècle.

Permettez-moi de vous parler de notre plan.

Nous nous sommes engagés à doubler les investissements du gouvernement fédéral dans les infrastructures pendant la prochaine décennie. Cela correspond à 60 milliards de dollars d'investissements supplémentaires au cours des 10 prochaines années. Ces fonds viseront trois secteurs stratégiques, à savoir le transport en commun, les infrastructures vertes et les infrastructures sociales. Et dans notre volonté de commencer à appuyer les collectivités aussitôt que possible, nous nous sommes également engagés à investir 10 milliards de ces nouveaux fonds dans les deux prochaines années.

Nous prévoyons également apporter des changements au Nouveau Fonds Chantiers Canada pour qu'il soit davantage axé sur les priorités en matière d'infrastructures stratégiques et propices au commerce, notamment les routes, les ponts, les corridors de transport, les ports et les passages frontaliers. De plus, nous examinons les possibilités de rendre le processus de demande plus souple et mieux adapté, afin de permettre aux collectivités de l'ensemble du pays d'avoir accès au financement plus rapidement et plus facilement.

Le défi qui nous attend maintenant est celui d'apporter rapidement dans notre économie les investissements destinés aux infrastructures, tout en veillant à agir de manière stratégique et à long terme. Notre travail et nos investissements des deux prochaines années doivent établir les bases d'un changement transformationnel à long terme.

Nous savons que les infrastructures du pays ne sont pas en bon état. L'évaluation récente de la Fédération canadienne des municipalités indique qu'un tiers des infrastructures municipales sont dans un état passable à très mauvais et qu'aux taux de réinvestissement actuels, ces infrastructures continueront de se détériorer. Lorsque j'ai consulté nos partenaires, ils m'ont répété qu'il faut absolument s'occuper de cet aspect essentiel de nos infrastructures, à savoir la remise en état et la réparation. En nous concentrant sur la remise en état de nos infrastructures existantes, nous pouvons réparer ce que nous avons déjà plutôt que de retarder les choses et qu'il en coûte davantage plus tard pour ces réparations.

Alors que nous commençons à investir dans les infrastructures, nous proposons également de faire des investissements qui peuvent améliorer la planification municipale, la gestion des actifs et la capacité de collecte des données. Cette approche aidera tous les ordres de gouvernement à prendre des décisions fondées sur des faits probants et à nous amener sur une voie plus durable.

En effectuant des investissements ciblés dans les projets d'infrastructure sociale, verte et de transport en commun, et en réorientant le Nouveau Fonds Chantiers Canada, nous serons en mesure de répondre aux vrais besoins des collectivités canadiennes.

Enfin, comme je l'ai mentionné dans mon exposé, je souhaite parler de l'engagement pris par mon ministère à l'égard de la transparence et de l'ouverture. Comme de nombreux autres ministères, mon ministère a affiché sur son site Web la table des matières du cahier d'information que j'ai reçu lors de mon assermentation comme ministre. N'importe qui peut communiquer avec le ministère pour demander à recevoir sans frais un exemplaire de mes documents d'information.

Nous avons aussi mis en ligne les ententes signées relatives aux travaux réalisés dans le cadre du projet du nouveau pont Champlain. Le mois dernier, nous avons affiché une ventilation du financement restant au titre du Nouveau Fonds Chantiers Canada pour chaque province et territoire, ce qui donne une idée précise du financement restant dont nous voulons accélérer le versement dans les mois et années à venir, comme nous nous sommes engagés à le faire. J'ai également affiché des mises à jour sur notre site Web, afin d'informer les Canadiens de ce que j'ai fait en tant que ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, des partenaires que j'ai rencontrés, des réunions auxquelles j'ai participé et des projets que je suis allé voir.

Comme vous le savez, notre gouvernement a un plan ambitieux d'édifier des collectivités durables et inclusives. En travaillant en partenariat avec les autres ordres de gouvernement et des intervenants clés, nous pouvons élaborer et mettre en oeuvre un plan stratégique, concerté et fondé sur des faits probants, c'est-à-dire un plan qui nous aidera à bâtir des collectivités où chaque Canadien voudra vivre.

Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

• (1535)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Je vous suis reconnaissante d'avoir été bref. Il vous reste deux minutes, ce qui permettra aux membres du Comité d'avoir plus de temps pour poser des questions.

La parole est d'abord à Mme Watts, du Parti conservateur. Elle a six minutes.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci beaucoup. Je vous suis reconnaissante, à vous et à votre personnel, de prendre le temps de comparaître devant le Comité. Cela nous donne l'occasion d'établir un bon dialogue et d'étoffer certaines questions.

Tout d'abord, je tiens à vous remercier. Vous avez mentionné le Fonds de la taxe sur l'essence à maintes reprises, et je tiens à vous remercier de l'avoir fait. Comme vous le savez, ce fonds existe depuis environ une décennie. Notre gouvernement a connu beaucoup de succès avec ce fonds et il a, bien sûr, réussi à le doubler et à l'indexer pour le rendre permanent. Il a beaucoup aidé les collectivités. Je l'ai également utilisé lorsque j'étais mairesse.

J'ai quelques questions sur le plan d'infrastructure sur 10 ans. Je sais qu'il est en cours, mais lorsque vous dites qu'on n'ajoutera pas de fonds supplémentaires au plan parce que cela n'est pas dans le budget, est-il prévu que ces fonds soient dans le budget?

Je pose la question, car on a annoncé, je pense, 10 millions de dollars au cours des deux prochaines années pour les travaux routiers. Le premier ministre a également annoncé 2 milliards de dollars sur deux ans pour des projets qui visent à réduire la pollution causée par les émissions de carbone, et 5,4 milliards de dollars sur quatre ans pour des projets d'infrastructure verte.

Ces sommes sont-elles déjà prévues dans le budget et non dans les fonds supplémentaires...? Dans le cadre de ce volet, ces sommes dépassent de 20 milliards de dollars le budget existant.

• (1540)

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vous remercie d'avoir posé la question.

Nous nous sommes engagés à dépenser 10 milliards de dollars en fonds supplémentaires...

Mme Dianne L. Watts: Des fonds existants.

L'hon. Amarjeet Sohi: ... les fonds supplémentaires que nous nous sommes engagés à dépenser pendant la campagne électorale dans l'infrastructure verte, l'infrastructure sociale et l'infrastructure de transport en commun. Il s'agit donc de 10 milliards de dollars supplémentaires qui feront partie du processus d'approbation du budget. C'est le nouvel engagement que nous avons pris en plus de celui visant à accélérer le financement déjà offert aux collectivités dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada.

Vous vous souvenez peut-être qu'en 2014, le gouvernement précédent a affecté 14 milliards de dollars dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada. Une très petite partie de cet argent a été dépensée jusqu'ici, et il reste donc à engager 9 milliards de dollars dans une composante et 3 milliards dans une autre. Notre objectif est d'engager ces fonds à mesure que des projets nous sont présentés par les provinces, car c'est l'argent des provinces, et il est réparti dans chacune d'elles. De plus, il y a le nouvel engagement de 10 milliards de dollars pour l'infrastructure verte, l'infrastructure sociale et l'infrastructure de transport en commun au cours des deux prochaines années, et cela fait partie du processus budgétaire.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. J'aimerais approfondir la question, car surtout en ce qui concerne le Fonds vert... Encore une fois, merci d'utiliser le Fonds vert. Nous l'avons créé en 2009. En ce qui concerne les 20 milliards de dollars pour chaque volet et les 10 milliards de dollars sur les deux prochaines années, quelle somme sera affectée à chaque volet?

L'hon. Amarjeet Sohi: Au cours des 10 prochaines années, dans l'ensemble, nous nous sommes engagés à...

Mme Dianne L. Watts: Non, sur deux ans.

L'hon. Amarjeet Sohi: Sur 10 ans — permettez-moi d'expliquer cela. Au cours des 10 prochaines années, on prévoit 20 milliards de dollars pour les transports en commun, 20 milliards de dollars pour l'infrastructure verte et 20 milliards de dollars pour l'infrastructure sociale.

Mme Dianne L. Watts: Oui.

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous nous sommes donc engagés à dépenser, au cours des deux prochaines années, 10 milliards de dollars de cet argent et de les répartir également entre chaque catégorie. Sur deux ans, cela fera 3,4 milliards de dollars dans chaque...

Mme Dianne L. Watts: Dans chaque volet?

L'hon. Amarjeet Sohi: Dans chacune des trois catégories.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. C'est en plus des fonds existants...

L'hon. Amarjeet Sohi: C'est en plus du Nouveau Fonds Chantiers Canada existant.

Mme Dianne L. Watts: Le montant déjà existant? D'accord.

Je sais qu'on a éliminé la présélection des PPP. Y aura-t-il une sélection supplémentaire pour des projets d'infrastructure qui s'ajoutent à cela? Je sais qu'on l'a éliminée pour accélérer le processus. Ajoutera-t-on des processus supplémentaires?

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous tentons de simplifier certains de ces processus afin de faire parvenir les ressources aux collectivités le plus rapidement et efficacement possible. Une partie de ce processus de simplification consiste à éliminer la présélection des PPP pour les projets de plus de 100 millions de dollars.

Mme Dianne L. Watts: D'accord.

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous ne sommes pas propriétaires des infrastructures que nous soutenons; elles appartiennent aux collectivités. Nous croyons que les promoteurs privés devraient pouvoir choisir le processus d'approvisionnement de leurs projets et décider s'ils veulent participer à un PPP ou non. Cette décision devrait leur revenir.

Notre travail consiste à vérifier si ces projets répondent aux critères fédéraux dans le cadre de financement en place. Au cours de l'élaboration du nouveau cadre de financement pour les 10 milliards de dollars supplémentaires, nous déterminerons les critères qui viendront appuyer les objectifs du gouvernement fédéral visant à faire croître l'économie et à accroître la productivité et l'efficacité, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à bâtir des collectivités inclusives.

• (1545)

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, madame Watts, mais votre temps est écoulé.

Mme Dianne L. Watts: Merci, monsieur le ministre.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente. J'aimerais également remercier le ministre d'être avec nous aujourd'hui. Nous avons tous hâte de discuter avec vous.

Dans votre exposé, vous avez mentionné à quel point il était important que le secteur des transports soit adapté au contexte économique, comme il a été récemment souligné dans le rapport Emerson. Vous avez, à juste titre, souligné la nécessité de rendre le processus de demande plus efficace et de privilégier les infrastructures qui favorisent le commerce et ces priorités, notamment les corridors de transport, les ports et les passages frontaliers.

Monsieur le ministre, le ministre des Transports a récemment présenté au Parlement un rapport sur l'examen de la Loi sur les transports au Canada et a formulé quelques recommandations. L'une de ces recommandations vise l'infrastructure des transports. Dans le rapport, on recommande au gouvernement fédéral d'élaborer un plan d'infrastructure de transport exhaustif et à long terme qui s'échelonne sur 20 à 30 ans.

Madame la présidente, par votre entremise, j'aimerais poser une question au ministre. Le gouvernement a-t-il l'intention de mettre en oeuvre les recommandations, et si c'est le cas, quelles sont les échéances liées à l'élaboration de ce plan et quel est le rôle d'Infrastructure Canada dans l'ensemble de sa mise en oeuvre?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vous remercie d'avoir posé la question.

Madame la présidente, j'aimerais répondre à la question par votre entremise. Vous vous souvenez peut-être qu'une partie de la lettre de mandat du premier ministre vise à réorienter le Nouveau Fonds Chantiers Canada existant pour qu'il soit plus axé sur l'infrastructure favorisant le commerce. En consultation avec mon collègue, le ministre Garneau, nous étudions la façon d'harmoniser une partie du financement de l'infrastructure dont nous disposons avec les résultats de l'examen de la Loi sur les transports au Canada qui est en cours. Le ministre Garneau sera en mesure de vous donner les détails de cet examen, des progrès accomplis et de sa durée.

Vous avez parfaitement raison. Pour faire croître l'économie, nous devons avoir des corridors de transport efficaces pour transporter nos biens et nos services. Nous améliorerons nos échanges commerciaux internationaux grâce aux travaux que nous effectuons sur le pont Gordie-Howe et le nouveau pont Champlain, et nous appuierons les investissements supplémentaires dans les corridors commerciaux. Il s'agit de quelques-unes des exigences. Le premier ministre s'attend à ce que mon ministère collabore avec celui du ministre Garneau, et c'est ce que nous faisons.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre. Je suis enthousiaste à l'idée, et j'espère que le processus sera rapide.

