



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 004

Le jeudi 27 février 2020

Président : M. Vance Badawey



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

Le jeudi 27 février 2020

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): La séance est ouverte.

Distingués membres du Comité, c'est un privilège d'accueillir l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports.

Bienvenue, monsieur Garneau. C'est formidable de vous avoir ici, ainsi que votre équipe.

Nous commencerons par votre présentation. Vous disposez de 10 minutes, ensuite nous allons passer aux questions.

Monsieur Garneau, vous avez la parole.

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Merci, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité, de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui. C'est la première fois que je m'adresse à ce comité, et je me réjouis à la perspective d'y revenir.

[Français]

Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir invité à m'adresser aux membres du Comité.

Je suis accompagné de plusieurs de mes collègues: le sous-ministre, Michael Keenan; la sous-ministre adjointe, Anuradha Mari-setti; et le sous-ministre adjoint, Kevin Brosseau.

[Traduction]

Si je ne suis pas en mesure de répondre à une question, je suis persuadé qu'ils seront en mesure d'intervenir grâce à leur expertise.

[Français]

Je suis très heureux de comparaître une fois de plus devant ce comité pour parler de l'excellent travail accompli dans l'ensemble du portefeuille fédéral des transports à l'appui de ma récente lettre de mandat, que j'ai reçue du premier ministre.

Nous prenons des mesures pour rendre le réseau de transport canadien plus sécuritaire, plus sûr, plus efficace et plus respectueux de l'environnement. Nous sommes déterminés à le faire au moyen d'une saine gestion financière et d'une administration judicieuse des ressources gouvernementales. Il va sans dire que je considère les engagements de ma lettre de mandat comme mes plus grandes priorités.

Dans ce contexte, j'aimerais vous en exposer quelques-unes aujourd'hui. Ces engagements visent, entre autres, à améliorer le transport ferroviaire, à améliorer les corridors commerciaux afin d'accroître l'accès aux marchés mondiaux et à aider à protéger les eaux et les côtes du Canada.

Il est important de souligner que le premier ministre m'a demandé d'entreprendre ce travail dans un esprit de partenariat avec tous les ordres de gouvernement et nos partenaires autochtones.

[Traduction]

Comme je l'ai souvent mentionné, la sécurité ferroviaire demeure ma priorité absolue.

C'est la raison pour laquelle, tout de suite après le déraillement survenu en Saskatchewan plus tôt ce mois-ci, j'ai émis un arrêté pour réduire la vitesse des trains transportant une grande quantité de marchandises dangereuses. Ce n'est là que la plus récente des nombreuses mesures que nous avons prises pour renforcer la sécurité ferroviaire.

Et c'est la raison pour laquelle, en réponse au rapport du comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, Transports Canada continue de financer des mesures pour améliorer les passages à niveau et pour éduquer le public au moyen du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire. Nous avons aussi travaillé dans le but d'accroître la transparence concernant les passages à niveau du Canada en publiant un inventaire des passages à niveau classés par risque sur le portail de données ouvertes du gouvernement du Canada.

À la lumière des incidents récents, je souhaite souligner que je crois que le droit de manifester et la liberté d'expression sont des éléments importants de la démocratie canadienne. Le premier ministre a clairement indiqué que l'une de mes tâches les plus importantes est d'appuyer l'autodétermination des peuples autochtones, en misant sur les progrès que le gouvernement du Canada a réalisés avec les Premières Nations, les Inuits et les Métis. Je crois qu'il est essentiel que toutes les parties participent à un dialogue ouvert et respectueux sur les questions d'intérêt commun en matière de transport.

Cependant, en ce qui concerne les blocus, il est illégal et dangereux d'altérer les lignes de chemin de fer, les wagons ou les systèmes de signalisation. Non seulement les personnes qui posent de tels gestes se mettent elles-mêmes en danger, mais elles mettent aussi en danger les cheminots, les passagers et les collectivités avoisinantes.

Un autre engagement important du mandat est d'appuyer les projets d'infrastructure qui contribuent le plus à la réussite du Canada sur les marchés internationaux. Cet appui comprend des investissements dans le cadre du Fonds national des corridors qui permettront au réseau de transport de continuer à offrir l'accès aux marchés mondiaux dont les entreprises canadiennes ont besoin pour livrer concurrence et pour croître. À ce jour, plus de 80 projets ont été annoncés à la grandeur du pays, et plus de 50 de ces projets sont déjà au stade de la construction ou sont achevés.

[Français]

Le réseau de transports est un domaine de compétence partagé. C'est pourquoi je suis heureux de mentionner que j'ai récemment rencontré mes homologues provinciaux et territoriaux pour discuter de nos priorités communes. Nous avons alors discuté de nos objectifs communs, dont le renforcement de la sécurité routière, en mettant l'accent sur les autobus scolaires et une formation améliorée pour les chefs de train commerciaux, ainsi que la réduction des obstacles au commerce international et interprovincial.

Je suis heureux d'annoncer que nous avons également convenu de collaborer dans le cadre de l'Initiative pancanadienne pour des corridors commerciaux concurrentiels. Cette initiative sera axée sur la façon dont nous pouvons travailler ensemble pour que le réseau de transports du Canada appuie le commerce et pour reconnaître les secteurs que nous pouvons améliorer.

La priorité sera accordée au renforcement de la compétitivité, à la croissance future et à la recherche, de façon à accroître la résilience de nos infrastructures face au changement climatique.

• (1535)

L'un des objectifs de l'Initiative est de consolider la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable qui compte sur un réseau de transport concurrentiel. Nous voulons, dans la mesure du possible, réduire les obstacles physiques et réglementaires qui empêchent la circulation efficace du commerce international sur le réseau de transport.

Comme je l'ai affirmé il y a quelques instants, ces mesures viennent appuyer les engagements énoncés dans ma lettre de mandat, et elles sont conformes à l'engagement pris par le gouvernement du Canada à l'égard de politiques et de programmes de transport qui font la promotion de transports sécuritaires, sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement.

À mesure que je mets en oeuvre Transports 2030, le plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada du gouvernement fédéral, je collabore avec le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités afin d'établir le train à grande fréquence entre Québec et Toronto. Ce travail comprend des investissements dans des voies réservées exclusivement au service voyageur de VIA Rail. Ces voies permettraient d'améliorer la fréquence, la rapidité et la fiabilité du service.

En ce moment, VIA Rail partage ces voies avec d'autres transporteurs ferroviaires. Ce partage pourrait avoir des répercussions négatives sur les horaires et la planification, ce qui peut rendre le choix de prendre le train moins attrayant pour les voyageurs.

J'espère pouvoir constater bientôt les progrès réalisés dans le cadre de ce projet.

[Traduction]

Le Canada est une nation maritime, et ses côtes sont plus étendues que celles de tout autre pays du monde. Les Canadiens s'attendent à ce que notre système de sécurité maritime protège ces côtes, tout en appuyant le transport maritime qui offre des milliers d'emplois et qui est essentiel à notre économie. C'est pourquoi le gouvernement du Canada a mis en place plus de 50 mesures dans le cadre du Plan de protection des océans depuis 2016.

Nous travaillons afin d'assurer une intervention d'urgence 24 heures sur 24, sept jours sur sept en cas d'incidents maritimes; afin d'accroître notre capacité d'intervention environnementale sur

place; et afin de suivre en temps quasi réel le trafic maritime en collaboration avec les collectivités autochtones et côtières, entre autres. Et je me tiens aujourd'hui devant vous en vous affirmant avec confiance que, grâce au Plan de protection des océans, notre système de sécurité maritime est plus fort et nos écosystèmes côtiers sont mieux protégés aujourd'hui qu'ils ne l'ont jamais été auparavant.

Transports Canada prend également des mesures en faveur de nos côtes et de nos voies navigables en menant le Programme national de surveillance aérienne. Le programme vise à surveiller les activités de navigation pour prévenir la pollution et protéger l'environnement. Il permet également d'effectuer des vols de reconnaissance des glaces et de surveiller d'autres situations pouvant compromettre la sécurité et la sûreté maritimes. Chaque aéronef du Programme national de surveillance aérienne est équipé d'un système spécialisé de surveillance maritime. Par l'intermédiaire de l'Initiative de protection des baleines, un aéronef Dash 8 est ajouté à la flotte d'aéronefs du programme. Cet aéronef additionnel permet d'accroître la capacité d'observation et de protection des eaux canadiennes du programme, particulièrement en ce qui concerne les baleines et d'autres mammifères marins présents dans ces eaux.

Nous faisons des progrès, et les fonctionnaires de Transports Canada sont à mettre au point des stratégies pour mettre à exécution les engagements que j'ai mentionnés ici. J'ai l'intention de commencer à rendre compte publiquement des progrès accomplis d'ici le milieu de l'été 2020, conformément au calendrier du Bureau du Conseil privé.

Sur ce, monsieur le président, je conclus mes observations préliminaires. Si les membres du Comité ont des questions, je serai heureux d'y répondre.

L'président: Merci, monsieur Garneau.

Monsieur Doherty, vous avez la parole.

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, nous, membres du Comité, venons d'effectuer l'examen du processus de certification de l'appareil Boeing 737 MAX. Pouvez-vous vous engager aujourd'hui à revenir à ce comité pour répondre à des questions au sujet du 737 MAX?