Cela concerne le transport des biens commerciaux, mais parlons maintenant des déplacements des personnes et de l'engagement du gouvernement d'investir 60 milliards de dollars supplémentaires dans cette infrastructure. La lettre de mandat indique que les transports en commun, l'infrastructure sociale et l'infrastructure verte sont des priorités en ce qui a trait à l'investissement dans l'infrastructure.

Comment ces priorités seront-elles reflétées dans le nouveau plan d'investissement en infrastructure? Ces priorités auront-elles des répercussions sur les sommes investies par le gouvernement fédéral dans d'autres types d'infrastructure?

L'hon. Amarjeet Sohi: En réponse à votre première question, par l'intermédiaire de la présidence, cela n'aura aucune incidence sur le financement existant. Il s'agit de fonds supplémentaires qui s'ajoutent au financement auquel les collectivités ont actuellement accès. Le transport en commun est essentiel à l'accroissement de la productivité et de l'efficacité de notre économie. Ceux qui habitent dans un centre urbain savent combien la congestion touche les gens des grandes villes. Nous voulons régler ce problème. C'est pourquoi nous avons décidé d'investir 20 milliards de dollars dans le transport en commun.

Nous aiderons aussi d'autres collectivités à financer leur transport en commun par l'intermédiaire du Fonds Chantiers Canada et du financement supplémentaire qui est offert. En ce qui concerne les infrastructures sociales, nous nous concentrerons sur le logement — les logements abordables, les logements sociaux, les logements pour aînés et les refuges pour les femmes fuyant la violence conjugale —, ainsi que les établissements d'éducation de la petite enfance et les installations culturelles et récréatives. Quant aux infrastructures vertes, nous voulons aider les collectivités à mieux s'adapter aux changements climatiques et leurs effets, comme les inondations. Nous voulons appuyer les technologies vertes. Nous voulons nous assurer que les collectivités autochtones canadiennes ont accès à une eau potable salubre. Nous voulons mettre fin aux avis d'ébullition dans ces collectivités.

Ce seront les priorités des trois nouveaux volets; cela s'ajoute à ce que nous appuyons déjà grâce au financement existant.

• (1550)

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente. Merci, monsieur le ministre.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Madame Duncan.

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD): C'est un plaisir de vous accueillir ici, monsieur le ministre. Je vous présente mes sincères condoléances pour le décès de votre père.

Je vous suis reconnaissante de votre dévouement. Vous continuez de faire un bon travail. Je vous en félicite.

Certaines de mes questions ont été posées, mais j'aimerais avoir un peu plus de détails. Je suis d'accord avec vos anciens collègues, dont le maire Iveson, d'Edmonton. Je sais que les conseils municipaux, à Edmonton et ailleurs, appuient l'idée de s'éloigner des PPP, à moins qu'ils aient décidé de choisir cette option. L'une des questions qui ont été soulevées par le maire de ma ville et par d'autres maires est liée aux villes qui ont, essentiellement, été forcées à mener des projets en PPP, comme le prolongement des réseaux de TLR. Les villes n'ont reçu du gouvernement fédéral que le quart du financement plutôt que le tiers qui leur avait été promis. Apporterez-vous des ajustements à cet égard pour que les villes qui ont été contraintes à mener des projets en PPP puissent avoir un financement équitable?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vous remercie de la question; je vous dirais, par l'intermédiaire de la présidence, que vous avez tout à fait raison. L'une des raisons pour lesquelles nous avons éliminé l'exigence relative à la présélection des PPP était de permettre aux municipalités de prendre leurs propres décisions. L'autre aspect, que vous avez mentionné, c'est que cela limitait le financement destiné aux municipalités à 25 % du total des coûts admissibles du projet. Selon le modèle traditionnel, les municipalités pouvaient recevoir jusqu'au tiers du montant, voire 50 % dans certains cas, selon le projet, tandis que la formule de PPP était assortie d'un plafond de 25 %.

Lorsque nous aurons éliminé la condition relative aux PPP, nous ajusterons la formule de partage des coûts pour les projets majeurs du volet des Grandes infrastructures.

Mme Linda Duncan: Je suis certaine que les maires aimeraient entendre qu'il y aura des ajustements pour les projets déjà approuvés, mais soit.

Une des recommandations du rapport Emerson, le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada, était que le gouvernement fédéral aide les municipalités qui souhaitent faire déplacer des voies ferrées ou qui veulent régler le problème des voies ferrées qui représentent un risque pour la sécurité des collectivités.

Je sais que la question des fonds fédéraux réservés à cette fin est l'une des trois priorités cernées par la Ville d'Edmonton, et probablement par diverses municipalités des Prairies. Je me demande si vous avez songé à créer un fonds distinct, possiblement en collaboration avec le ministère des Transports et avec la participation financière des sociétés ferroviaires, pour régler les problèmes de sécurité et les problèmes liés à la circulation ferroviaire, pour déplacer ces voies ferrées ou pour construire des passages supérieurs et des passages souterrains.

L'hon. Amarjeet Sohi: Madame la présidente, l'une des choses que j'ai mentionnées dans mon exposé est la réorientation du Fonds Chantiers Canada. Il compte trois volets: les petites collectivités, les infrastructures provinciales et territoriales et les infrastructures nationales. Nous avons l'intention de discuter de l'harmonisation possible à cet égard avec le ministère du ministre Garneau, en fonction de l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

En ce qui concerne les projets que vous avez mentionnés, je suis très au fait de la situation. Je viens d'Edmonton. Je me dois de préciser que je travaille avec des gens formidables au sein de ce ministère. Nous sommes en communication constante avec tous les maires du pays, de même qu'avec nos homologues provinciaux et territoriaux, qui connaissent les besoins des municipalités et savent comment ces besoins cadrent dans nos priorités. Nous collaborons avec les provinces et les municipalités de façon à les appuyer pour la construction des infrastructures nécessaires dont elles ont besoin, qu'il s'agisse de l'élimination de passage à niveau, de construction de sauts-de-mouton ou de tout autre type d'infrastructure.

Mme Linda Duncan: Je ne suis pas certaine d'avoir obtenu une réponse claire, mais j'y reviendrai plus tard.

Ma troisième question porte sur les infrastructures du Nord. Évidemment, en Alberta, nous avons souvent tendance à penser que nous sommes en partenariat avec les Territoires du Nord-Ouest, en raison des nombreux échanges entre les deux. Je suis heureuse d'apprendre qu'une bonne partie des 20 milliards de dollars consacrés aux infrastructures vertes est destinée aux collectivités nordiques ou isolées.

Je sais que les Territoires du Nord-Ouest ont décidé d'effectuer le virage des carburants diesel coûteux et sales aux énergies renouvelables. Je me demande si vous pourriez me dire avec précision, selon vous, ce qui sera inclus dans les infrastructures vertes, et j'aimerais savoir ce qui relève de votre ministère et ce qui relève du ministère des Ressources naturelles. S'agit-il du genre de projets que vous pourriez financer?

• (1555)

L'hon. Amarjeet Sohi: Comme je l'ai indiqué plus tôt, madame la présidente, le volet des infrastructures vertes sera axé sur l'eau potable, le traitement des eaux usées, les technologies propres et les mesures d'atténuation des inondations.

J'ai rencontré le caucus des députés du Nord, et je suis prêt à rencontrer tout député du Nord, ou d'ailleurs, qui souhaiterait faire part de ses préoccupations au ministère. Nous avons pris note des préoccupations liées à la transition du diesel au système d'alimentation électrique pour les infrastructures des Territoires du Nord-Ouest.

Je ne peux vous donner de réponse précise pour le moment, parce que nous sommes encore à l'étape de la définition des critères pour le nouveau financement — les 10 milliards de dollars pour les deux prochaines années —, mais j'espère pouvoir vous présenter une mise à jour à mesure que nous progresserons dans ce dossier.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre. Est-ce vrai que vous avez déjà été chauffeur d'autobus?

L'hon. Amarjeet Sohi: Oui, c'est vrai.

M. Ken Hardie: Nous avons donc un partisan du transport en commun dans la salle, c'est certain. C'est une bonne chose.

Je souligne au passage qu'il était formidable de vous voir à la conférence de presse qui a été donnée à Surrey il y a quelques semaines déjà, pour annoncer le lancement, en Colombie-Britannique, de 53 projets de remise en état. Ces projets ne seront pas vraiment des occasions de tenir des cérémonies d'inauguration lorsqu'ils seront terminés, mais ce sont des initiatives essentielles qui seront certainement utiles à ces collectivités.

Je sais que la remise en état sera la priorité au cours des deux premières années, mais à Surrey et dans la région métropolitaine de Vancouver, les gens attendent avec impatience l'expansion du réseau de transport en commun rapide. Je suppose que la question qui se pose est de savoir si c'est pour bientôt.

L'hon. Amarjeet Sohi: Comme je l'ai indiqué dans mon exposé, madame la présidente, je dirais que le tiers des infrastructures municipales est en mauvais état, essentiellement. Nous devons investir dans la remise en état, la modernisation et l'optimisation des infrastructures existantes de façon à mieux en tirer parti.

Cependant, cela ne veut pas dire que nous n'appuierons pas de nouveaux projets. Dans mes discussions avec les provinces et les municipalités, j'ai clairement indiqué que nous nous concentrerons sur la réfection au cours des deux premières années, mais que les municipalités qui ont investi dans leurs infrastructures existantes et qui les ont bien entretenues devraient pouvoir utiliser cet argent pour de nouveaux projets. Il n'est pas question de faire une chose au détriment d'une autre. Cela dépend des priorités de chacune des municipalités.

En ce qui concerne votre communauté, si la municipalité choisit de se concentrer sur la construction de nouvelles infrastructures, nous travaillerons avec elle. Si elle souhaite se concentrer sur la conception ou les travaux préliminaires liés à la construction de nouvelles infrastructures, nous travaillerons avec elle. Si elle veut utiliser l'argent pour la réfection d'infrastructures existantes, nous travaillerons avec elle. Nous croyons que les collectivités ont une meilleure connaissance de leurs propres besoins, et notre rôle est de collaborer avec elles pour les appuyer à cet égard.

M. Ken Hardie: Par l'intermédiaire de la présidence, monsieur le ministre, j'aimerais savoir comment vous arrivez à concilier les deux aspects. D'une part, il y a le respect des orientations des municipalités et le fait que les décisions quant aux projets retenus relèvent des municipalités. D'autre part, en tant que ministre, vous devez lancer des projets d'infrastructure qui contribuent aux fondations économiques du pays et qui nous aideront à stimuler notre économie, pas seulement à l'échelle nationale, mais aussi à l'échelle internationale.

L'hon. Amarjeet Sohi: Ce que j'ai appris jusqu'à maintenant dans mes discussions avec divers partenaires, c'est qu'il existe de nombreux points communs entre les objectifs des administrations locales et des provinces et ceux du gouvernement fédéral. Il s'agit donc de miser sur ces intérêts et objectifs communs et de travailler en ce sens.

Dans les trois catégories pour lesquelles nous offrirons du nouveau financement, nos objectifs sont très clairs. Nous voulons nous concentrer sur le transport en commun afin de réduire la congestion. Nous voulons nous concentrer sur les infrastructures sociales afin de mettre en place des collectivités durables et inclusives. Quant aux infrastructures vertes, elles sont liées aux changements climatiques et à l'établissement de collectivités résilientes. Nous appuierons les projets liés à ces trois objectifs généraux, ainsi que les projets et les couloirs commerciaux dans le cadre du Fonds Chantiers Canada existant.

J'espère que cela répond à votre question.

• (1600)

M. Ken Hardie: Me reste-t-il du temps?

La présidente: Vous avez deux minutes.

M. Ken Hardie: Oh, excellent. Je peux donc poser une autre question.

Le rapport Emerson, dont ma collègue a parlé plus tôt, traitait du déplacement des voies ferroviaires loin des zones bâties existantes. À Surrey-Sud, nous avons la voie ferroviaire de la société Burlington Northern Santa Fe, qui traverse White Rock et qui longe la côte. La voie est de plus en plus touchée par les effets des changements climatiques: érosion, failles, etc. Le financement des infrastructures vertes qui est offert afin de rendre les collectivités plus résilientes aux changements climatiques pourrait-il être une source de financement, parmi d'autres, pour le déplacement de cette voie ferroviaire?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vais demander à mon sous-ministre de parler des liens et de la collaboration entre mon ministère et le ministère des Transports, car jusqu'à il y a quelques jours, les sous-ministres travaillaient pour les deux ministères en même temps. Nous n'avons pas encore défini les critères pour les infrastructures vertes.