L'hon. Marc Garneau: Je m'engage à revenir. Je reviendrai précisément parce que je me réjouis à la perspective de clarifier...

M. Todd Doherty: Merci. C'est tout.

L'hon. Marc Garneau: ... un certain nombre de choses qui ne sont pas bien comprises par beaucoup de gens. Ainsi...

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, je vais vous interrompre.

L'hon. Marc Garneau: ... vous n'avez qu'à me dire la date et j'y serai.

M. Todd Doherty: C'est parfait.

Monsieur le ministre, je vous interromps ici. C'est à mon tour de parler et je n'ai que quelques minutes. Je ne veux pas vous manquer de respect, mais je dois poser le plus de questions possible.

Monsieur le ministre, le 17 février 2020, à la lumière des barrages illégaux qui ont eu pour effet de paralyser notre économie et de salir notre réputation de partenaire commercial fiable sur la scène mondiale, vous avez publié une déclaration à propos des comportements dangereux aux alentours des voies ferrées. Plus précisément, vous avez indiqué que vous vouliez « rappeler aux Canadiens qu'interférer avec l'équipement, les voies ferrées, le matériel roulant ou la signalisation est illégal et extrêmement dangereux ». Pourquoi avez-vous publié cette déclaration?

• (1540)

L'hon. Marc Garneau: Parce que je m'inquiète vraiment que quelqu'un se fasse mal.

M. Todd Doherty: Avez-vous des preuves qui indiquent que quelqu'un a interféré avec l'équipement, les voies ferrées, le matériel roulant ou la signalisation?

L'hon. Marc Garneau: Comme vous le savez, l'an dernier, au Canada, 50 personnes sont décédées après avoir été frappées par un train...

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, à ce moment-là, aviez-vous des preuves permettant de croire que quelqu'un a interféré avec le système ferroviaire?

L'hon. Marc Garneau: Oui, j'ai pris connaissance de manœuvres illégales...

M. Todd Doherty: D'accord, merci. C'est tout.

L'hon. Marc Garneau: ... récemment et...

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer à tous les Canadiens que les voies ferrées et les passages à niveau au Canada sont sécuritaires et n'ont pas été altérés?

L'hon. Marc Garneau: Nous avons 41 000 kilomètres de chemins de fer au Canada. Nous avons également...

M. Todd Doherty: Je connais très bien les statistiques.

L'hon. Marc Garneau: Monsieur Doherty, pouvez-vous me laisser terminer? Si vous voulez ma réponse, vous allez devoir me laisser terminer. Je suis désolé.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, c'est mon temps de parole.

L'hon. Marc Garneau: D'accord. Vous n'obtiendrez pas ma réponse.

M. Todd Doherty: D'accord.

Monsieur le ministre, allez-vous poursuivre les contrevenants en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire?

L'hon. Marc Garneau: Allez-vous me laisser le temps de répondre à la question?

M. Todd Doherty: Je vous prie de répondre à la question.

L'hon. Marc Garneau: D'accord. Au Canada, les polices du CN et du CP surveillent les chemins de fer. Elles sont chargées de veiller à ce que ces derniers ne soient pas endommagés, et elles ont le pouvoir d'intenter des poursuites.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, il y a récemment eu deux déraillements à Guernsey, en Saskatchewan, survenus à peine à quelques kilomètres de distance l'un de l'autre, et à seulement quelques mois d'intervalle.

Quelles conclusions avez-vous tirées de votre enquête sur ces deux déraillements?

L'hon. Marc Garneau: Cette enquête est en cours. En attendant, j'ai émis un arrêté imposant la réduction de la vitesse des trains clés et des trains clés transportant des matières dangereuses.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, en ce qui concerne les répercussions des barrages illégaux et des moyens de pression de la sorte que nous avons vus dans le cadre de la plus récente grève du rail, de quels outils dispose Transports Canada pour faire rapport au Parlement et aux Canadiens, par l'entremise de notre comité, des coûts élevés que ces manifestations entraîneront à l'ensemble de l'économie canadienne?

L'hon. Marc Garneau: C'est quelque chose que nous surveillons, et nous obtenons des renseignements des expéditeurs. Nous obtenons de l'information directement des sociétés ferroviaires.

Cela dit, il s'agit de quelque chose de très difficile à analyser. Comme je l'ai indiqué hier, il faudra probablement autour de six mois pour analyser l'ensemble des répercussions. Elles sont plus importantes que les gens ne le pensent en raison des barrages qui ont ralenti tout le système. Nous nous pencherons sur les données que nous recueillerons.

M. Todd Doherty: Est-ce que Transports Canada dispose de données concrètes à ce sujet? Ou s'agit-il de renseignements de nature exclusive à l'intention des polices du CN et du CP seulement?

L'hon. Marc Garneau: Nous obtenons seulement l'information s'ils nous la fournissent. Habituellement, nous ne surveillons pas ces données.

M. Todd Doherty: Comment se fait-il que les sociétés ferroviaires soient les seules entités au Canada à savoir ce qui se passe réellement avec le marché du transport ferroviaire des marchandises? D'après votre réponse, il semble que le ministère s'appuie sur des renseignements fournis par les intervenants. À l'ère des mégadonnées, cela ne semble pas correct. Pensez-vous que c'est suffisant?

L'hon. Marc Garneau: Nous nous sommes entretenus avec le CN et le CP et leur avons demandé des données relatives aux coûts entraînés par les conséquences des barrages, et ils nous les ont fournies très volontiers.

M. Todd Doherty: Quelles sont les conséquences d'un duopole ou d'un monopole de notre système ferroviaire sur nos expéditeurs, qui sont à la merci des caprices de nos deux transporteurs ferroviaires?

L'hon. Marc Garneau: Il s'agit d'une très grande question. Nous pourrions en parler pendant très longtemps. Oui, parfois cela veut dire que certains expéditeurs ont uniquement accès à un chemin de fer. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles j'ai présenté le projet de loi C-49: afin d'offrir l'interconnexion équitablement aux expéditeurs.

M. Todd Doherty: Où en sommes-nous dans ce dossier à l'heure actuelle?

L'hon. Marc Garneau: Cette mesure est en vigueur. Je pense qu'elle est en vigueur depuis l'été 2018.

M. Todd Doherty: Cela dit, je vais accorder ma dernière minute de temps de parole à mon collègue, Luc Berthold.

[Français]

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

Bonjour, monsieur Garneau.

Nous avons appris, le 5 février, qu'un centre de contrôle ferroviaire du CN à Montréal allait fermer ses portes au mois d'octobre. Cette nouvelle tragique cause beaucoup d'inquiétudes quant à la sécurité ferroviaire. Pour ce qui est de la perte d'expertise, on estime que seulement 15 % des contrôleurs vont se déplacer pour aller travailler dans l'autre centre.

Votre gouvernement a-t-il l'intention de demander au CN de sursoir à cette décision?

L'hon. Marc Garneau: La réponse est non.

C'est une décision prise par le CN. Le CN est très conscient de la nécessité d'avoir un contrôle des trains dans tout le pays qui soit sécuritaire. C'est pour cette raison qu'il a décidé de transférer...

M. Luc Berthold: Êtes-vous conscient du fait qu'il risque d'y avoir un problème sur le plan des langues officielles, que des contrôleurs vont être nouvellement engagés pour remplacer ceux de Montréal et qu'il y aura un problème sur le plan de la sécurité?

L'évaluation des risques est faite par le CN. Les inspecteurs de Transports Canada vont-ils s'assurer que toutes les mesures de sécurité sont prises?

Il y a beaucoup d'inquiétudes actuellement. Malheureusement, les travailleurs qui vous écrivent ne reçoivent pas de réponse à leurs lettres.

• (1545)

L'hon. Marc Garneau: C'est une question qu'on a posée. La sécurité est très importante.

À propos des langues officielles, le CN nous assure qu'il est important que la personne au centre de contrôle puisse communiquer en français avec les chefs de train au Québec, qui pourraient être francophones. Ce service va être assuré.

Le CN est très conscient de ses obligations en matière de langues officielles, à cause du fait que c'est intimement lié à la sécurité de ses activités.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre. Merci, monsieur Berthold.

Monsieur Rogers, vous avez la parole.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Bienvenue, monsieur le ministre, et bienvenue aux membres de votre personnel. Je suis heureux que vous soyez ici aujourd'hui pour répondre aux questions devant le Comité.

Monsieur le ministre, ma première question concerne le Budget supplémentaire des dépenses (B). Pouvez-vous nous en dire davantage au sujet des 7,1 millions de dollars de dépenses supplémentaires qui serviront à protéger les baleines noires? Si j'ai bien compris, une partie de cet argent sera utilisé pour faire l'achat d'un autre appareil Dash 8, qui effectuera de la surveillance.

Pourquoi avons-nous besoin de cet avion supplémentaire? Quel genre de travaux effectuera-t-il? Pourquoi est-il important de protéger les baleines, ou de tenter d'assurer leur protection?

L'hon. Marc Garneau: Merci de la question.

En fait, plus tôt aujourd'hui, la ministre Jordan et moi avons annoncé les mesures qui seront prises cette année relativement à la protection des baleines noires. L'une de ces importantes mesures est la surveillance dans la zone en question, à savoir le golfe du Saint-

Laurent, et notamment dans les couloirs où nous permettons aux navires d'accroître leur vitesse à condition qu'aucune baleine noire n'y a été repérée. Si nous en apercevons une, nous imposons une limite de vitesse de 10 nœuds pour les 15 jours suivants.

Évidemment, nous cherchons avant tout à prévenir les collisions entre les baleines noires et les navires. Par conséquent, nous avons besoin de cet avion supplémentaire pour pouvoir effectuer littéralement des centaines d'heures de surveillance au-dessus du golfe pendant la période estivale.

M. Churence Rogers: Quelle sera la fréquence de la surveillance? S'agira-t-il d'une surveillance permanente?

L'hon. Marc Garneau: Il s'agit d'une surveillance permanente. L'année dernière, nous nous sommes vraiment rendu compte qu'il nous manquait de l'équipement parce que nous devons effectuer plusieurs rondes de surveillance chaque jour au-dessus du golfe. Les seules fois où nous nous sommes abstenus, c'est quand certaines conditions météorologiques ne nous le permettaient pas.

Nous prenons ce travail très au sérieux, et il est important que nous fournissions ce genre d'information à tous ceux qui se trouvent dans le golfe — je pense aux navires qui assurent le transport maritime, aux traversiers, aux compagnies de croisière et aux pêcheurs — afin qu'ils sachent où se trouvent les baleines noires et qu'ils puissent en tenir compte dans leurs opérations ou pendant leurs déplacements dans la zone en question.

M. Churence Rogers: Merci de votre réponse. Je suis d'accord. Je pense que c'est crucial de protéger les baleines avec ce genre de service.

Dans votre discours, vous avez également mentionné que vous voulez réduire les obstacles physiques et réglementaires aux échanges commerciaux internationaux efficaces dans le système de transport. Pouvez-vous préciser les types d'obstacles auxquels vous faites allusion et ce qui pourrait être fait pour en réduire quelques-uns?

L'hon. Marc Garneau: En termes simples, le Canada est un pays commerçant. Nous faisons des échanges commerciaux avec le reste du monde. Il importe peu que nos produits soient excellents et que nous ayons de bons traités commerciaux avec les autres pays: si nous ne sommes pas en mesure de leur expédier nos produits de manière fiable et efficace, comme c'est le cas à l'heure actuelle, ils iront chercher leurs produits ailleurs. La réalité, c'est que d'autres options s'offrent à eux.

Nous avons déjà approuvé 80 projets dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, un programme de 2 milliards de dollars qui a été mis en place il y a deux ans. Ces projets visent à éliminer les obstacles physiques à la circulation des marchandises dans l'ensemble du pays, surtout pour les trains qui se rendent dans nos ports pour ensuite se diriger vers des destinations étrangères, mais aussi pour le transport routier. Nous cherchons à nous débarrasser des goulots d'étranglement là où ils existent au Canada. Il y en a beaucoup. Nous sommes le deuxième plus grand pays du monde, et nous abritons des choses comme la voie maritime du Saint-Laurent, qui est un important corridor commercial. Le programme est axé sur la suppression des obstacles physiques à la circulation efficace des marchandises.

Vous avez soulevé la question des obstacles réglementaires. Ces derniers nuisent également au commerce au Canada, et les conservateurs et les libéraux l'admettent. Nous voulons éliminer quelques-uns des obstacles entre les provinces, mais il ne s'agit pas d'une chose simple. Par exemple, nous voulons qu'un camion qui quitte Halifax et qui se rend à l'autre bout du pays soit en mesure de respecter les règlements de chacune des provinces qu'il traversera sur son chemin, car il existe des règlements provinciaux différents. Lorsque nous harmonisons les règlements entre les provinces dans le but de transporter les marchandises plus efficacement, nous favorisons également la fiabilité de nos échanges commerciaux.

• (1550)

M. Churence Rogers: Certains des commentaires que vous faites se rapportent à l'excellent travail effectué au printemps dernier par le comité des transports sur l'étude des corridors commerciaux, ainsi qu'à certaines questions que nous avons abordées dans un rapport. Je suis heureux de l'entendre.

Au printemps dernier, nous avons également réalisé une étude sur la sécurité des autobus. Dans votre discours, vous avez parlé des objectifs communs pour améliorer la sécurité routière, en accordant une attention spéciale aux autobus scolaires et à l'amélioration de la formation. Je m'intéresse surtout aux autobus scolaires. Quels genres d'améliorations avons-nous apportées à ces véhicules?

L'hon. Marc Garneau: Je rencontre mes homologues provinciaux et territoriaux environ une fois par année. Nous nous sommes rencontrés il y a un an environ, en janvier, et nous avons tous convenu d'établir un groupe de travail chargé de trouver des façons d'améliorer la sécurité des autobus scolaires. À l'heure actuelle, les autobus scolaires sont de loin le moyen le plus sûr pour les enfants de se rendre à l'école — beaucoup plus sécuritaire que de s'y rendre en voiture avec leurs parents. Toutefois, il y a toujours place à l'amélioration.

Le groupe de travail en question a présenté un rapport que l'on peut maintenant consulter en ligne. Il a fait un excellent travail de souligner les mesures que nous pouvons prendre.

Le taux d'accidents d'autobus scolaires mortels est très bas. La plupart d'entre eux, soit 80 %, surviennent lorsque les enfants sont à l'extérieur de l'autobus. Le groupe de travail a proposé des mesures, dont quatre sont axées précisément sur la sécurité à l'extérieur de l'autobus, qui visent à assurer une meilleure sécurité aux enfants qui descendent de l'autobus ou qui attendent de monter à bord de celui-ci, surtout s'il y a de la circulation venant en sens inverse.

Nous nous sommes également penchés sur la question des ceintures de sécurité. C'est compliqué. On pourrait se dire que c'est évident d'installer des ceintures de sécurité dans un autobus, mais c'est plus compliqué que ça en a l'air. Ainsi, nous avons convenu avec les provinces et les territoires d'élaborer deux projets pilotes cette année pour étudier tous les aspects de cette question.

Le président: Merci, monsieur le ministre, et merci à vous, monsieur Rogers.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

Je voudrais revenir sur la question de la délocalisation des contrôleurs ferroviaires du CN. Vous avez formulé un engagement

envers la sécurité ferroviaire dans votre discours, tout à l'heure. Mon collègue vous a aussi posé une question intéressante à ce sujet.

Vous avez dit que la décision de regrouper les contrôleurs du CN en Alberta, dans un seul centre, était une décision qui appartenait au CN. Vous ne semblez pas vraiment préoccupé par cet enjeu. Quand on a parlé des fameuses manifestations qui se tiennent sur les voies ferrées, vous avez dit que c'était un dossier provincial. Vous ne vous en êtes pas beaucoup occupé.

Auriez-vous l'intention, si on vous le demandait, de vous intéresser au dossier du transfert des contrôleurs en Alberta?

L'hon. Marc Garneau: J'ai dit que cette décision avait été prise par une compagnie privée, le CN. Je n'ai pas dit que cela ne me préoccupait pas. Nous avons fait des vérifications, parce que nous sommes très conscients de l'importance de s'assurer qu'il n'y aura pas de risques en ce qui concerne la sécurité de nos voies ferroviaires.

Comme vous êtes ici depuis assez longtemps, vous m'avez déjà entendu dire que la sécurité ferroviaire est ma plus grande priorité. Nous avons eu un dialogue avec le CN, qui a le droit de faire cela — c'est une compagnie privée. Cela dit, elle nous assure qu'il n'y aura pas d'effets sur le contrôle. Vous savez, nous vivons dans un monde du XXI^e siècle, où le contrôle peut se faire à partir de n'importe où. L'important est que les communications soient dans la langue requise pour assurer le contrôle des trains. Sur ce plan, je suis satisfait.

M. Xavier Barsalou-Duval: Selon les informations que nous fournissons des contrôleurs, le CN, au moment de décider de délocaliser ses activités, n'avait pas lui-même fini son évaluation de risques. Avez-vous fait une évaluation de risques indépendante?

L'hon. Marc Garneau: Nous avons parlé aux gens du CN et nous sommes satisfaits de savoir qu'ils vont s'assurer que la sécurité ne souffrira pas.

• (1555)

M. Xavier Barsalou-Duval: Avez-vous l'intention de faire votre propre évaluation de risques liés à cette décision?

L'hon. Marc Garneau: Non.

M. Xavier Barsalou-Duval: Non. D'accord.

J'ai une question à vous poser sur un autre sujet.

Vous avez beaucoup parlé de corridors commerciaux. Vous savez que c'est un sujet qui me tient à cœur parce qu'il y a un projet d'implantation, à Contrecoeur, dans ma circonscription, d'un terminal à conteneurs du Port de Montréal.

Cela fait longtemps qu'on attend des annonces d'investissements. Dans le Fonds national des corridors commerciaux, la part du Québec a été minée. À peine 10 % de la somme a été consacrée au Québec.