M. Jean-François Tremblay (sous-ministre, Transports, Infrastructure et Collectivités, ministère des Transports): Comme vous le savez, le rapport sur l'examen de la LTC comprend 60 recommandations. On y retrouve aussi beaucoup de grands principes; c'est un rapport d'une portée exceptionnelle. Il est trop tôt pour se prononcer avec exactitude sur la teneur de la réponse au rapport. Le ministre Gameau mènera des consultations et préparera la réponse du gouvernement au cours du prochain mois. C'est dans ce contexte qu'on cherchera à déterminer comment donner suite à cette recommandation et aux 59 autres recommandations. Honnêtement, je pense qu'il est trop tôt pour le savoir.

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le ministre, d'être venu au Comité. Je vous suis vraiment reconnaissant d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer.

Je viens d'une région composée de petites municipalités et de collectivités rurales. Lorsqu'il est question d'infrastructures, à l'échelle fédérale, on a tendance à se concentrer sur les grandes villes. C'est ce que démontrent les réunions avec les maires des grandes villes.

Avez-vous — vous-même ou le ministère — des plans quelconques pour vous assurer que les petites municipalités et les collectivités rurales ne sont pas laissées pour compte et que leurs besoins en matière d'infrastructures sont satisfaits?

L'hon. Amarjeet Sohi: Madame la présidente, je remercie le député de la question.

Vous avez tout à fait raison. Nous n'avons pas l'intention de faire l'un au détriment de l'autre. Dans l'ensemble, nous nous sommes engagés à investir 60 milliards de dollars sur 10 ans. Vous constaterez que les petites collectivités, les collectivités de taille moyenne et les grands centres urbains recevront leur juste part du financement.

Dans nos discussions avec d'autres partenaires, nous avons aussi appris qu'une approche universelle ne fonctionne pas. La souplesse doit faire partie intégrante de notre système, qui doit être conçu de façon à satisfaire aux besoins distincts de chaque collectivité, petite, moyenne ou grande. Les centres urbains ont des besoins en matière de transport en commun, mais les collectivités plus petites peuvent avoir besoin d'installations d'eau, d'un centre de loisirs ou des besoins quelconques en matière d'infrastructures sociales ou d'infrastructures vertes.

Notre plan sera conçu en fonction de la diversité de notre pays et sera suffisamment souple pour satisfaire aux besoins de toutes les collectivités, peu importe leur taille.

M. Sean Fraser: J'aimerais revenir sur un commentaire concernant le transport en commun dans ma circonscription. Je sais qu'un investissement modeste dans le transport en commun pourrait faire oeuvre de transformation. Le manque d'accès aux transports en commun a un effet disproportionné sur les gens qui vivent dans la pauvreté, les personnes âgées et les personnes handicapées. Même si ce genre de projet est habituellement réservé aux grandes villes, les projets de transport en commun dans les petites collectivités qui n'ont pas nécessairement les moyens de faire la contribution habituelle d'un tiers sont-ils toujours envisagés?

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous avons des discussions continues et exhaustives avec les maires de partout au pays et avec la Fédération canadienne des municipalités. On nous a notamment parlé de la capacité des municipalités à verser leur part de financement, soit le tiers, qui leur est habituellement demandée par le gouvernement fédéral. Nous portons une grande attention à leur propos. Nous reconnaissons les difficultés auxquelles les municipalités sont confrontées. Nous examinerons diverses options durant l'élaboration de notre nouveau plan concernant le nouveau financement. Je ne sais pas quelles seront ces options pour le moment.

Je tiens à préciser que nous ne pouvons modifier la formule de financement actuelle pour le financement offert dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, qui est à mi-parcours. Certaines collectivités ont déjà reçu leur part d'un tiers. Si nous modifions la formule à mi-parcours, cela complique notre relation avec les provinces et les municipalités. Pour le nouveau financement, nous étudions une nouvelle formule afin de déterminer la contribution que le gouvernement fédéral devrait verser pour les infrastructures municipales.

● (1605)

M. Sean Fraser: J'aimerais prendre une direction un peu différente.

Des ONG et des organisations communautaires de ma circonscription s'adressent à moi pour me parler d'éléments d'infrastructure particuliers dont elles ont besoin et qui profiteraient vraiment beaucoup à ma propre collectivité. Avez-vous des conseils sur la meilleure façon pour ces groupes d'obtenir des fonds d'infrastructure? Doivent-ils s'adresser à la province? Est-ce en s'associant à la municipalité? Est-ce en se servant de moi comme intermédiaire ou en s'adressant directement à votre bureau?

L'hon. Amarjeet Sohi: Selon le processus actuel, chaque collectivité accorde la priorité à ses propres projets et utilise ses propres processus internes pour ensuite les soumettre à la province. La province nous les transmet ensuite. C'est le processus actuel. Pour les nouveaux fonds, nous ne savons pas encore quel sera le processus ou le mécanisme que nous mettrons en place. En ce qui concerne les fonds existants, si une collectivité a un projet qu'elle veut nous soumettre, le projet doit passer par la collectivité locale, puis par la province avant de se rendre à nous.

M. Sean Fraser: Quand vous parlez de la collectivité, je présume que vous parlez de l'administration municipale?

L'hon. Amarjeet Sohi: Pas nécessairement. Parfois, si la municipalité est un partenaire de financement, elle va alors faire la promotion du projet et le défendre. Dans la plupart des cas, selon mon expérience, les municipalités sont partenaires, pour ces éléments d'infrastructure communautaire.

M. Sean Fraser: Je vais vous signaler, alors, que d'après mon expérience, certaines collectivités font partie d'une municipalité plus importante, mais parce que ces collectivités ne se trouvent pas dans le centre urbain, elles se sentent parfois ignorées. Je vais vous demander, dans les discussions que vous aurez, de ne pas oublier ces collectivités.

L'hon. Amarjeet Sohi: D'accord.

M. Sean Fraser: Me reste-t-il du temps, madame la présidente?

La présidente: Trente secondes.

M. Sean Fraser: J'ai une brève question, alors.

En ce qui concerne l'infrastructure verte, vous avez mentionné que l'atténuation des inondations était une priorité. Est-ce qu'on accordera aussi de l'importance aux mesures de protection contre le temps violent?

Je vis dans un secteur où les collectivités de pêche sont nombreuses. Souvent, les pêcheurs vont éviter certains ports à cause des eaux agitées. Est-ce que le plan d'infrastructure verte pourrait inclure des projets comme l'installation de brise-lames qui protégeraient les ports contre le temps violent?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vous remercie de m'avoir parlé de cela. Nous allons tenir compte de cela dans l'élaboration de notre plan.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Berthold, vous avez six minutes.

[Français]

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

Monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous recevoir aujourd'hui et d'accueillir votre équipe, que nous avons eu l'occasion de rencontrer il y a deux semaines.

Je vais poursuivre un peu dans la même veine que mon collègue et parler des petites communautés dans quelques instants, mais je veux d'abord revenir sur une autre question. Nous avons eu l'occasion, dans le cadre des budgets supplémentaires, d'aborder la question du pont Champlain et de l'abolition du péage. Nous avons su qu'un montant de 4 milliards de dollars devrait être assumé par le ministère.

Ces sommes seront-elles prélevées à même l'argent neuf que le gouvernement veut injecter dans son plan d'infrastructure ou à même ses budgets existants?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vous remercie de cette question.

Madame la présidente, je tiens à assurer le Comité que le projet du pont Champlain ne sera pas imputé aux fonds d'infrastructure existants ou nouveaux, et que ce n'est même pas envisagé. Le coût du projet du pont Champlain est déjà intégré dans le cadre financier. Les recettes du péage n'auraient pas servi à payer le pont, mais elles se seraient ajoutées aux recettes générales du gouvernement.

La raison pour laquelle nous nous sommes engagés à retirer le péage du pont Champlain, c'est que ce pont en remplace un autre. Ce n'est pas un nouveau pont, et cela s'est fait sans aucune consultation des collectivités locales, des maires de la région ou du milieu des affaires locales. Les collectivités touchées par le péage n'ont pas été consultées au sujet du péage.

Nous allons honorer cet engagement à retirer le péage du pont Champlain, mais cela n'aura aucune incidence sur les fonds d'infrastructure à la disposition des collectivités, qu'il s'agisse des fonds existants ou des 60 milliards de dollars qui s'ajoutent, car tout

ce qui est lié au coût du pont Champlain est prévu dans le cadre financier.

•(1610)

[Français]

M. Luc Berthold: J'ai un peu de difficulté à croire qu'on puisse se priver de 4 milliards de dollars sans que cela ait de répercussions. Sauf erreur, le gouvernement va être privé de revenus, mais il va être obligé de vous verser les mêmes sommes qu'auparavant.

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Madame la présidente, comme je l'ai dit précédemment, le coût complet du pont Champlain est déjà prévu dans le cadre financier.

Les recettes du péage n'allaient pas servir à payer le pont. Elles allaient s'ajouter aux recettes générales du gouvernement. Il n'y a donc aucun lien, et il n'est pas question de soustraire des ressources à mon ministère pour compenser la perte de recettes du péage.

Je peux demander à Helena d'en dire un peu plus à ce sujet.

[Français]

Mme Helena Borges (sous-ministre déléguée, Transports, infrastructure et collectivités, ministère des Transports): Comme on l'a dit il y a deux semaines, la somme totale du coût du nouveau pont est déjà incluse dans le cadre fiscal. Aucun fonds supplémentaire n'est nécessaire pour défrayer les coûts du projet. C'est déjà approuvé. C'est déjà inclus dans le cadre fiscal.

M. Luc Berthold: On posera donc la question sur le manque de revenus lors d'une réunion d'un autre comité. Je vous remercie de votre réponse.

Par ailleurs, vous avez parlé du Fonds Chantiers Canada existant. Je connais plus particulièrement la situation du Québec, parce que j'ai été maire d'une municipalité. Je sais combien le Fonds Chantiers Canada peut aider les petites communautés à réaliser de grands projets. Cependant, il semble que les sommes soient difficiles à obtenir en ce moment au Québec.

Monsieur le ministre, où en sont les discussions pour permettre aux municipalités québécoises d'avoir enfin accès à ces sommes?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vous remercie de cette question. Vous avez tout à fait raison. On a affecté au Québec près de 176 millions de dollars dans le cadre du volet petites collectivités du Fonds Chantiers Canada existant, mais malheureusement, rien n'a en réalité été investi dans des collectivités du Québec. C'est la même chose dans d'autres provinces.

C'est la raison pour laquelle nous cherchons ce qui a pu faire obstacle à la capacité des provinces d'obtenir effectivement l'argent au moment opportun. Nous cherchons à simplifier nos processus. Nous cherchons à éliminer certains des obstacles pour que les provinces comme le Québec puissent obtenir leur juste part de l'argent qui se trouve actuellement dans le Fonds Chantiers Canada, aussi bien pour le volet petites collectivités que pour le volet provincial-territorial.

Quand j'ai pris en charge ce ministère, c'est une chose que j'ai constatée: pourquoi les collectivités n'obtiennent-elles pas le soutien qu'il leur faut? Nous voulons simplifier les choses et éliminer certains obstacles pour que les collectivités puissent obtenir l'argent dont elles ont besoin.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Sikand, vous avez six minutes.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci à vous d'être là, monsieur le ministre.

Je sais que vous êtes au courant du projet Missing Link. Nous en avons aussi parlé. À la lumière de notre discussion d'aujourd'hui, j'essaie de déterminer où il se situerait sur le plan du financement. Est-ce qu'un tel projet relèverait des autres types de projets d'infrastructure prévus pour les 60 milliards de dollars additionnels?

L'hon. Amarjeet Sohi: Ce qui s'est produit à ce jour, c'est que j'ai rencontré les maires de la région ainsi que le ministre des Transports et mon homologue de l'Ontario afin de comprendre en quoi ce projet est nécessaire. Il est très important pour les municipalités de la région et pour la province. Nous travaillons à les aider.

Du travail préparatoire est nécessaire non seulement pour déterminer la provenance des fonds, mais aussi, beaucoup, pour encourager certains des partenaires à venir à la table, qu'il s'agisse du CP, du CN ou d'autres intervenants. C'est là où nous en sommes.

Nous misons sur le rôle de facilitateur du gouvernement fédéral pour rassembler ces partenaires. Malheureusement, j'ai manqué la réunion parce que j'étais aux funérailles de mon père.

Le sous-ministre pourrait faire le point sur la réunion entre Transports et certains des autres intervenants.

• (1615)

M. Jean-François Tremblay: C'est une excellente question. Il est un peu tôt pour le savoir.

Il va falloir que nous attendions que le projet soit élaboré, et nous allons suggérer qu'il soit inclus dans le transport en commun. Certains le voient plutôt comme un corridor de transport qui ne se limiterait pas au transport en commun. Il faudra que nous poursuivions les discussions pour connaître les détails du projet avant de tirer des conclusions sur les enveloppes qui peuvent servir à cela. Quand la conception du projet sera plus avancée, nous verrons comment il correspond aux différentes enveloppes.