Nous avons un beau projet à Contrecoeur. D'une part, j'aimerais vraiment savoir pourquoi l'investissement n'a pas encore annoncé. D'autre part, qu'est-ce qui explique que ce soit aussi long?

L'hon. Marc Garneau: Comme je l'ai mentionné, ce fonds, à l'origine, était de 2 milliards de dollars. Nous avons déjà accepté environ 80 projets pour une valeur d'à peu près 1,7 milliard de dollars. Ce programme est extrêmement populaire. Comme je l'ai mentionné, selon les critères, les projets doivent rendre les couloirs de transport le plus efficace possible avec le moins d'embouteillage possible. Cela s'appuie sur le mérite des projets. Ce n'est pas déterminé selon une proportion qui irait à chaque province.

M. Xavier Barsalou-Duval: Selon vous, donc, le projet de Contrecoeur n'a pas assez de mérite?

L'hon. Marc Garneau: Vous étiez là quand la Banque de l'infrastructure a fait l'annonce, conditionnelle à l'évaluation environnementale, d'un investissement de 300 millions de dollars. Ce n'est pas une mauvaise chose.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je suis d'accord avec vous, c'est bien que la Banque de l'infrastructure investisse, mais ce serait intéressant que le Fonds national des corridors commerciaux investisse aussi dans ce projet.

L'hon. Marc Garneau: Nous avons déjà investi dans le port de Sept-Îles, dans le port de Montréal, dans le port de Trois-Rivières. Alors, nous sommes là pour les ports.

Il y a eu deux investissements dans le port de Sept-Îles, qui a annoncé, cette année, avoir atteint un record en ce qui touche le volume de commerce.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends qu'il y a eu des investissements au Québec, mais cela n'empêche pas que 10 % des sommes s'avèrent nettement insuffisants. Je me serais attendu à ce que, selon votre perception, le Québec mérite une part substantielle du Fonds, au moins en proportion de sa population.

L'hon. Marc Garneau: Nous sommes ouverts. Nous attendons les propositions. Quand les propositions arrivent, nous les évaluons et, si nous croyons qu'elles sont valables et qu'elles peuvent nous aider, selon nos critères, nous sommes prêts à aller de l'avant.

M. Xavier Barsalou-Duval: Tout à l'heure, dans votre allocution, vous avez parlé de transport respectueux de l'environnement, surtout en ce qui a trait au transport maritime. Vous avez aussi parlé du Plan de protection des océans auquel vous travaillez avec Pêches et Océans Canada.

Je suis préoccupé par le fait que, d'un côté, le Canada dise qu'il veut protéger les océans, mais que, de l'autre, il permette l'exploitation pétrolière dans les zones protégées. Croyez-vous que ce soit logique?

L'hon. Marc Garneau: Dans le premier cas, je vous donne un exemple où, récemment, le Canada a décidé d'appuyer l'élimination des carburants lourds qui sont utilisés par les navires qui naviguent dans le Nord, plus haut que le 60° parallèle, parce que nous sommes préoccupés par les effets environnementaux que cela pourrait avoir sur les territoires du Nord.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous parle de l'exploitation pétrolière dans un territoire protégé.

L'hon. Marc Garneau: Vous parlez de quel territoire protégé exactement?

M. Xavier Barsalou-Duval: En fait, il s'agit des règles de protection maritime mises en place par votre gouvernement, qui permettent l'exploitation pétrolière dans des territoires maritimes protégés.

L'hon. Marc Garneau: Je vous suggère d'en parler au ministre des Ressources naturelles, puisque l'exploitation de nos ressources naturelles ne relève pas de mes compétences.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends tout à fait, mais vous avez mentionné tantôt que, dans votre lettre de mandat, il est question du Plan de protection des océans. C'est donc pour cela que je vous en parlais.

Toujours dans le domaine de l'environnement et en ce qui a trait au transport, il y a un enjeu qui me préoccupe beaucoup dans ma circonscription, et c'est l'érosion des berges le long du Saint-Laurent. Votre gouvernement a-t-il l'intention de prendre des mesures concrètes pour protéger les berges du fleuve?

L'hon. Marc Garneau: Je crois que nous avons déjà eu cet échange. Il s'agit d'un défi que nous devons tous aborder, mais à plusieurs niveaux, avec la province, le fédéral et plusieurs ministères. Cette question est importante. En ce qui a trait au transport, nous suivons le niveau de l'eau et nous imposons des restrictions de vitesse pour que le batillage des navires ne touche pas les berges.

Vous savez aussi qu'il y a plusieurs autres facteurs tels que le changement climatique, plus de précipitations et d'autres facteurs environnementaux qui jouent un rôle dans l'érosion des berges. Nous en sommes tous conscients.

L'année dernière, j'ai pelleté avec des gens, à Laval, lors des inondations dans cette région.

• (1600)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre, et merci à vous, monsieur Barsalou-Duval.

Madame Ashton, vous avez la parole.

Mme Niki Ashton (Churchill—Keewatinook Aski, NPD): Merci, monsieur le ministre, d'être présent ici aujourd'hui.

Tout d'abord, j'aimerais signaler que, malheureusement, je constate avec préoccupation l'absence de mesures pour améliorer la sécurité ferroviaire dans votre lettre de mandat cette fois-ci, même si dans l'introduction de votre discours vous avez dit que vous vous engagez à œuvrer en ce sens. Un nombre croissant de Canadiens sont de plus en plus touchés par des conditions dangereuses sur les lignes ferroviaires — comme les plus récents événements en témoignent — et nous pensons que le premier ministre et le gouvernement devraient faire valoir cette réalité très clairement, comme vous l'avez fait dans vos commentaires.

Ma première question est de savoir si justice sera rendue pour le décès de Dylan Paradis, Andrew Dockrell et Daniel Waldenberger-Bulmer, tués le 4 février 2019 à la suite d'un déraillement. Après une enquête approfondie réalisée par l'émission *The Fifth Estate*, nous avons appris récemment que de sérieuses questions se posent au sujet de ce qui est arrivé à ces travailleurs. La société ferroviaire s'est déchargée de toute responsabilité. Le Secrétariat du Conseil du Trésor n'est pas en mesure de diriger une enquête criminelle, mais vous et votre gouvernement avez la responsabilité de faire toute la lumière sur cette histoire pour rendre justice non seulement aux travailleurs qui ne sont plus parmi nous, mais aux familles qui cherchent manifestement à obtenir des réponses.

Monsieur le ministre, vous engagez-vous à enquêter sur ces trois décès, notamment à entreprendre une enquête criminelle?

L'hon. Marc Garneau: Madame Ashton, contrairement à ce que vous avez dit au début de votre intervention, ma lettre de mandat indique clairement que je dois « continuer d'améliorer la sécurité du secteur des transports au Canada ».

Ensuite, vous avez dit que le CP s'est absous de toute faute. Je pense que c'est plutôt imprudent de formuler un commentaire de la sorte. Vous connaissez la réalité de cette situation. Lorsqu'un accident tragique comme celui-là se produit, les enquêtes doivent être entreprises en suivant une série d'actions.

Mme Niki Ashton: Je m'interroge au sujet de votre rôle. Je ne me préoccupe pas de la position du CP.

L'hon. Marc Garneau: Dans ce cas précis, le rôle de Transports Canada est de procéder à une évaluation sur la santé et la sécurité au travail. C'est le Bureau de la sécurité des transports qui effectue l'évaluation approfondie. Il s'agit de l'organisme — qui, comme vous le savez, est indépendant de Transports Canada — auquel nous avons recours pour faire enquête chaque fois qu'un accident de transport se produit, et c'est exactement ce qu'il fait.

Je peux vous assurer que le Bureau de la sécurité des transports est un organisme très professionnel. À la fin de son enquête, une fois qu'il aura recueilli toutes les informations et les témoignages nécessaires, le Bureau se fondera sur ses trouvailles pour déterminer la cause des décès et il formulera ensuite des recommandations à cet égard. Ces recommandations pourraient être présentées à Transports Canada, au CP ou à un certain nombre d'autres organismes.

Mme Niki Ashton: Nous attendons cela avec impatience, mais ce que j'ai dit au sujet de la nécessité d'entreprendre une enquête criminelle...

L'hon. Marc Garneau: Je peux intervenir sur ce sujet.

Mme Niki Ashton: J'aimerais que vous nous disiez si oui ou non vous êtes disposé à prendre un tel engagement.

L'hon. Marc Garneau: Seuls les services de police locaux sont en mesure de décider de lancer une enquête criminelle. C'est ainsi que les choses se passent. Transports Canada ne peut pas simplement dire « nous voulons qu'il y ait une enquête criminelle ».

Mme Niki Ashton: Compte tenu du fait qu'il reste toujours des questions sans réponses et que les travaux du Bureau de la sécurité des transports ne sont pas mandatés, nous aimerions que des mesures soient prises dans ce dossier, pas uniquement pour rendre justice aux familles, mais aussi pour veiller à ce qu'une tragédie comme celle-là ne se reproduise plus jamais. Nous nous réjouissons à la perspective de lire le rapport du Bureau de la sécurité des transports, mais nous croyons que la nature des questions qui sont posées justifie l'ouverture d'une enquête criminelle.