Une chose est certaine, comme l'a dit le ministre, c'est que nous discutons de cela depuis quelques mois avec l'Ontario et que c'est manifestement un projet que nous voulons examiner dans les détails. Comme vous le savez, c'est un très gros projet, très complexe.

Il va aussi falloir que nous en comprenions les premières étapes. Il y a le travail avec les compagnies de chemin de fer, et il faudra aussi une évaluation environnementale. Nous devons creuser davantage les détails du projet avant de savoir exactement l'enveloppe pertinente et de connaître l'échéancier.

M. Gagan Sikand: J'ai une deuxième question. Quels changements Infrastructure Canada va-t-il mettre en œuvre dans le but d'améliorer la transparence et la rapidité du processus d'approbation pour les projets d'infrastructure existants?

L'hon. Amarjeet Sohi: L'une des choses que j'ai mentionnées est l'élimination de la présélection des PPP, ce qui simplifiera une partie des processus. Nous nous penchons sur le moment des annonces et sur la façon de les faire, ainsi que sur la façon dont elles sont liées au degré de préparation des collectivités concernant la réalisation de ces

projets. Nous envisageons aussi d'apporter des changements qui vont tenir réellement compte des besoins de chaque province. Ce qui fonctionne pour l'Ontario ne fonctionne pas pour la Saskatchewan. Ce qui fonctionne pour la Saskatchewan ne fonctionne pas pour la Colombie-Britannique. Nous ne pouvons pas avoir une seule approche pour toutes les situations.

Ce sont les choses que nous explorons. J'espère pouvoir vous donner plus d'exemples concrets de ce que nous faisons, à ma prochaine comparution devant le Comité. Nous menons ces consultations à divers niveaux du ministère.

Notre but est de veiller à ce que les projets soient approuvés plus rapidement qu'ils le sont maintenant. Une fois qu'ils sont approuvés, nous devrions acheminer l'argent vers les collectivités dès que possible. Nous sommes à discuter de la façon d'y arriver.

M. Gagan Sikand: Merci de vos réponses, monsieur le ministre.

La présidente: Monsieur Arnold, c'est à vous.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, madame la présidente. Je veux remercier le ministre d'être venu aujourd'hui et de nous avoir consacré du temps. Mes condoléances pour la perte de votre père.

Les administrations locales sont celles qui connaissent le mieux les besoins locaux. On dirait que les décisions devront franchir de multiples approbations, d'abord à l'échelon municipal, puis au provincial, puis à votre niveau. Est-ce juste? Vous pourriez nous expliquer un peu plus cela.

L'hon. Amarjeet Sohi: Merci. Madame la présidente, selon le processus actuel, la collectivité locale établit le degré de priorité du projet et le soumet à son processus d'approbation. Il va ensuite à la province, puis à nous. Il nous faut de l'information additionnelle.

Il nous faut de l'information pertinente. Parfois, nous demandons de l'information en double. C'est ce que nous examinons, quand nous parlons de simplifier le processus et de déterminer là où nous pouvons éliminer l'inutile.

Nous ne retenons pas des projets qui sont complets et prêts à mettre en œuvre si les fonds sont en place et si les critères sont respectés. Ce que je veux, c'est que nous établissions des mesures de rendement et des normes rapidement afin de pouvoir évaluer le rendement par rapport aux normes.

Nous voulons que les projets soient approuvés le plus rapidement possible, mais il faut garder à l'esprit que nous voulons que nos objectifs soient atteints et que l'argent aille là où il doit aller. Les projets doivent être valables. Il ne doit pas s'agir de projets qui nous arrivent, sans égard aux résultats obtenus.

En effet, dans certains cas, il y a de multiples étapes à franchir, dont certaines sont inutiles. Nous explorons les façons de simplifier cela.

• (1620)

M. Mel Arnold: Merci.

J'ai remarqué, avec le discours du budget, qu'on parle maintenant plus de transport en commun que de transport tout court. Moi-même, député d'une région rurale, et d'autres députés de régions rurales avec lesquels j'ai discuté sommes préoccupés. Nous voulons nous assurer que les besoins en transport des autres régions de la province, hors des centres urbains, reçoivent la même attention.

Nous avons des corridors de transport que nous améliorons, mais ils ont encore besoin d'amélioration en raison de ce qu'il en coûte pour les construire.

Pouvez-vous nous parler un peu plus de la façon dont vous allez regarder ces projets-là aussi?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vous remercie de cette question.

Madame la présidente, le nouveau montant qui s'ajoute — les 60 milliards de dollars — est destiné à trois résultats stratégiques: le transport public, l'infrastructure verte et l'infrastructure sociale.

Avec le montant actuellement disponible, soit environ 13 milliards de dollars, des ressources sont incluses dans cette enveloppe de financement pour les projets de transport, y compris les projets routiers. Nous examinons les listes que nous recevons des provinces. Elles établissent l'ordre de priorité. Elles sont capables de le faire. Si une province détermine qu'il faut consacrer l'argent à la construction d'un pont, elle peut le faire. Si elle estime que l'argent doit aller à la construction du système de transport public, elle peut le faire. Nous ne déterminons pas où va l'argent. L'argent est attribué aux provinces, et les provinces déterminent leurs priorités.

Environ 13 milliards de dollars sont là pour des travaux d'infrastructure en transport, compte tenu des besoins des collectivités locales.

M. Mel Arnold: J'aimerais être sûr: est-ce de l'argent existant?

L'hon. Amarjeet Sohi: C'est le Fonds Chantiers Canada existant qui est là maintenant et qui a été instauré en 2014.

M. Mel Arnold: D'accord. Je continue, alors. Les nouveaux fonds vont-ils tous au transport en commun, et non au transport tout court?

L'hon. Amarjeet Sohi: Les 20 milliards de dollars sur 10 ans vont au transport en commun, mais si vous lisez la lettre de mandat que j'ai reçue du premier ministre, vous verrez qu'il m'a demandé de revoir la cible du Fonds Chantiers Canada existant pour qu'il soit axé sur le transport et les corridors commerciaux.

Puisque 20 milliards de dollars neufs sont déjà là pour le transport en commun, l'argent existant peut servir à d'autres besoins en transport. S'il n'y avait pas le montant qui s'ajoute, divers intervenants se battraient pour cet argent — les 13 milliards — pour répondre à divers besoins comme le transport en commun, les routes, le drainage ou les installations récréatives.

Ce qui arriverait, au bout du compte, c'est que les 60 milliards de plus réduiraient la pression sur les 13 milliards actuels, lesquels peuvent aller à d'autres projets d'infrastructure de transport.

M. Mel Arnold: Merci.

La présidente: Madame Duncan, vous avez trois minutes.

Mme Linda Duncan: Merci.

Je suis contente de voir que vous proposez une stratégie nationale en matière de logement. Notre parti et la FCM demandent une telle stratégie depuis très longtemps. Je suis sûre que vous en étiez, monsieur le ministre.

D'après ce que je comprends, votre ministère assumerait le rôle prépondérant d'une stratégie nationale en matière de logement,

même si une bonne partie de cette stratégie vise le logement abordable qui, comme votre personnel essaie de me l'expliquer, relève du ministre Duclos. Bien entendu, cela touche aussi les collectivités autochtones et les collectivités du Nord.

Pourriez-vous me dire si vous allez de l'avant avec votre stratégie nationale en matière de logement, qui vous allez faire intervenir dans cela, ce que cela va inclure et quelle partie de cela vous allez diriger?

• (1625)

L'hon. Amarjeet Sohi: Madame la présidente, il s'agit d'une responsabilité partagée entre mon ministère et celui du ministre Duclos. Son ministère assume le premier rôle concernant la participation des parties prenantes à la conception de la stratégie nationale en matière de logement. Je suis là pour soutenir ses initiatives. Nous pouvons vous fournir plus d'information sur cela, sur là où ils en sont en ce moment, mais c'est M. Duclos qui joue le rôle prépondérant concernant la conception d'une stratégie à long terme et des divers éléments que cela comporte. Cela se trouve dans la lettre de mandat, qu'il s'agisse du soutien aux coopératives, du rétablissement des subventions perdues ou de la transition à faire si elles ne sont pas rétablies. C'est son ministère qui prend la tête de cela.

Mme Linda Duncan: Monsieur le ministre, j'aimerais de l'information de suivi...

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous en fournissons.

Mme Linda Duncan: ... qui expliquerait cela, parce que quand je regarde le tiers de vos 20 milliards de dollars pour le logement, pour les aînés et tout le reste, je présume que cela engloberait les coopératives. Comme vous le savez, il y a huit coopératives dans ma circonscription. Ces gens s'inquiètent beaucoup de voir l'entente sur leur soutien disparaître.

L'hon. Amarjeet Sohi: Oui.

Mme Linda Duncan: Même si votre lettre de mandat dit que vous allez travailler à la stratégie nationale en matière de logement, devons-nous parler à un autre ministre?

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous allons vous revenir à ce sujet, parce que je ne peux vous donner la réponse. C'est une responsabilité partagée. S'il est une chose que le premier ministre attend de nous tous, c'est que nous travaillions en collaboration avec chaque ministère pour nous acquitter du mandat que les Canadiens nous ont confié. Le logement en fait partie, et l'élaboration d'une stratégie nationale en matière de logement est hautement prioritaire pour notre gouvernement, ainsi que pour tous les Canadiens, je dirais. Vous préconisez cela depuis fort longtemps; je comprends que la FCM le fait aussi.

Nous allons vous revenir au sujet d'où nous en sommes et vous faire une mise à jour.

La présidente: Madame Watts, vous avez six minutes.

Mme Dianne L. Watts: Merci beaucoup.

Je veux comprendre un peu le processus. Je sais que lorsque le Fonds Chantiers Canada a vu le jour, le processus de consultation comprenait un comité directeur composé de 33 experts en infrastructure, 200 partenaires, 12 tables rondes ministérielles, 18 mémoires et la participation de la Fédération canadienne des municipalités. Le processus de consultation a été enclenché. Le gouvernement fédéral finançait plus de 43 000 projets partout au Canada, dont 688 projets d'infrastructure verte et 33 projets de transport en commun. À l'heure actuelle, dans le volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada, plus de 900 projets ont été approuvés, parmi lesquels 590 ont été achevés et 410 sont en cours. Nous avons été classés au deuxième rang des pays du G7 pour ce qui est des investissements dans l'infrastructure publique.

Je sais qu'il est important de poursuivre le programme dans son ensemble et je suis donc heureuse de voir à certains égards une harmonisation appréciable. Je reviens à notre programme d'infrastructure écologique, à savoir les réseaux d'égout et l'énergie verte, et je vois que cela coïncide avec le contenu de la lettre de mandat, qu'on s'appuie sur ces choses. A-t-on l'intention de revoir tout le processus de consultation en fonction du travail qui a été accompli, ou de plutôt faire fond sur les succès que nous avons déjà obtenus?

L'hon. Amarjeet Sohi: Madame la présidente, je pense que certaines des références renvoient à l'ancien Fonds Chantiers Canada. Ces fonds sont trop nombreux. L'un d'eux a été conçu en 2008-2009 et un autre, en 2014. Il arrive parfois que le public confonde les fonds lorsque nous en parlons.

Pour répondre à votre question à propos de ce que nous voulons faire à l'égard du dernier Fonds Chantiers Canada, c'est-à-dire celui qui a vu le jour en 2014, nous voulons cerner certaines des difficultés. Nous n'allons pas revenir en arrière et revoir le programme au complet. Cela ne répondrait pas à nos besoins ni à ceux des collectivités. Ce que nous voulons faire, c'est cerner certaines des difficultés et les éliminer. L'une d'elles se rapporte au Fonds PPP Canada, et une autre, que vous avez relevée, concerne les différentes analyses auxquelles les projets doivent être soumis. L'autre concerne la façon dont l'accès des collectivités rurales...

• (1630)

Mme Dianne L. Watts: Je crois que les priorités conflictuelles du gouvernement provincial, des villes et du gouvernement fédéral constituent l'un des problèmes de longue date, comme c'était déjà le cas même à l'époque. Je me demande de quelle façon vous allez le résoudre.

L'hon. Amarjeet Sohi: Eh bien, je vous remercie de le mentionner. Vous avez été maire pendant de nombreuses années. Donc, si vous avez des idées à me proposer...

Des voix: Oh, oh!

Mme Dianne L. Watts: Je pense que nous devrions éliminer l'intermédiaire et tout simplement aller... Oui, et il s'agit de la province dans ce cas-ci.