J'aimerais passer à une autre question d'importance. Votre gouvernement a annoncé en grande pompe la mise en œuvre de la déclaration des droits des passagers des lignes aériennes. Beaucoup de Canadiens fondaient de grands espoirs sur cette mesure. La réalité, c'est que les consommateurs canadiens sont floués jour après jour par les compagnies aériennes au pays. Comme nous l'avons remarqué au cours des derniers mois, cette initiative comporte de sérieuses lacunes. Cela a eu pour effet de ruiner des lunes de miel, d'empêcher des familles de se réunir pour des événements importants et de faire subir à un membre d'un couple un traitement différent que celui de l'autre, même s'ils étaient sur le même vol. Voilà des scénarios très bizarres et problématiques qui ne devraient jamais se produire quand il existe une déclaration des droits des passagers des lignes aériennes.

Cela tranche nettement avec la déclaration des droits des passagers des lignes aériennes de l'Europe, qui permet le recours à des défenseurs des droits des passagers du transport aérien et le versement d'une indemnisation lorsqu'un vol est retardé en raison de la météo ou de travaux d'entretien. De plus, il est beaucoup plus robuste sur le plan de la reddition de comptes. Pensez-vous que la déclaration des droits des passagers des lignes aériennes va assez loin? Ou votre gouvernement doit-il prendre des mesures pour répondre aux lacunes et aux échappatoires qui sont trouvées par les compagnies aériennes?

• (1605)

Le président: Monsieur le ministre, vous disposez de 40 secondes.

L'hon. Marc Garneau: Je vais répondre à cette question.

Tout d'abord, j'ai mentionné que Transports Canada réalisait une enquête sur la santé et la sécurité au travail. Cette dernière est faite en vertu du Code du travail, et mon sous-ministre m'a dit que cela pouvait entraîner des poursuites dans le cadre de l'accident tragique survenu à Field, en Colombie-Britannique.

Je suis très heureux que nous ayons présenté une mesure visant à assurer la protection des passagers, parce que depuis que je suis politicien, donc depuis 10 ans, les gens nous demandent de mettre en place une telle initiative. Nous faisons face à cette situation où les gens commencent à dire « Écoutez, je n'ai pas été bien traité. Selon mon interprétation des règlements, j'aurais dû être indemnisé », et la compagnie aérienne répond « Non, nous ne sommes pas d'accord ». Comme vous le savez, dans une situation comme celle-ci, de nombreuses personnes choisissent de se tourner vers l'Office des transports du Canada, qui joue le rôle de médiateur.

Selon moi, c'est le genre de processus qui doit être adopté lorsque les compagnies aériennes et les passagers ont des interprétations différentes. Je pense que cela nous permettra d'avoir une bien meilleure compréhension des règles, et qu'il y aura une diminution importante du nombre de cas comme ceux que vous avez soulevés.

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

Monsieur Baldinelli, vous avez cinq minutes.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre et merci à vos adjoints d'être ici.

Monsieur le ministre, selon votre lettre de mandat, « les Canadiens ont besoin d'un réseau de transport sûr et fiable qui facilite le commerce et la circulation des personnes et des biens ». Hier, un article du *National Post* vous attribuait les paroles suivantes: « Même si les barricades étaient toutes démantelées demain et que les trains faisaient des efforts colossaux pour retrouver un rythme normal, on ressentirait encore certains de ces effets pendant des semaines et même des mois. »

Vous conviendrez sûrement que les barrages ferroviaires ont coûté des milliards de dollars à l'économie canadienne pendant ces trois semaines. En plus des milliers de mises à pied, il y a eu des risques de pénurie de biens essentiels dans diverses régions du pays. Reconnaissez-vous que ces manifestations, ces barrages, sont néfastes et qu'ils nuisent à l'économie du pays, oui ou non?

L'hon. Marc Garneau: Oui, je le reconnais. Je l'ai dit hier. Je ne serais toutefois pas prêt à parler de « milliards », car je n'ai pas l'expertise nécessaire pour faire cette évaluation à l'heure actuelle, mais les conséquences sont décidément considérables. Cela ne fait aucun doute.

Nous entendons parler non seulement des mises à pied, mais aussi des produits qu'il est impossible de charger sur des trains pour les acheminer jusqu'aux ports; puis des ports qui n'ont pas de produits à charger sur les navires; puis des nombreux navires qui restent ancrés. Il est facile de voir que la situation a des conséquences majeures pour un pays comme le Canada, un pays commerçant qui transporte continuellement de vastes quantités de marchandises. Les trains du pays transportent chaque année plus de 300 milliards de dollars de marchandises.

La situation a des conséquences. Il est toutefois essentiel de comprendre que, même si toutes les barricades étaient démantelées demain, il faudrait des semaines, voire des mois, pour revenir à la normale.

M. Tony Baldinelli: Merci, monsieur le ministre.

Je souhaite maintenant parler des corridors commerciaux. Je vous remercie d'avoir précisé, pendant votre discours, qu'il y a plus de 80 projets et que 50 ont été financés jusqu'ici.

Mon honorable collègue a parlé du rapport publié l'an dernier. Je crois qu'il a été déposé il y a un an, en mars 2019. Ce rapport parlait de la route du milieu de la péninsule. Il présentait aussi une étude de cas sur la région du Niagara. On y parlait non seulement de la route du milieu de la péninsule, mais aussi de l'utilisation accrue du transport maritime et de l'utilisation des terrains à vocation industrielle, situés principalement à Niagara Sud, dans une optique de croissance économique.

Monsieur le ministre, vos collègues et vous-même, êtes-vous résolus à examiner cette idée et à lui donner suite?

L'hon. Marc Garneau: Nous avons reçu une multitude de propositions de projets pour le programme du Fonds national des corridors commerciaux. C'est un programme extrêmement populaire, si je puis m'exprimer ainsi. Nous devons donc faire des choix difficiles. Il y a beaucoup de projets méritoires, et nous devons nous demander lesquels sont les plus urgents et lesquels pourraient, selon nous, avoir l'effet le plus marqué.

Cela n'enlève rien aux autres projets, mais nous ne disposons pas de sommes illimitées. J'aimerais bien faire toutes sortes de projets qui faciliteraient les déplacements.

Certains projets n'ont pas été choisis la première fois, mais ils l'ont été la deuxième fois. Il ne faut donc pas penser que si un projet n'est pas retenu tout de suite, il n'obtiendra rien.

• (1610)

M. Tony Baldinelli: Merci, monsieur le ministre.

Passons à un sujet que nous n'avons pas encore abordé, c'est-à-dire l'Administration de la sûreté du transport aérien. Parmi les priorités énoncées dans votre lettre de mandat figure le transfert de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, à une entité sans but lucratif.

Si je me souviens bien, on a dit que ce transfert serait fait d'ici avril 2020. Est-ce toujours l'échéance prévue?

L'hon. Marc Garneau: Ce sera plus long, car le processus prend un peu plus de temps que prévu. Pour le moment, l'ACSTA continue ses activités sous sa forme actuelle, mais le transfert se fera bel et bien. On travaille actuellement à la planification, puis ce sera la transition.

M. Tony Baldinelli: Dans le contexte de cette planification, ai-je raison de croire que le financement versé à l'ACSTA provient des droits pour la sécurité des passagers du transport aérien, que les consommateurs paient depuis 2002?

À combien s'élèvent ces droits chaque année? Quel est le budget de l'ACSTA?

L'hon. Marc Garneau: Je devrai vérifier pour pouvoir vous fournir des chiffres précis. Cela dit, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien est perçu par les compagnies aériennes, qui le remettent au gouvernement du Canada. Il est ajouté aux recettes générales. Le gouvernement du Canada redonne ensuite de l'argent à l'ACSTA pour ses activités.

Les choses changeront après le transfert.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Est-ce que la totalité du financement — c'est-à-dire la somme totale que l'ACSTA reçoit actuellement — sera transférée à l'entité sans but lucratif?

Deuxièmement, est-ce que vos plans tiennent compte des droits du successeur, de sorte que les avantages contractuels des employés, leurs salaires et leurs régimes de retraite soient protégés?

L'hon. Marc Garneau: Je laisse au sous-ministre le soin de répondre.

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Merci.

Il y aura une période de transition pendant laquelle le gouvernement du Canada transférera le financement de l'ACSTA à l'entité sans but lucratif du secteur privé qu'on est en voie d'établir pour gérer l'ACSTA.

Après la période de transfert, la nouvelle entité recevra, directement des passagers, les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien. L'argent ne passera donc plus par le gouvernement. Il ira directement des passagers, par l'entremise de leur billet, à la nouvelle entité; 100 % des droits perçus iront à l'entité. Le gouvernement transférera à l'entité, en temps et lieu, ce qu'il fournit actuellement à l'ACSTA pour le maintien de ses activités, ce qui comprend les augmentations habituelles liées au volume, et ainsi de suite.

Le président: Merci, monsieur Keenan.

Merci, monsieur Baldinelli.

Monsieur Sidhu, vous avez la parole.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Monsieur le président, je partagerai mon temps de parole avec M. Bittle.

Avant toute chose, je vous remercie, monsieur le ministre, de prendre le temps d'être parmi nous aujourd'hui.