L'hon. Amarjeet Sohi: J'aimerais entendre vos idées.

Cela dit, vous avez parlé d'un problème que nous devons résoudre, mais je ne connais pas la solution.

J'ai entre autres travaillé fort pour nouer des liens étroits avec tous les acteurs, à savoir tous nos partenaires aux échelons municipal, provincial et territorial. Plus ils sont nombreux à se rassembler pour parler de ces problèmes, plus il est probable que nous trouvions un moyen de procéder à une rationalisation.

Nous ne pouvons pas éliminer l'intermédiaire...

Mme Dianne L. Watts: Oui, et je vous souhaite bonne chance.

L'hon. Amarjeet Sohi: ... car il s'agit d'un droit constitutionnel, mais je pense que les gens désirent collaborer.

Mme Dianne L. Watts: Je vois.

J'ai une dernière question avant que mon temps de parole soit écoulé. Quelle est votre politique nationale de péage? Je pose la question tout simplement parce que le péage semble différent d'une province à l'autre.

Mme Helena Borges: Le gouvernement fédéral a une politique de péage visant les biens fédéraux, mais chaque province établit sa propre politique, comme vous l'avez laissé entendre, car ce sont les gouvernements provinciaux qui possèdent la plupart des routes, pas le gouvernement fédéral.

La majorité de nos biens ont tendance à être des ponts. Des droits de péage sont exigés sur pratiquement tous nos ponts internationaux. Nous n'en exigeons pas sur les ponts nationaux, qui se trouvent majoritairement à Montréal.

Mme Dianne L. Watts: Allez-vous vous pencher sur une stratégie globale de tarification routière en collaboration avec les gouvernements provinciaux?

M. Jean-François Tremblay: Oui, il faudrait que ce soit fait en collaboration avec les provinces.

Mme Dianne L. Watts: Oui.

M. Jean-François Tremblay: Il s'agit davantage de leur responsabilité, mais l'idée est intéressante.

Mme Dianne L. Watts: Répondez-vous par oui ou par non?

M. Jean-François Tremblay: Non, je ne réponds pas par oui.

Des voix: Oh, oh!

Mme Dianne L. Watts: J'essaie...

M. Jean-François Tremblay: Premièrement, je ne mettrais pas les provinces de côté et, deuxièmement, je respecterais leurs champs de compétence. Comme vous le savez, certaines municipalités ont commencé dernièrement à discuter de cette question.

Mme Dianne L. Watts: Quand on regarde le coût des infrastructures, pas seulement dans les provinces, mais partout au Canada, on constate que les frais d'entretien sont considérables pour tout le monde. La tarification routière fait en sorte que c'est juste et équitable pour tout le monde, par opposition à...

Ken et moi en discutons depuis des années. Il me semble que cela serait un moyen de générer... et c'est ce qui est fait. C'est une pratique exemplaire partout dans le monde, à l'exception de certaines provinces au Canada.

Je vais m'en tenir à cela.

La présidente: Merci beaucoup, madame Watts.

Monsieur Iacono, vous avez six minutes.

[Français]

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

J'aimerais saluer le ministre et son équipe et les remercier d'être parmi nous aujourd'hui.

Ma question porte sur le pont Champlain.

Conformément à votre lettre de mandat, le nouveau pont Champlain sera sans péage, ce qui exigera d'apporter des modifications à la convention relative au projet. De plus, le gouvernement fédéral devra indemniser le consortium privé pour les pertes de revenus, en plus des autres coûts associés au pont dans l'entente de 34 ans.

Le gouvernement fédéral prévoit-il aussi retirer le péage du pont de la Confédération, qui relie le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard et qui relève aussi de l'administration fédérale?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Madame la présidente, nous nous sommes engagés à abandonner l'idée de construire des postes de péage sur le pont Champlain. Nous en avons fait part à notre consortium privé, qui est notre partenaire chargé de la construction de cet ouvrage. Nous menons des négociations à cette fin.

À propos de l'élimination des droits de péage au pont de la Confédération, je sais que c'est un nouveau pont, pas un pont de remplacement. Je pense que la politique fédérale prévoit l'imposition de droits de péage pour les nouvelles infrastructures, pas pour les infrastructures de remplacement. Je crois que c'est la distinction à faire entre le pont Champlain et l'autre pont, ou le pont Gordie-Howe, par exemple, qui est également une nouvelle infrastructure.

• (1635)

[Français]

M. Angelo Iacono: C'était justement ma deuxième question.

Quelle est l'intention du gouvernement fédéral concernant le pont international Gordie-Howe, qui relie Windsor et Detroit? Est-ce que ce sera la même chose?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: En effet. Des droits de péage seront imposés sur le pont Gordie-Howe qui relie Windsor à Détroit. C'est un projet de construction grandement nécessaire. Chaque année, la valeur des marchandises commerciales qui transitent par ce pont atteint près de 100 milliards de dollars.

La construction de ce pont est nécessaire pour accroître nos activités commerciales. Il est essentiel que nous continuions d'aller de l'avant dans ce dossier. Il y aura un recouvrement des coûts. Les usagers du pont généreront un revenu grâce au péage, ce qui couvrira une partie des dépenses. Oui, il y aura des postes de péage sur le pont.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Duncan.

Mme Linda Duncan: J'ai une très brève question au sujet du 50 %. Je pense qu'un de mes collègues a déjà posé la question.

Madame la présidente, la Fédération canadienne des municipalités voulait que la part du gouvernement fédéral soit portée à 50 %. De toute évidence, nous avons un certain nombre de provinces, dont l'Alberta, qui dépendent des recettes tirées des ressources et qui ne peuvent probablement pas fournir le tiers du financement compte tenu des difficultés qu'elles éprouvent.

Je pense que quelqu'un a demandé — comme l'a certainement fait le maire de ma ville — si le gouvernement fédéral augmentera sa part du financement des projets à 50 % et assumera toutes les dépenses d'immobilisations.

L'hon. Amarjeet Sohi: Madame la présidente, comme je l'ai dit plus tôt, des municipalités de partout au pays ont indiqué que leur

capacité d'assumer le tiers du financement des projets est très limitée. Comme vous le savez — à l'instar de nombreuses personnes ayant siégé à un conseil municipal ou portant attention aux besoins des municipalités —, les municipalités reçoivent moins de 10 ¢ sur chaque dollar versé par les contribuables canadiens.

Nous savons que leur capacité à contribuer au financement est limitée. Quelle aide supplémentaire le gouvernement fédéral accorderait-il? Nous voulons nous en faire une idée en consultant la Fédération canadienne des municipalités, les villes ainsi que les provinces. Nous pouvons accorder une aide supplémentaire, mais les autres intervenants doivent également fournir plus de ressources. À titre d'exemple, les provinces doivent encore apporter une contribution. La part des municipalités pourrait être moindre, mais les provinces doivent quand même participer aux négociations.

Mon approche n'est pas axée sur la hiérarchie et ne consiste pas à imposer les solutions. Je crois que cela se traduirait par un échec. Ce que nous devons faire, c'est travailler avec les autres intervenants en vue de déterminer quel serait le niveau de soutien adéquat de la part du gouvernement fédéral, ce qui se ferait dans le cadre d'une consultation et d'une collaboration.

Mme Linda Duncan: J'ai lu le rapport Emerson très attentivement. Bien entendu, une partie de son contenu se rapporte à votre portefeuille, monsieur le ministre.

La section sur le Nord m'a particulièrement intéressée. Deux recommandations semblent contradictoires. L'une dit que nous devrions entendre ce que les gens du Nord, notamment les communautés autochtones, ont à dire au sujet de ce que devraient être les priorités au chapitre des dépenses d'infrastructure. La recommandation divergente dit que nous devrions accorder la priorité à certains projets d'édification de la nation.

Je me demande où vous vous situez. Mon collègue a parlé des petites collectivités, et, bien entendu, c'est ce que nous retrouvons dans le Nord canadien. L'atténuation des changements climatiques est un exemple de question cruciale avec laquelle elles doivent composer. Comment pourrions-nous nous assurer qu'elles reçoivent leur juste part du gâteau?

• (1640)

L'hon. Amarjeet Sohi: Merci de poser la question. Madame la présidente, je vais parler du problème de la capacité, et je demanderai au sous-ministre d'en dire davantage au sujet du rapport Emerson.

Nous avons entendu nos partenaires territoriaux et avons discuté avec certains de mes collègues des collectivités du Nord. Une fois de plus, cette question est liée au Fonds Chantiers Canada. Nous examinons certaines manières d'aborder le volet des petites collectivités et le volet se rapportant aux provinces et aux territoires. Nous pouvons peut-être les combiner.

Dans le Nord, toutes les collectivités sont petites. Il n'est pas logique d'avoir deux programmes, un programme provincial et un programme pour les petites collectivités, dont les exigences diffèrent. Nous examinons la question et nous discutons avec les collectivités de la façon dont nous pouvons améliorer les choses et peut-être fusionner les deux programmes.

Nous offrons également au Nord une contribution fédérale de 75 % pour tous les projets, et la contribution des territoires est de 25 %. Nous pouvons également apporter une aide pour ce qui est de la capacité nominale des collectivités du Nord et faire une partie du travail de planification qui leur pose parfois des difficultés.

Nous les écoutons et nous collaborons avec elles pour pouvoir faire preuve de souplesse comme je l'ai mentionné plus tôt. Je tiens à répéter qu'une approche uniformisée n'aide pas les différentes collectivités.

La présidente: Il vous reste une minute, madame Duncan.

Mme Linda Duncan: J'ai une brève question à laquelle votre sous-ministre pourrait peut-être répondre. À partir de quel endroit le Nord est-il le Nord? J'ai également remarqué que le rapport reconnaît que les routes glacées, entre autres choses, posent problème dans certaines communautés autochtones isolées du Nord de l'Ontario, du Québec, des provinces des Prairies et peut-être même de la Colombie-Britannique. Je me demande si vous examinez globalement la situation de ces communautés.

L'hon. Amarjeet Sohi: Oui, c'est ce que nous faisons.

M. Jean-François Tremblay: Oui. La plupart du temps, quand nous parlons du Nord, nous parlons des territoires compte tenu de la relation spéciale que nous entretenons avec eux, comme vous le savez, d'un point de vue constitutionnel et historique. Toutefois, la question des collectivités éloignées englobe également, par exemple, le Nord du Québec, de Terre-Neuve-et-Labrador et, bien sûr, du Manitoba.

À propos de vos questions sur le rapport Emerson, je ne suis pas certain qu'il s'agisse vraiment d'une contradiction. À mon avis, le rapport dit que, pour répondre à leurs besoins, il faut parfois des projets nationaux. À titre d'exemple, si vous créez des corridors de transport, en quoi est-ce utile pour les petites communautés du Nord? Quelles seraient les conséquences de l'augmentation du trafic maritime dans le Nord — comme s'y attendent certains — sur le développement des petites communautés?

M. Emerson a également parlé des passagers dans le Nord et du coût du transport. Il a en quelque sorte admis qu'un certain soutien national était nécessaire à cet égard compte tenu de la taille des petites collectivités.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Encore une fois, je remercie ceux qui ont posé des questions et fait des observations.

J'ai été maire pendant les 14 dernières années, et je suis sûr que certains de mes collègues ont également fait ce travail pendant longtemps. Nous sommes conscients des besoins. En toute franchise, je vous félicite, car, encore une fois, vos observations cadrent bien avec ces besoins. Vous écoutez non seulement la Fédération canadienne des municipalités, mais aussi, dans une certaine mesure, les organisations provinciales. De plus, d'après vos commentaires et vos réponses, vous portez manifestement une grande attention à ce que les maires des grandes et des petites collectivités ont à vous dire. Encore une fois, vos commentaires cadrent bien avec ce qu'ils disent.

À l'échelle municipale, il est souvent question de ce sur quoi nous mettrons l'accent. Nous parlons de mettre l'accent sur la façon dont les investissements dans l'infrastructure deviennent des catalyseurs, non seulement en matière de développement économique, mais aussi pour ce qui est de la viabilité de nos collectivités; de la gestion, de la durée de vie, de la réparation et de l'entretien des biens; et, bien entendu, de leur inévitable remplacement.

Comme je l'ai dit plus tôt, monsieur le ministre, pour ce qui est, par exemple, des corridors de transport et des investissements connexes, des ports ainsi que, bien sûr, des régions et des passages

frontaliers, vous avez encore une fois bien cerné, dans vos commentaires et vos réponses, les investissements supplémentaires qui favorisent la viabilité économique.