Monsieur le ministre, le transport est l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre, et il ne fait aucun doute que les véhicules zéro émission soient un atout pour la lutte contre les changements climatiques. Dans ma circonscription, Brampton-Est, qui fait partie de la ville de Brampton, un nombre assez important de résidents passent chaque jour une ou deux heures dans leur véhicule personnel pour aller travailler et en revenir.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous dire ce que fait votre ministère pour rendre les véhicules zéro émission plus abordables?

L'hon. Marc Garneau: Merci pour la question.

Vous avez raison. Environ un quart de toutes les émissions de gaz à effet de serre sont attribuables aux transports, et la moitié de ce quart, aux automobiles et véhicules légers, autrement dit, les voitures. Il ne fait aucun doute qu'elles contribuent beaucoup aux émissions de gaz à effet de serre.

Nous avons entre autres introduit un incitatif fédéral l'année dernière. Les véhicules entièrement électriques en dessous d'un certain prix sont admissibles à un incitatif de 5 000 \$, et les véhicules hybrides rechargeables en dessous d'un certain prix, à un incitatif de 2 500 \$. Il y a également des dispositions pour la location de ce type de voiture.

Le programme est un franc succès. Grâce à lui — j'ai l'information ici —, du 1^{er} mai, le jour où le programme est entré en vigueur, au 31 décembre, les ventes de tous les véhicules zéro émission au Canada ont augmenté de 30 % comparativement à la même période l'année dernière.

D'ailleurs, nous dépensons plus rapidement que prévu les 300 millions de dollars affectés au programme tellement celui-ci est populaire. Il commence à faire effet, surtout en Colombie-Britannique et au Québec, qui offrent également des incitatifs provinciaux.

• (1615)

M. Maninder Sidhu: Merci.

Le président: Monsieur Bittle, la parole est à vous.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Merci beaucoup.

Je sais que certaines terres de la Voie maritime du Saint-Laurent se trouvent à Niagara-on-the-Lake, dans la circonscription de M. Baldinelli. En ce qui concerne le Budget supplémentaire des dépenses, pourriez-vous nous parler des propriétés en question et nous dire à qui elles ont été vendues et comment les profits seront utilisés pour les terres le long de la voie maritime?

L'hon. Marc Garneau: Je viens tout juste d'obtenir cette information.

Le Conseil du Trésor a une directive sur la vente de biens immobiliers excédentaires, et il y avait une propriété le long de la Voie maritime du Saint-Laurent dont la corporation n'avait pas besoin. Dans un tel cas, elle est prise en main par la Société immobilière du Canada pour ensuite être mise en vente.

Niagara-on-the-Lake et La Prairie, au Québec, sont deux régions où des terres excédentaires devaient être cédées au secteur privé. Il a été déterminé en 2013 que les propriétés à Niagara-on-the-Lake, ainsi qu'un grand nombre d'autres propriétés au Québec et en Ontario n'étaient pas nécessaires pour le projet de voie maritime. Ces propriétés étaient louées à des agriculteurs, dont beaucoup les exploitaient depuis au moins 25 ans. Le ministère a cherché à obtenir la permission de vendre les propriétés à Niagara-on-the-Lake aux

agriculteurs locataires, et il procède à la vente de ces propriétés depuis 2017. La dernière de ces ventes sera conclue cette année. Les agriculteurs louaient déjà les terres, et on leur a donné l'option de les acheter, et maintenant ils sont propriétaires.

M. Chris Bittle: Merci beaucoup.

Pouvez-vous nous expliquer le rôle de Transports Canada dans l'entente dont on a entendu parler entre le CN et le CP pour le partage des voies durant les récents blocus ferroviaires?

L'hon. Marc Garneau: Il y a déjà eu des situations où le CN et le CP ont coopéré et travaillé ensemble volontairement. Comme ce sont les deux principales sociétés ferroviaires, il leur arrive de conclure des ententes. Lorsque les voies d'une société dans une région ou une autre du pays sont endommagées — pour quelque raison que ce soit, mais souvent, une catastrophe naturelle —, les sociétés doivent s'entendre sur le partage des voies.

Cela n'arrive pas très souvent, puisqu'elles sont en concurrence, mais c'est déjà arrivé. En l'occurrence, le gouvernement trouvait qu'il était important de dialoguer avec le CP pour voir, parce que ses opérations entre Montréal et Toronto n'avaient pas été affectées par les barrages à Tyendinaga, qui est desservie par les voies du CN. Le CP s'est montré réceptif, ce qui est tout à son honneur. Il avait de la place sur sa ligne pour accommoder quelques trains du CN, ce qui a permis à certaines marchandises de circuler, et c'était une très bonne chose. Nous ne voulions pas nécessairement l'annoncer, encore moins les sociétés elles-mêmes, mais je pense que cela nous a donné un peu de temps.

M. Chris Bittle: Merci.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Merci, monsieur Bittle.

Monsieur Doherty, la parole est à vous.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, on vous a confié le mandat de mettre en œuvre des mesures permettant d'améliorer la transparence, la responsabilisation et l'efficacité des aéroports canadiens. Êtes-vous en mesure de confirmer devant le Comité que vous êtes en consultation avec des aéroports?

L'hon. Marc Garneau: La réponse est oui.

M. Todd Doherty: Êtes-vous en mesure de confirmer devant le Comité quels aéroports vous avez consultés?

L'hon. Marc Garneau: Non. Nous cherchons d'abord et avant tout à déterminer s'il y a certaines démarches à faire avec les administrations aéroportuaires — je parle surtout des grands aéroports — étant donné que nous n'avons pas vraiment changé le cadre de fonctionnement des administrations aéroportuaires canadiennes, et celles-ci ont fait certaines demandes, tout comme nous, d'ailleurs. Nous demandons notamment une plus grande transparence, de manière à accroître la visibilité de certains aspects de leurs activités.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, les petits aéroports avec de faibles volumes de passagers ont particulièrement beaucoup de mal à assumer les coûts d'entretien et de maintien en état de l'infrastructure. Vous en êtes pertinemment conscient. Votre gouvernement a récemment adopté de nouvelles règles pour les voyageurs handicapés et il a annoncé l'introduction prochaine de nouveaux règlements sur la sécurité des pistes comme l'aire de sécurité d'extrémité de piste.

Auriez-vous l'obligeance de faire connaître au Comité comment vous comptez aider ces petits aéroports à répondre à ces nouvelles exigences réglementaires et à maintenir leur infrastructure en état?

L'hon. Marc Garneau: Dans certains cas, ils sont admissibles à des fonds du PAIA. C'est un programme très populaire au Canada. Généralement, on parle d'environ 40 millions de dollars par année.

• (1620)

M. Todd Doherty: Vous savez tout aussi bien que moi qu'il y a des aéroports qui ne sont pas admissibles aux fonds du programme.

L'hon. Marc Garneau: Oui.

M. Todd Doherty: Les aéroports demandent sans cesse des fonds supplémentaires de votre ministère.

L'hon. Marc Garneau: Oui, notamment Prince George, et nous avons trouvé une façon de les financer... et aussi Charlottetown et d'autres qui auraient été laissés pour compte.

M. Todd Doherty: C'est vrai.

L'hon. Marc Garneau: Je dirais que nous avons trouvé une bonne façon d'y arriver avec le Fonds national des corridors commerciaux.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, Taïwan est une importante plaque tournante du transport en Asie et devrait être membre de l'OMS et de l'OACI afin de lutter contre le coronavirus. L'OACI n'a toujours pas inclus Taïwan dans son réseau. C'est inacceptable, et cela mine l'effort mondial d'endigement de l'épidémie de cette nouvelle souche de coronavirus.

Appuieriez-vous la pleine participation de Taïwan à l'OACI?

L'hon. Marc Garneau: Je vous inviterais à adresser cette question-là à Affaires mondiales.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, êtes-vous en mesure de confirmer combien d'arrestations ont été faites et combien de chefs d'accusation ont été portés en relation aux dégâts qui ont été causés? Hier, des feux ont été allumés, des pneus balancés, et nos voies ferrées ont fait l'objet de destruction volontaire, d'actes de violence volontaires et de vandalisme.

Pourriez-vous nous confirmer combien d'arrestations ont été faites et combien de chefs d'accusation ont été portés au cours des trois dernières semaines?

L'hon. Marc Garneau: Je n'ai pas cette information-là en ce moment. Il y a eu des arrestations, ça c'est certain. J'ignore quoi d'autre... Ce sont des décisions qui relèvent des autorités provinciales, de la police provinciale — la Police provinciale de l'Ontario, par exemple — ou encore de la GRC en Colombie-Britannique, où des barrages ont été démantelés.

Il faudrait que je me renseigne auprès des autorités provinciales en question.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, lors du processus de validation du 737 Max, le pilote d'essai de Transports Canada affecté au projet a soulevé certaines questions à propos du système de stabilisation en vol destiné à éviter un décrochage, dit MCAS, découlant du fait que le compensateur du stabilisateur était en marche dans le simulateur alors que le MCAS s'est activé, tout sans que le pilote d'essai ne sache pourquoi. Ce dernier a ensuite rédigé un exposé des sujets de préoccupation. Avez-vous connaissance de cet exposé des sujets de préoccupation?

L'hon. Marc Garneau: Non, je n'en ai pas. Je vais devoir me renseigner sur ce dont vous venez juste de parler. Je n'ai pas assez

de contexte et j'ignore quand est-ce que c'est arrivé dans le simulateur.

M. Todd Doherty: Vous ne sauriez pas si Transports Canada aurait cité l'exposé en question dans la foulée du deuxième accident, celui en Éthiopie.

L'hon. Marc Garneau: C'est possible. Je ne surveille pas à la loupe chacune des activités du ministère au quotidien. Mon équipe est très compétente. Je pense que vous avez parlé à Nick Robinson et David Turnbull en début de semaine, éventuellement, et j'espère qu'ils ont pu répondre à vos questions. Ils s'intéressent très sérieusement à la question, et j'espère qu'ils ont su vous faire comprendre la pleine mesure des efforts que nous déployons pour nous assurer que cet aéronef ne soit plus autorisé à voler tant qu'il ne soit pas en état de voler.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Berthold, c'est à vous.

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Garneau, je ne peux pas passer sous silence le dossier de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic.

Pouvez-vous fournir aux citoyens une échéance plus précise quant à l'ensemble du dossier? Beaucoup d'éléments changent régulièrement et les gens s'inquiètent de plus en plus des délais de réalisation.

L'hon. Marc Garneau: J'espère qu'ils ne sont pas inquiets. En effet, nous nous sommes engagés à faire une voie de contournement, ce dont je suis très fier, étant donné que beaucoup de travail a été nécessaire pour arriver là où nous sommes aujourd'hui. Je remercie la province de Québec, qui collabore à cette initiative.

À ma connaissance, c'est un autre ministère qui mène présentement les négociations relatives aux terrains qui seront utilisés pour la voie de contournement et qui, à cet égard, détermine un prix raisonnable.

M. Luc Berthold: Avez-vous déterminé qui sera le maître d'œuvre dans ce dossier?

[Traduction]

Le président: Votre temps de parole est écoulé, monsieur Berthold.

Monsieur le ministre, vous avez 30 secondes.

[Français]

L'hon. Marc Garneau: Notre intention est de commencer par les plans et devis, plus tard cette année. Le Central Maine & Québec Railway, le CMQR, continue d'être impliqué, même s'il a été acheté par le Canadien Pacifique.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre. Merci, monsieur Berthold.

Monsieur El-Khoury, la parole est à vous.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury (Laval—Les Îles, Lib.): Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être parmi nous. Je vous remercie aussi du travail et des efforts déployés dans votre ministère afin d'améliorer et de moderniser notre système de transports. Pensons, par exemple, à la réalisation du pont Champlain, qui est un objet de fierté sur les plans national et international. Encore une fois, je vous remercie.

En ce qui concerne le budget supplémentaire des dépenses, si je comprends bien, une partie des fonds provenant de la vente des propriétés excédentaires de Transports Canada sera utilisée afin d'assurer que les anciens propriétaires de terres expropriés à Mirabel, en 1969, auront l'occasion de racheter ces terrains.

Pouvez-vous nous expliquer plus en détail pourquoi il est important pour votre ministère et pour le gouvernement canadien de proposer à ces personnes de racheter les terrains en question?

• (1625)

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie de votre question.

Je suis allé à Mirabel en mai dernier. À ce moment-là, notre collègue Mme Joly avait aussi tenu des discussions là-dessus. Il s'agit en quelque sorte de réparer un tort. Beaucoup de personnes avaient été durement atteintes par les expropriations à Mirabel. À la fin de tout cela, il restait un terrain boisé. Or nous voulions nous assurer d'offrir le premier choix aux descendants des personnes ayant été expropriées à l'époque. Ce geste ne peut pas tout réparer, mais il indique au moins que nous reconnaissons que ce qui a été fait n'aurait pas dû l'être.

M. Fayçal El-Khoury: Merci.

Monsieur le ministre, l'un des objectifs est de consolider la réputation du Canada à l'échelle internationale, et c'est dans votre lettre de mandat. Vous dites que des obstacles physiques empêchent ce progrès.

Pourriez-vous nous dire quelles mesures vous prenez actuellement pour réduire ou éliminer ces obstacles?

L'hon. Marc Garneau: À cet égard, l'Initiative des corridors de commerce et de transport joue un rôle extrêmement important. Prenons pour exemple le port de Vancouver, sur la côte Ouest. Celui-ci accueille beaucoup de navires du Japon. Or celui-ci importe beaucoup de grain du Canada. Les compagnies japonaises insistent — et c'est normal — pour que leurs navires puissent se rendre au terminal à leur arrivée, qu'on puisse les remplir pour qu'ils repartent ensuite. Pour ces compagnies, la qualité du produit — au sujet de laquelle il n'y a pas de doute — est importante, mais sa disponibilité l'est aussi, étant donné qu'elles doivent respecter des échéances très serrées.

Au Canada, nous avons parfois des défis pour ce qui est du transport du grain, qui provient principalement de l'Ouest. Environ 20 % du grain vient de l'Est, mais les 80 % restants proviennent de l'Ouest. Il y a des montagnes, des inondations, des pluies, des avalanches et beaucoup d'obstacles de ce genre, mais il y en a aussi lorsque les trains sont ralentis par le trafic routier. Il y a 50 ou 100 ans, les trains dominaient le transport, mais maintenant, les villes et les agglomérations urbaines ralentissent leur circulation, particulièrement quand ils arrivent dans la région qu'on appelle la vallée du bas Fraser. Par souci d'efficacité, nous essayons présentement d'éliminer des obstacles pour que les trains puissent se rendre plus rapidement au port. C'est un exemple.

M. Fayçal El-Khoury: Merci.

Monsieur le ministre, vous dites travailler à améliorer le transport ferroviaire et les corridors commerciaux. La semaine passée, j'ai eu la visite des autorités du Port de Québec. Ces gens m'ont parlé d'expansion afin de construire des lieux d'entreposage pour les conteneurs.

Un tel projet, qui va stimuler l'économie québécoise et créer des emplois dans la région, cadre-t-il avec les corridors commerciaux?

L'hon. Marc Garneau: Ce pourrait être le cas. Il faudrait considérer en détail ce que le projet implique. Si le résultat du projet est d'acheminer plus de matériel, plus rapidement, vers d'autres destinations, il devrait être examiné sérieusement.

Une bonne partie des fonds alloués vise l'intermodalité. Par exemple, quand un navire arrive, les conteneurs qui sont débarqués sont parfois mis sur des trains. Or, dans ce cas, il faut un train qu'il y ait un chemin de fer qui lui permette de partir rapidement, rempli de conteneurs.

Aussi, beaucoup de camions livrent des conteneurs au port de Montréal. L'idéal, en matière d'efficacité, est que les camions entrent dans le port pour que leurs conteneurs soient déchargés et mis presque immédiatement dans le navire. C'est la situation idéale, mais il y a parfois des défis liés à la circulation, par exemple la congestion due au fait qu'il faut traverser la ville. Tout cela ralentit le processus. Or, comme on le dit souvent, le temps, c'est de l'argent.

C'est ce que nous essayons de résoudre par l'entremise des projets que nous acceptons. Peut-être ce projet est-il admissible.

• (1630)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Garneau.

Merci, monsieur El-Khoury.

Monsieur Barsalou-Duval, c'est à vous.

[Français]

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

J'aimerais revenir sur la question de l'érosion des berges du Saint-Laurent. Nous n'avons pas pu en parler beaucoup tout à l'heure.

En 2019, je suis venu avec des citoyens — nous avions averti votre bureau — demander de vous rencontrer. Nous avions aussi déposé une pétition concernant cette question. Or, d'une part, votre bureau n'a pas accédé à notre demande de vous rencontrer et, d'autre part, vous n'avez jamais répondu à la pétition. C'était pourtant au mois de mai et il y avait un délai de 45 jours, ce qui vous aurait laissé amplement le temps de répondre avant la dissolution du Parlement.

J'aimerais savoir pourquoi vous avez refusé de rencontrer le groupe et pourquoi vous n'avez pas répondu à la pétition.

L'hon. Marc Garneau: Comme je l'ai mentionné, l'érosion des berges n'est pas uniquement causée par le passage des navires, qui relève de Transports Canada. C'est un phénomène complexe. Vous connaissez toutes les autres raisons. Nous appuierions un travail fait en collaboration avec beaucoup d'autres groupes. Ce n'est pas une question que seul Transports Canada doit aborder. Il faut nous assurer de minimiser l'érosion des berges, en ce qui a trait à la vitesse des navires, mais nous sommes aussi conscients de l'importance de l'efficacité du transport maritime.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur Garneau.

L'hon. Marc Garneau: Il faudrait communiquer avec Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne, qui a une responsabilité directe.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends votre position.

Je voudrais maintenant aborder la question du transfert de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui est un organisme sans but lucratif. Par le passé, quand on privatisait un organisme de ce genre, par exemple NAV CANADA, on observait d'importantes diminutions de services. Ce fut le cas à Mont-Joli, Québec, Rouyn-Noranda et Sept-Îles. Vous dites que c'était censé améliorer l'efficacité, réduire les coûts, et ainsi de suite.