Là-dessus, monsieur le ministre, le Budget principal des dépenses de 2016-2017 propose une baisse de 5 % dans les dépenses prévues pour Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée — comme il a été dit plus tôt — attribuable à la diminution de la portée des travaux de réparation liés à la structure de contrôle des glaces et à l'autoroute Bonaventure. De quelle façon la portée des travaux de réparation liés à la structure de contrôle des glaces et à l'autoroute Bonaventure a-t-elle diminué?

• (1645)

L'hon. Amarjeet Sohi: Les personnes qui m'accompagnent répondront à certains des aspects techniques et des aspects financiers détaillés de votre question, mais j'aimerais d'abord dire une chose. La façon dont le financement est versé n'est pas la même pour les projets d'immobilisations et les projets opérationnels. Plusieurs années sont nécessaires pour achever un projet d'immobilisations, ce qui signifie que l'argent reçu au cours d'un exercice pourrait ne pas être dépensé avant le suivant. Le montant pourrait être reporté à l'exercice suivant.

Pour cette raison, certains chiffres ne correspondent pas dans ce sens-là, même si le coût global du projet et les sommes dépensées demeurent les mêmes. Le montant d'argent dépensé le premier, le deuxième, le troisième ou le quatrième exercice diffère en fonction du moment où les autres partenaires remettent leurs factures.

Je vais demander aux gens du ministère de vous parler de certains chiffres du Budget principal des dépenses.

Mme Helena Borges: En fait, c'est exactement ce que le ministre a dit. La portée du projet n'a pas changé. Ce qui a changé, c'est le moment où l'argent est utilisé compte tenu de son report à un autre exercice. Dans le cas de ces grands projets, il arrive souvent que les seules conditions météorologiques constituent un obstacle. En effet, pendant certaines périodes de l'année, il est malheureusement impossible de réaliser les travaux prévus, et il faut donc les reporter à l'exercice suivant.

M. Vance Badawey: Merci.

Dans la même veine, dans le Bulletin de rendement des infrastructures canadiennes de 2016, 62 % des grandes municipalités, 56 % des municipalités moyennes et 35 % des petites municipalités ont déclaré posséder un plan de gestion des actifs en bonne et due forme, qui se rapporte davantage aux dépenses d'immobilisations et, j'en suis certain, à la durée de vie ainsi qu'au remplacement des actifs. Ces plans visent toutes sortes de biens, des ponts et des routes aux aqueducs et aux égouts, en passant par les programmes de prévention du débordement des égouts unitaires. Il s'agit encore une fois de projets d'immobilisations et de projets opérationnels.

Dans quelle mesure Infrastructure Canada, dans le cadre de ses travaux visant l'amélioration de la capacité des municipalités en matière de gestion des actifs, tiendra-il compte de ces différences dans la capacité existante de gestion des actifs? C'est ma première question.

Voici ma deuxième. Quels sont les moyens pratiques par lesquels des plans de gestion des actifs officialisés peuvent être imposés aux destinataires de financement fédéral pour les infrastructures?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je tiens à reconnaître le travail que la Fédération canadienne des municipalités, ou FCM, a accompli dans le cadre du rapport en identifiant les lacunes quant aux réfections des infrastructures existantes qui doivent être réalisées. La FCM a aussi constaté l'incapacité des municipalités à gérer les actifs ou à planifier adéquatement, et aussi à obtenir des données pertinentes qui lui permettraient d'analyser l'ensemble de l'information. Certaines municipalités ont fait un excellent travail, mais d'autres pas. Voilà le genre d'investissements qui sont coupés lorsque les temps sont durs.

Nous voulons examiner le rôle que le gouvernement fédéral peut jouer; les municipalités pourraient compter sur nous pour un tel soutien, et pourraient véritablement investir les ressources nécessaires à la réalisation de ce genre d'analyse qui leur permettrait de comprendre l'état de leurs infrastructures.

Comme la députée Watts l'a dit plus tôt à propos de l'entretien des infrastructures, de leur optimisation et de la façon dont nous les payons véritablement, les municipalités doivent jongler avec ces questions si elles veulent établir des plans à long terme durables. Nous voulons les aider à ce chapitre en leur offrant une sorte d'aide spéciale qui leur permettra de faire appel aux ressources fédérales pour réaliser ces analyses.

Si nous ne le faisons pas... J'y crois fondamentalement. Les représentants du ministère ont eu beaucoup d'échanges à ce sujet. Nous devons comprendre l'état de la réfection des infrastructures pour chaque communauté, sans quoi nous ne pourrons jamais combler notre déficit énorme en matière d'infrastructure. Nous n'en connaissons même pas l'ampleur. Les divers rapports nous disent différentes choses. Nous avons besoin de meilleures données, et nous devons renforcer les capacités des collectivités. J'ose espérer que nous pourrons en quelque sorte soutenir les municipalités à cet égard dans le cadre du processus budgétaire et des discussions afférentes.

• (1650)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Comme bon nombre de députés, j'ai passé du temps chez moi la semaine dernière. J'étais très ravi de recevoir la visite de notre YMCA local. J'étais surpris d'apprendre que cette organisation est probablement le principal prestataire de services de garde au pays. Elle a d'excellentes installations et un personnel en or.

Comme le disait ma collègue de Surrey-Sud—White Rock, tout le monde souhaite être financé directement par le gouvernement fédéral et fait valoir des projets fort valables. Naturellement, nous devons suivre le protocole, mais j'aimerais vous demander conseil.

Que puis-je dire aux représentants du YMCA? Quel genre de mécanisme faut-il utiliser, ou puis-je utiliser en tant que représentant, pour veiller à ce que la voix de l'organisation soit entendue quand viendra le temps de répartir les fonds pour des choses comme les services de garde?

L'hon. Amarjeet Sohi: Parmi nos réalisations, nous avons rencontré les divers intervenants du secteur de l'habitation. Je crois savoir que le ministre Duclos fait aussi appel aux organismes à but non lucratif et leur demande leur avis sur la conception non seulement de la stratégie en matière de logement, mais aussi de la stratégie à long terme en matière d'éducation préscolaire et de garde d'enfants.

Je peux rapporter vos propos, et je vous remercie de votre proposition. C'est une idée avec laquelle nous devons jongler. Si nous voulons appuyer les infrastructures communautaires locales, comment faire appel aux organismes à but non lucratif qui offrent le genre d'installations et de services dont vous parlez, et qui cadrent avec ce que le gouvernement fédéral souhaite faire en matière d'infrastructure sociale, qu'il s'agisse de logements ou de garderies? Je vais en faire part au ministre Duclos et lui transmettre l'information. Je suis à peu près certain qu'il s'en occupe déjà.

M. Ken Hardie: Merci, monsieur le ministre.

J'ai une autre question, et elle est peut-être bien plus difficile. Nous voulons évidemment accomplir des choses à l'aide de ce gros investissement, et je vous ai demandé un peu plus tôt de nous dire comment l'argent pourrait donner des résultats qui contribueront à l'économie, et ainsi de suite. Il y a près d'un an, le premier ministre a pris la parole devant la FCM, à Edmonton — il n'était pas encore premier ministre, mais il y travaillait —, et nous n'avions pas besoin d'avoir le portrait des maires pour les voir acquiescer lorsqu'il a parlé de financement prévisible.

Le financement prévisible ne touche pas que les municipalités, dans le cadre de leurs acquisitions, mais est aussi avantageux pour les gens avec lesquels elles font affaire. Par exemple, lorsque je travaillais pour l'organisation responsable du transport du Grand Vancouver, nous étions souvent sensibles à l'arrivée soudaine des commandes que nous souhaitions placer auprès de Nova Bus ou New Flyer, ou dans un chantier naval pour la construction d'un nouveau traversier.

Une des conséquences possibles d'un financement prévisible est la prévisibilité des commandes. Je me demande s'il a été question de ce genre d'effet d'entraînement pour notre secteur manufacturier.

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous n'avons pas encore réalisé ce genre d'analyse, mais vous soulevez un point fort valable.

Un financement à long terme prévisible et durable aide les municipalités non seulement à planifier à longue échéance, mais aussi à exécuter les plans à long terme grâce à la prévisibilité qui en découle.

La question se rapporte aussi à l'économie. Si nos entreprises savent qu'il y aura un investissement dans les transports publics échelonné sur un certain nombre d'années, dans une municipalité, ou faisant l'objet d'un plan décennal, elles pourront bel et bien se doter des moyens nécessaires pour soumissionner, parce qu'elles savent qu'il y aura du travail pendant cette décennie. Il en va de même pour les logements sociaux et l'évacuation des eaux usées.

Vous avez tout à fait raison, et nous pouvons bel et bien réaliser des analyses à ce sujet afin de déterminer dans quelle mesure cela soutient la croissance économique et nous aide à composer avec le ralentissement aussi.

M. Ken Hardie: Il faut éviter d'aller à l'encontre du but recherché.

J'ai une dernière petite question. Quel est l'état des partenariats public-privé au pays? Nous avons supprimé la sélection, mais avons-nous beaucoup d'argent qui dort en attendant ce genre de participation?

• (1655)

L'hon. Amarjeet Sohi: Vous pouvez poser la question, mais nous vous reviendrons avec la réponse.

Je crois savoir qu'il reste quelque 200 millions de dollars dans le Fonds PPP Canada. C'était un programme de 2 milliards de dollars étalé sur plusieurs années, mais la majeure partie de l'argent a déjà été affectée.

J'aimerais montrer à tout le monde que notre retrait de la condition du PPP n'a aucune incidence sur les projets en cours ou déjà signés. Encore une fois, la décision revient aux localités. Les municipalités n'ont aucune autre exigence à ce chapitre, et le retrait n'a pas la moindre incidence sur les projets en cours ou à venir.

Il reste quelques centaines de millions dans le Fonds PPP Canada, qui existe encore, et les municipalités peuvent encore demander du financement à l'organisme.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'ai une dernière question à poser au sujet du péage sur le pont Champlain.

Il y avait quelque chose qui m'échappait et je pense avoir mis la main dessus. À l'heure actuelle, il y a encore des négociations avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent au sujet du retrait du péage. J'ai compris que le montant de 4 milliards de dollars était le coût de la construction réparti sur les prochaines années.

Que reste-t-il à négocier avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vais demander à ma sous-ministre déléguée de répondre à la question.

[Français]

Mme Helena Borges: L'accord avec le secteur privé prévoyait l'infrastructure qui devait être construite pour le péage, comme les portails et le système électronique. Toutefois, comme on n'utilisera pas le péage, on enlèvera ces éléments du contrat et la construction du projet coûtera un peu moins cher au gouvernement.

M. Luc Berthold: Un montant, qu'on pourrait qualifier de pénalité ou désigner différemment, pourra donc être versé au Groupe Signature sur le Saint-Laurent parce que cette partie ne sera pas faite.

Mme Helena Borges: Oui, c'est cela.

M. Luc Berthold: C'est ce qui est négocié à l'heure actuelle.

Mme Helena Borges: Oui, c'est cela.

M. Luc Berthold: Avez-vous une idée des montants qui pourraient être en jeu?

Mme Helena Borges: Pas pour le moment. Il faut dire que, pendant la planification du projet, certaines choses ont peut-être déjà été incluses et des dépenses ont peut-être été engagées. On parle actuellement de montants d'argent. C'est l'objet des négociations en cours.

M. Luc Berthold: J'ai maintenant un portrait complet, je vous remercie.

Monsieur le ministre, mon collègue M. Fraser a parlé plus tôt des petites communautés qui sont inquiètes parce que les trois priorités du plan qui ont été annoncées leur apparaissent urbaines, à première vue.

J'ai parlé avec certains de mes anciens collègues maires au Québec. Les gens craignent un peu d'être oubliés dans ce grand et vaste programme d'infrastructure. Je tiens à mentionner que ces gens

attendent avec beaucoup d'impatience, surtout que, comme on l'a mentionné plus tôt, les petites collectivités au Québec n'ont rien reçu, encore une fois. Il y a donc une grande crainte. Il serait souhaitable que vous les rassuriez en ce qui a trait à la participation fédérale à ces projets, dans le cadre du nouveau plan que vous allez préparer.

J'ai entre les mains des études de l'Union des municipalités du Québec qui démontrent que la participation des municipalités aux projets d'infrastructure représente à peu près 70 % des coûts, alors que seules les municipalités n'ont pas de revenu fiscal lié à ces investissements. Elles ne perçoivent pas d'impôt des travailleurs qui construisent ces infrastructures ni de taxes. Leur participation est complète, elle est de 100 %.

Vous avez été conseiller municipal. Vous savez donc qu'il n'y a pas de rendement des investissements pour les municipalités. Je pense qu'elles s'attendent à ce que le gouvernement fédéral leur offre une pause dans son prochain plan.

Il faut planifier rapidement les budgets si on veut que les municipalités soient prêtes. Pouvez-vous vous avancer à nous dire de quel ordre sera la participation à laquelle vous vous attendez des petites municipalités dans le cadre de ce nouveau plan?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Les modifications que nous apporterons à l'exigence de contrepartie correspondante en consultation avec la FCM et d'autres partenaires, qui passera d'un tiers à un nouveau niveau, quel qu'il soit, profiteront à toutes les collectivités, petites ou grandes. Chaque localité en bénéficiera.

Les petites collectivités ont actuellement des besoins qui ne sont pas comblés en ce qui a trait à l'eau potable, au traitement des eaux usées, aux mesures d'atténuation des inondations, et à d'autres projets qu'elles doivent réaliser. Je tiens à préciser que dans le cadre des trois nouveaux volets de financement — les infrastructures sociales, vertes et de transport —, ces collectivités seront en mesure d'obtenir des fonds pour leurs infrastructures vertes et sociales, en plus d'avoir encore accès au Fonds Chantiers Canada. Nous apportons d'ailleurs des correctifs à ce fonds pour qu'elles puissent plus facilement obtenir des sommes plus importantes.

En ce qui a trait à la conception du nouveau fonds, je peux vous assurer qu'à l'avenir, nous allons offrir de l'aide à toutes les collectivités, peu importe leur taille. Nous les traiterons toutes de façon équitable, indépendamment de leur taille. Nous leur verserons des fonds en fonction des besoins locaux et des priorités établies.

• (1700)

[Français]

M. Luc Berthold: Un peu plus tôt, vous avez parlé d'essayer d'éliminer des étapes inutiles dans le cadre du nouveau plan qui est présentement en préparation. Parfois, certaines étapes avec les provinces peuvent nous sembler inutiles, mais elles sont là. Accélérer le versement des sommes aux petites communautés sera tout un défi, monsieur le ministre. À cet égard, je pense que mes collègues et moi qui représentons des communautés rurales allons travailler très fort avec vous pour que ces sommes puissent arriver directement.

Beaucoup d'efforts ont été faits par les petites communautés, beaucoup d'argent a été investi, et la capacité de payer des petites municipalités diminue présentement. Leur endettement a beaucoup augmenté avec le dernier fonds, particulièrement au Québec. Les municipalités ont participé grandement au financement des projets d'infrastructure. Votre nouveau plan...

[Traduction]

La présidente: Monsieur Berthold, je vous invite à terminer votre question, s'il vous plaît.

[Français]

M. Luc Berthold: Oui.

Votre nouveau plan va-t-il quand même rendre obligatoire une participation financière des communautés?

[Traduction]

La présidente: Veuillez répondre brièvement, monsieur le ministre.

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vous remercie de votre question.

Madame la présidente, ma lettre de mandat mentionne la création de la Banque de l'infrastructure. Voici le rôle que j'envisage pour cette banque. Comment pouvons-nous soutenir les projets d'infrastructure municipale lorsque les municipalités sont incapables d'emprunter, ou lorsque celles qui réussissent à emprunter doivent payer des intérêts exorbitants? Quel rôle le gouvernement fédéral peut-il jouer dans l'octroi de prêts à faible coût ou dans le cautionnement de prêts sur plusieurs années, qui permettraient aux municipalités de verser leur contrepartie dans les cas où elles n'ont pas les fonds nécessaires?

La présidente: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Nous vivons à l'ère des drones, et il y a désormais des applications pour tout. J'ai remarqué que votre lettre de mandat vous demande d'appuyer le ministre de la Sécurité publique. J'aimerais savoir quelles mesures sont en place, et quelles mesures le gouvernement mettra en place afin de protéger les infrastructures essentielles des cyberattaques.

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vous remercie de la question, car cela fait partie de mon mandat. Mon personnel a entamé des discussions sur le sujet avec l'équipe du ministre Goodale, car nous tenons à nous assurer que, ce faisant, nous mettons en place des mécanismes visant à protéger nos infrastructures des cyberattaques.

Le sous-ministre pourrait expliquer brièvement où nous en sommes à ce chapitre.

M. Jean-François Tremblay: Le ministre Goodale serait mieux placé pour vous énumérer les autres mesures en place. Notre rôle est de l'appuyer. Je sais que le ministre Goodale envisage de réaliser des consultations sur les cyberattaques au cours du prochain mois.

Le plus important pour nous, ce sont les infrastructures essentielles. Nous voulons savoir, surtout dans les projets que nous finançons, quelles sont les infrastructures essentielles, comment nous pouvons les déceler, et comment nous pouvons veiller à ce que les promoteurs et ceux qui en sont propriétaires soient au courant des risques. Pour y arriver, il est essentiel de collaborer avec Sécurité publique.

• (1705)

M. Gagan Sikand: Je n'ai pas d'autre question.

Merci.

La présidente: Chers collègues, lorsque vous avez cinq ou six minutes, vous pouvez partager votre temps avec un de vos collègues, si vous le souhaitez.

Monsieur Fraser, voudriez-vous utiliser une partie du temps de M. Sikand?

M. Sean Fraser: Bien sûr. Je suis ravi d'intervenir, et je ne crois pas avoir besoin des six minutes au complet.

Pour faire suite aux questions sur la Banque de l'infrastructure du Canada, je pense qu'il s'agit d'une idée exceptionnelle dont les petites collectivités pourraient bénéficier.

Pouvez-vous nous donner des lignes directrices qui aideront les petites collectivités à connaître le genre de projets pour lesquels elles pourraient obtenir du financement à faible coût auprès de la Banque de l'infrastructure?

L'hon. Amarjeet Sohi: À ce stade-ci, je ne peux pas vous dire quels projets seront acceptés ou non. Nous sommes à un stade très préliminaire et travaillons là-dessus avec le cabinet du ministre Morneau. Mon ministère et celui des Finances du ministre Morneau se partagent cette responsabilité.

L'idée ou le principe sous-jacent, c'est tout d'abord de reconnaître les problèmes de capacité des municipalités, puis de créer une ressource à laquelle elles pourront puiser pour obtenir des prêts. Si nous relevons d'autres problèmes lors des consultations, nous tiendrons d'autres consultations sur la conception de la Banque de l'infrastructure. Nous mobiliserons le secteur privé, de même que les municipalités. Nous vous demanderons certainement conseil, si vous avez des idées sur la question.

Je ne peux pas vous nommer les projets qui seront acceptés, mais le fait est que nous reconnaissons le problème de capacité, et que nous voulons y remédier en créant la Banque de l'infrastructure.

M. Sean Fraser: Bien. Vous avez parlé de consultations avec le secteur privé. Serait-il possible que la Banque de l'infrastructure finance éventuellement l'entreprise privée, ou se limite-t-elle aux municipalités?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je ne peux pas me prononcer là-dessus à ce stade-ci, car nous ignorons quelle sera la portée de la Banque de l'infrastructure.

M. Sean Fraser: Bien. Je tenais à m'assurer que nous étions sur la même longueur d'onde, et que je comprenais bien la teneur de la lettre de mandat.

S'il me reste un peu de temps, j'aimerais brièvement changer de sujet.

La présidente: Il vous reste deux minutes.

M. Sean Fraser: Merci.

Je suis également membre du Comité de la condition féminine, et je sais que dans ma région, il faut augmenter le nombre de foyers de transition pour femmes. Je sais que cela fait partie de la responsabilité que vous partagez avec la ministre de la Condition féminine.

Qu'avez-vous fait pour collaborer avec la ministre à cette fin?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vous remercie de votre question.

Madame la présidente, nous avons consulté la vaste majorité des députés et de nos collègues du Cabinet à propos des nouveaux fonds. Le ministre Hajdu a notamment parlé d'investir dans les maisons d'hébergement — et dans les refuges aussi —, qui offrent une aide à long terme à quiconque fuit la violence familiale.

Ne pas investir dans ce secteur coûte très cher à l'économie. Nous perdons chaque année quelque 7 milliards de dollars parce qu'il nous manque de places pour accueillir les femmes. Vous pouvez imaginer le préjudice que subissent alors ces femmes et leur famille, compte tenu de la perte de leur potentiel, de leur potentiel économique, et de leur capacité à contribuer à la création du genre de milieu dans lequel nous souhaitons tous vivre. Il s'agit d'aider ces personnes, mais aussi de créer une société de laquelle nous pouvons tous être fiers. Ce secteur est lié à la réussite économique de notre société.

La question me tient vraiment à coeur, et il en va de même pour la ministre Hajdu et de nombreuses autres personnes à la table. Nous devons investir dans ces infrastructures pour aider adéquatement les femmes et les enfants qui fuient la violence familiale. Nous collaborons très étroitement avec son ministère et celui du ministre Duclos à ce chapitre. Il s'agit d'une responsabilité partagée qui est incluse dans la lettre de mandat du premier ministre.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Arnold.

M. Mel Arnold: Merci, madame la présidente.

J'aimerais poser une question au ministre sur les critères retenus pour décider de transférer les dépenses relatives au pont Champlain dans les dépenses générales, plutôt que d'en recouvrer les coûts au moyen du péage. Les mêmes critères s'appliqueraient-ils à un projet d'infrastructure de l'Ouest canadien, par exemple, dans le cas de la Transcanadienne qui transporte des biens et des personnes de partout au Canada jusqu'à nos côtes ouest, puis dans l'autre direction? Le même type de critères s'appliquerait-il, et le financement serait-il équivalent étant donné que ce corridor est bien plus important, selon certains?

• (1710)

L'hon. Amarjeet Sohi: Je tiens absolument à préciser ceci: ce n'était pas ma décision ni celle du gouvernement actuel d'intégrer les revenus de péages du pont Champlain aux recettes générales. La décision a été prise au moment de l'approvisionnement du projet. Tout le processus d'approvisionnement a été conçu de façon à ce que les coûts de construction et d'entretien du pont, et les frais d'intérêts versés au secteur privé, soient intégrés au budget d'immobilisations et au cadre fiscal. On a décidé à ce moment-là que les revenus de péages seraient intégrés aux recettes générales, et pas affectés au pont Champlain. Le gouvernement actuel n'a pas choisi la façon dont seraient utilisées ces ressources.

Pour ce qui est du projet semblable dans l'Ouest canadien, si vous pouviez me donner plus de détails, je pourrais vous donner une réponse plus éclairée. Je ne veux pas m'avancer sur une situation hypothétique, mais si vous avez un projet précis en tête, je vous prie de nous le soumettre. Nous pourrions vous donner plus d'informations sur ce projet et sur ce que cela implique en fait de péages.

M. Mel Arnold: Merci.

Je vais céder le temps qu'il me reste à Mme Watts.

Mme Dianne L. Watts: Merci beaucoup.

J'ai deux questions.

Nous savons que la réglementation fédérale sur le traitement des eaux usées a changé, et que bon nombre de régies régionales et quelques municipalités ont amélioré leurs systèmes. Elles auront besoin de 3,4 milliards de dollars pour atteindre une des cibles, et de 14,6 milliards de plus pour assurer une pleine conformité. Est-ce qu'un fonds spécial sera créé pour permettre aux municipalités et aux régions de satisfaire aux exigences fédérales?

L'hon. Amarjeet Sohi: Si je ne m'abuse, les municipalités ont jusqu'en 2020 ou 2021 pour se conformer à la réglementation fédérale.

Mme Dianne L. Watts: Mais cela suppose des coûts faramineux.

L'hon. Amarjeet Sohi: Une des raisons derrière la création du Fonds pour l'infrastructure verte est d'aider les municipalités à investir dans l'infrastructure de traitement des eaux et des eaux usées. Avec un investissement de 20 milliards de dollars sur 10 ans pour améliorer leurs installations de traitement des eaux et des eaux usées, les municipalités seront admissibles à du financement à partir de cette enveloppe.

Mme Dianne L. Watts: Si je pose la question, c'est qu'un fonds pour l'infrastructure verte avait été mis en place il y a de cela plusieurs années, en 2009, et cela couvrirait l'infrastructure de traitement des eaux usées.

L'hon. Amarjeet Sohi: C'est différent.

Mme Dianne L. Watts: C'est là où je veux en venir. Est-ce autre chose et est-ce que vous allez débloquer des fonds supplémentaires relativement à l'observation de cette réglementation?

L'hon. Amarjeet Sohi: Pour les 20 milliards de dollars dans l'infrastructure verte...

Mme Dianne L. Watts: Oui.

L'hon. Amarjeet Sohi: ... une partie de cet argent est voué à renforcer la capacité des municipalités à se conformer à la réglementation fédérale.

Mme Dianne L. Watts: Parfait.

En ce qui concerne la question de la violence conjugale, dont vous venez tout juste de parler, est-ce que le gouvernement fédéral transférerait ces fonds aux provinces? Il est de compétence provinciale de construire des maisons de transition, des refuges et les choses de ce genre. Comme bien d'autres maires de la région, je sais à quel point il est difficile de faire construire des installations comme celles-là dans une collectivité. Est-ce que des fonds seraient réservés à ce mandat précis?

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous n'en sommes qu'aux tout premiers stades de l'attribution des fonds, et il n'est pas encore très clair quels montants seront attribués à chacune des catégories admissibles au financement de l'infrastructure sociale, qui se chiffre à 20 milliards de dollars sur 10 ans. Mais le besoin a été cerné et nous sommes tout à fait conscients qu'il existe.

Mme Dianne L. Watts: Oui, le besoin est là depuis très longtemps, mais la difficulté a toujours été d'obtenir des fonds auprès du gouvernement provincial afin de construire ces installations et de prendre des mesures en ce sens.

L'hon. Amarjeet Sohi: Le secteur à but non lucratif fournit quelques-uns de ces refuges et logements de transition. D'autres sont fournis par les municipalités, et d'autres encore par les provinces.

Mme Dianne L. Watts: Elles en assurent le fonctionnement, mais pas le financement.

L'hon. Amarjeet Sohi: Je parle des fonds d'immobilisations, car nous ne soutenons pas leur exploitation.

• (1715)

Mme Dianne L. Watts: Je comprends cela.

La présidente: Le temps est écoulé, encore une fois.

Madame Duncan.

Mme Linda Duncan: J'ai une question de suivi pour vous. C'est une question intéressante qui porte sur la construction d'infrastructures qui traversent les frontières internationales. Si je ne me trompe pas, le pont Windsor-Détroit porte maintenant le nom de Gordie Howe. Est-ce bien cela?

L'hon. Amarjeet Sohi: Oui.

Mme Linda Duncan: J'ai entendu dire qu'il y avait eu des problèmes avec la construction de la voie d'accès, la promenade Herb Gray. On a dû reprendre une partie des travaux pour que tout soit conforme au code de la construction du Canada. On s'interroge donc à savoir si le gouvernement du Canada va s'assurer que toutes les futures composantes du pont seront conformes aux normes canadiennes. Ma deuxième question est celle-ci: doit-on s'attendre à des retards et est-ce que les négociations entourant l'achat des terres du côté américain sont toujours en cours?

L'hon. Amarjeet Sohi: C'est une question plus technique, alors je vais la renvoyer à ma collègue, Helena.

Mme Helena Borges: Pour répondre à votre question concernant le respect des normes canadiennes, oui, du côté canadien, le pont sera construit conformément au Code canadien sur le calcul des ponts routiers. Le tronçon américain va bien sûr être construit conformément au code des États-Unis. Ils se rejoignent beaucoup; il n'y a pas de grands écarts entre les deux.

Les travaux auxquels vous faites référence sur la promenade étaient conformes; c'est seulement que l'acier utilisé... le béton produit ne répondait pas aux exigences de l'Ontario. Mais tout était conforme au code.

Mme Linda Duncan: Il s'agit d'un projet de PPP. Est-ce que le gouvernement va intervenir pour s'assurer que nous ne serons pas confrontés de nouveau à de tels problèmes de sécurité?

Mme Helena Borges: Oui.

Mme Linda Duncan: Nous avons eu quelques problèmes avec des ponts dans ma ville, mais je ne m'attarderai pas sur le sujet, monsieur le ministre. Nous voulons nous assurer que les travaux sont de la plus grande qualité.

L'hon. Amarjeet Sohi: C'est noté.

Mme Linda Duncan: Sans nommer de pont en particulier...

Je veux revenir à l'infrastructure verte. Pourquoi seulement un tiers des fonds ont-ils été alloués au fonds pour l'infrastructure verte? Pourquoi ne pas appliquer le même type de critères à l'ensemble des travaux que financera le gouvernement fédéral, qu'on parle de logements écoénergétiques...? Je suis heureuse de voir que vous avez un fonds distinct pour le transport en commun, un mode de transport tout à fait écologique, bien sûr, mais je me demandais quels types de critères le gouvernement va utiliser pour décider des fonds à accorder.

L'hon. Amarjeet Sohi: Pour le moment, je ne peux que vous parler des grands objectifs que nous avons fixés et que nous voulons atteindre grâce à ces investissements. Le premier est de favoriser la croissance économique et de nous doter d'une économie qui soit plus productive et efficace. Le deuxième objectif que nous avons est d'assurer la viabilité de l'environnement et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le troisième est de bâtir des collectivités inclusives. Toutes ces choses doivent se tenir. L'argent que nous investissons dans le transport public ne permettra pas seulement de réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de bâtir des collectivités inclusives en offrant aux gens des moyens de se rendre au travail, de rencontrer leurs amis et d'avoir accès à des installations récréatives: le côté mobilité sociale des transports en commun.

La présidente: Le temps est écoulé.

L'hon. Amarjeet Sohi: L'autre est l'infrastructure sociale, qui rejoint aussi l'infrastructure verte — les rénovations, par exemple.

Mme Linda Duncan: Les logements mobiles.

L'hon. Amarjeet Sohi: Oui.

La présidente: Il nous reste quelques minutes. Quelqu'un aimerait poser d'autres questions?

L'hon. Amarjeet Sohi: [Note de la rédaction: inaudible]

La présidente: C'est très rare, monsieur le ministre, qu'un ministre nous accorde deux heures de son temps comme vous l'avez fait. Vous nous avez donné des réponses très intéressantes.

[Français]

M. Luc Berthold: Avec le consentement unanime, nous pouvons aussi continuer plus longtemps.

[Traduction]

La présidente: Nous allons poursuivre pendant encore sept minutes.

Allez-y, madame Watts.

Mme Dianne L. Watts: Merci. Je voulais simplement revenir à la question des fonds réservés aux priorités fédérales et le défi qu'est de tout harmoniser entre les différents joueurs. Bon nombre des choses dont vous parlez sont du ressort des municipalités, qui sont maîtres de déterminer comment bâtir leur ville et leur collectivité, et de toute la mobilisation. Prévoyez-vous réunir les plans et les stratégies des municipalités avec ceux des provinces, puis avec ceux du gouvernement fédéral, pour en arriver à un plan directeur concernant toutes ces questions?

• (1720)

L'hon. Amarjeet Sohi: C'est une excellente question, parce que nous tentons effectivement de trouver un moyen de rationaliser le mécanisme de financement actuel, le Fonds Chantiers Canada, et de déterminer comment élaborer le nouveau plan, en recensant les chevauchements entre les provinces, les municipalités et le gouvernement fédéral. Cependant, nous laissons aux collectivités locales le soin d'établir l'ordre de priorité des projets. Nous n'allons pas leur dire quels projets construire, n'est-ce pas?

Mme Dianne L. Watts: En effet.

L'hon. Amarjeet Sohi: Comme je le disais plus tôt, nous allons examiner les résultats que nous souhaitons obtenir.

Mme Dianne L. Watts: Absolument.

L'hon. Amarjeet Sohi: Et je veux parler des résultats découlant des trois secteurs que j'ai mentionnés tout à l'heure.

Mme Dianne L. Watts: Dans notre région, et Ken pourra vous le confirmer, le pont Massey est une des priorités premières du gouvernement provincial. Ce n'est pas le cas pour tous les maires de la région. Ils veulent du transport public. Ils veulent un réseau de transport en commun solide. Nous sommes dans une impasse absolue. Il n'y a pas de petits projets. Ils coûtent tous des milliards et des milliards de dollars.

Je reviens à la façon dont vous allez gérer cela. C'est pourquoi l'argent du Fonds de la taxe sur l'essence est allé directement aux municipalités, pour qu'elles puissent aller de l'avant avec leurs priorités. Généralement, le reste du financement provient des provinces, alors c'est ce mécanisme qu'il faut changer. Je ne sais pas comment vous allez vous y prendre, alors je vous renvoie la question.

L'hon. Amarjeet Sohi: C'est un défi que nous allons devoir relever. Comment peut-on harmoniser les trois ordres de gouvernement et leurs priorités respectives?

M. Jean-François Tremblay: De la tension constructive.

L'hon. Amarjeet Sohi: Le sous-ministre dit que c'est de la tension constructive.

Un message que j'ai réussi à faire passer à tous mes partenaires et aux différents intervenants est que nous voulons avoir des voies de communication totalement ouvertes. Prenons place à la même table, parlons-nous, tentons de voir comment nous allons régler tout cela. Nous pourrions régler certaines choses, mais pas toutes. Ce sera fait dans la collaboration constante et dans la collégialité. Parfois, cela donnera les résultats escomptés. Nous allons voir comment nous allons aborder la chose.

Nous savons qu'il existe une tension. Vous le savez aussi, n'est-ce pas, madame Watts? Vous l'avez vécu...

La présidente: Merci, monsieur le ministre. Nous avons assez de temps pour un autre tour de trois minutes.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Encore une fois, merci, monsieur le ministre.

Dianne, je dois dire que vous tapez souvent dans le mille avec vos questions en ce qui a trait aux défis qui nous attendent.

Sur ce, je veux revenir sur une question que j'ai posée plus tôt et pousser un peu la réflexion. Je veux parler de ma première question sur l'élaboration d'un plan d'infrastructure de transport complet à long terme, sur 20 à 30 ans, dont fait état le rapport Emerson, l'examen de la Loi sur les transports au Canada. Si je veux pousser la réflexion, c'est parce qu'on recommande effectivement la mise en place d'un plan d'infrastructure de transport de 20 à 30 ans. Monsieur le ministre, à votre avis, est-ce qu'on devrait envisager dans ce cas-là d'établir une stratégie nationale de transport? En passant, il y a une réponse brève à cette question, puis il y en a une plus longue.

L'hon. Amarjeet Sohi: Je ne peux pas répondre à cette question, car c'est le secteur de compétence du ministre Garneau. Le ministre Garneau travaille avec toutes les parties concernées et avec ses partenaires en vue de formuler des recommandations relatives à l'examen. Par respect pour lui, je ne peux pas vous donner de réponse précise.

Pour en avoir discuté avec des chefs d'entreprise — j'ai eu une réunion avec la Chambre de commerce du Grand Vancouver, ainsi qu'avec celles de Toronto et de Surrey —, je sais qu'il y a des besoins en matière d'infrastructure de transport, et nous devons nous munir d'un plan à long terme à cet effet.

Je vais travailler avec le ministre Garneau à l'établissement de ce plan à long terme. Ce sera toutefois à lui de déterminer avec les parties prenantes à quoi ressemblera le plan et sur combien d'années il va s'échelonner. J'espère que nous serons en mesure de lui venir en aide par l'harmonisation de nos mécanismes de financement de l'infrastructure.

● (1725)

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre. Je pense que cela revient à ce que disait Mme Watts. C'est une question de crédibilité et de responsabilité, et nous devons aller de l'avant avec diverses stratégies, et dans ce cas-ci avec une stratégie de transport, mais aussi faire en sorte qu'elles pourront stimuler l'économie.

La préface du rapport Emerson était très claire: le commerce et les investissements découlant des transports améliorent effectivement notre situation économique globale, et contribuent évidemment au développement économique du pays. Ces investissements comptent aussi.

Même si vous n'avez pas pu répondre à ma question, j'espère que nous aurons, à l'instar de tous les pays du G7, une stratégie de transport. Soit dit en passant, tous les pays du G7 en ont une, sauf le Canada...

Je m'attends à ce que nous remplissions ce mandat et à ce que nous permettions aux différentes régions de pouvoir compter sur un tel moteur économique, particulièrement dans les secteurs stratégiques qui ont la capacité d'en tirer profit et donc, au bout du compte, de bénéficier des investissements faits par votre ministère.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Monsieur le ministre, il est rare qu'un ministre nous accorde deux heures de son temps. Nous vous en sommes très reconnaissants.

L'hon. Amarjeet Sohi: Ce fut un plaisir.

La présidente: J'avancerais que vous avez vous-même beaucoup appris du Comité. Nos députés sont très dévoués. L'expérience que nous avons dans le secteur municipal nous sera utile à tous. Si vous souhaitez revenir et poser des questions au Comité ou lui demander son avis... Je crois que ce fut une expérience mutuellement enrichissante aujourd'hui.

Je remercie également votre personnel de nous avoir fourni autant de documentation. Vous serez toujours le bienvenu parmi nous.

Nous allons passer au vote une fois que nous aurons terminé l'étude mercredi. Nous n'allons pas mettre le volet infrastructure aux voies aujourd'hui. Nous allons attendre que soit terminée l'étude mercredi.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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