Pouvez-vous me garantir, d'une part, que les petites municipalités et les petits aéroports en région, au Québec, ne feront pas les frais de cette privatisation pour ce qui est de la réduction des services?

D'autre part, la taxe imposée sur le billet d'avion est uniforme partout à l'heure actuelle, qu'on arrive des États-Unis, du Canada ou de n'importe où ailleurs sur la planète. Or on sait très bien que ce n'est pas dans les petits aéroports régionaux que les gens arrivent de la Chine ou d'autres pays de l'étranger. La plupart des vols proviennent de l'intérieur du pays, mais, pourtant, ces petits aéroports doivent payer la même taxe que les autres.

Pouvez-vous aussi m'assurer que ces aéroports ne seront pas pénalisés quant à l'application de la taxe future?

[Traduction]

Le président: Pourrais-je vous demander de répondre brièvement, monsieur le ministre?

[Français]

L'hon. Marc Garneau: En fait, la taxe varie selon qu'il s'agisse de vols internationaux ou de vols nationaux. Nous pourrions en discuter davantage.

Pour ce qui est de NAV CANADA, elle assure le contrôle de l'espace aérien au Canada de façon sécuritaire. C'est son travail, sa responsabilité. Elle appartenait en effet à Transports Canada à un moment donné. Nous étions responsables de la régler. Or régler une organisation qui nous appartient déjà n'est pas une bonne chose. Cette forme d'indépendance est nécessaire.

Cela dit, je veux souligner qu'en matière de contrôle aérien, NAV CANADA est reconnue à l'échelle du monde pour la qualité de son travail.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Madame Ashton, la parole est à vous.

Mme Niki Ashton: Monsieur le ministre, deux jours après que vous ayez retiré votre arrêté ministériel, le 18 février, un train du CN a déraillé tout juste au sud d'Emo, en Ontario. Selon le Bureau de la sécurité, au total, 31 wagons ont déraillé, dont 26 étaient des wagons-citernes, et cinq d'entre eux ont laissé couler du pétrole brut.

Les habitants d'Emo ont été très effrayés par ce qui s'est passé. Partout au Canada, y compris en Saskatchewan, les gens se demandent pourquoi ne pas rendre permanentes les directives temporaires que vous avez prises. Comme on le sait, un train a déraillé à Emo deux jours plus tard, et cela aurait pu être encore plus catastrophique.

• (1635)

L'hon. Marc Garneau: L'arrêté ministériel que j'ai pris prend fin dès le 31 mars, et dans l'intérim nous travaillons avec le CN et le CP pour prendre toutes sortes d'autres mesures de sécurité qui entreront en vigueur le 1^{er} avril.

Les dispositions relatives aux réductions de vitesse dont vous avez entendu parler font partie d'un ensemble de mesures. Il y a beaucoup trop de déraillements au Canada, et cela m'inquiète beaucoup; c'est pourquoi nous sommes en discussion avec le CN et le CP.

Mme Niki Ashton: Je suis contente d'apprendre que vous prenez des mesures à cet égard. J'espère sincèrement que l'on agira de toute urgence dans le dossier.

Toujours sur la question de la sécurité ferroviaire, sauf erreur, un des trains qui a déraillé en Saskatchewan était entièrement composé de nouveaux wagons-citernes TC-117. Ces wagons ont déraillé et explosé. On avait fait comprendre aux Canadiens que ces wagons-citernes étaient sûrs, alors que ce n'est clairement pas le cas. Que fait votre gouvernement en réponse à cette nouvelle des plus alarmantes?

L'hon. Marc Garneau: Nous n'avons pas dit qu'ils étaient sûrs. Nous avons dit qu'ils étaient plus sûrs; ce n'est pas la même chose. Si vous êtes en voiture et que vous foncez dans un mur à 60 milles à l'heure, vous n'allez pas...

Mme Niki Ashton: En termes d'action, ce que j'aimerais entendre...

L'hon. Marc Garneau: Bon. Essentiellement, nous avons accéléré la transition des anciens wagons-citernes DOT-111 au nouveau modèle TC-117. Les trains vont à une certaine vitesse, et on ne peut pas garantir qu'il n'y aura aucune perforation ou aucun écoulement à certaines vitesses. Cela dit, les nouveaux wagons sont plus sûrs que les anciens, ce qui constitue sans aucun doute un pas dans la bonne direction.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, madame Ashton.

Merci du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui, monsieur Garneau. Nous sommes aussi reconnaissants aux membres de votre équipe de leur comparution devant le Comité.

L'hon. Marc Garneau: Il n'y a pas de quoi.

Le président: Nous allons maintenant suspendre la séance.

• (1635)

(Pause)

• (1640)

Le président: Nous reprenons.

Bienvenue au Comité, madame McKenna.

L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités): Bonjour.

Le président: Je vous remercie d'avoir pris le temps de vous joindre à nous aujourd'hui. Je sais que vous êtes très occupée, et j'apprends que votre avion est le seul à avoir atterri à Ottawa aujourd'hui.

L'hon. Catherine McKenna: Mon avion était le seul. C'était incroyablement.

Je vais devoir parler au ministre de l'Environnement, parce que la météo est décevante.

Le président: Madame Gillis, merci à vous aussi d'être parmi nous. C'est bon de voir toute l'équipe.

Madame McKenna, vous avez 20 minutes. La parole est à vous.

L'hon. Catherine McKenna: Merci beaucoup. Je suis ravie d'être ici.

C'est ma première comparution devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités à titre de ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

J'aimerais commencer par féliciter le président et les vice-présidents nouvellement élus et vous remercier de tous les efforts que vous déployez au nom des Canadiens.

Je suis en compagnie de mon excellente sous-ministre, Kelly Gillis, sur qui je me suis grandement appuyée pour me renseigner sur cet important portefeuille.

Comme vous le savez, les infrastructures ont des répercussions concrètes pour chaque Canadien, chaque jour — notre manière de travailler et de mener nos activités, notre façon de vivre et de nous divertir, le temps que nous pouvons passer en famille, la façon dont nous gérons un mode de vie durable et le type de collectivités que nous léguons à nos enfants et petits-enfants.

[Français]

Je suis ici, aujourd'hui, pour discuter avec vous et pour répondre à vos questions sur les progrès que nous avons réalisés dans la mise en oeuvre du plan historique du gouvernement Investir dans le Canada.

[Traduction]

Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, en 2015, nous avons reconnu que notre pays était confronté à un défi historique et qu'une possibilité sans précédent lui était offerte — soit celle de profiter des faibles taux d'intérêt, des finances fédérales fortes et du défi de la transition énergétique dans le contexte du changement climatique — pour investir dans des projets de transformation, comme le transport en commun, la haute vitesse à large bande et l'énergie renouvelable.

D'innombrables études ont indiqué qu'investir dans des infrastructures propres à faibles émissions de carbone était l'une des meilleures façons de se préparer à l'économie de l'avenir, et le Conseil consultatif sur l'économie du ministre des Finances a désigné les infrastructures comme étant le plus puissant moteur de croissance et de productivité à court terme et à long terme.

Les retombées sont claires. Des groupes comme la Fédération canadienne des municipalités et le Bureau d'assurance du Canada sont

d'avis qu'investir de façon importante dans des infrastructures résilientes pourrait nous faire économiser des milliards de dollars.

[Français]

Nous avons parlé à des Canadiens de collectivités situées partout au pays, à des partenaires autochtones, des dirigeants provinciaux, territoriaux et municipaux, de même qu'à de nombreux intervenants.

Ils nous ont dit ce dont ils ont besoin pour la réussite de leurs collectivités et des gens qui y habitent, et nous les avons écoutés. Nous avons conçu le plan Investir dans le Canada en gardant à l'esprit leurs importants commentaires.

Le plan Investir dans le Canada vise les grandes villes comme les petites collectivités, les banlieues et les collectivités rurales et nordiques. Il est conçu pour créer de bons emplois et favoriser la croissance économique, ainsi que pour investir dans l'assainissement de l'eau et de l'air, dans des transports en commun modernes et fiables, dans des infrastructures résilientes et dans des collectivités durables. Nous faisons d'énormes progrès.

Dans le cadre du plan, le gouvernement du Canada a déjà affecté plus de 65,1 milliards de dollars de financement fédéral à 52 000 projets, et la plupart de ces projets sont en cours ou achevés.

• (1645)

[Traduction]

[Français]

Nous avons investi 2,2 millions de dollars dans l'infrastructure liée à l'eau potable à Plessisville, dans votre circonscription, monsieur Berthold. Un financement fédéral a été accordé pour une station de pompage et pour la modernisation du système de traitement des eaux usées à Verchères, dans votre circonscription, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Il y avait aussi les 12 millions de dollars investis dans le réseau d'approvisionnement en eau potable de Prince Rupert, dans votre circonscription, monsieur Bachrach.

Notre gouvernement a investi dans des projets qui créent de bons emplois et qui appuient la transition continue de notre pays vers une économie axée sur la croissance propre, et ce n'était là qu'un début, qui nous amène jusqu'à aujourd'hui.

Nos investissements sont axés sur cinq grandes priorités, notamment, le transport en commun, les infrastructures vertes, les infrastructures sociales, les infrastructures de commerce et de transport, et les infrastructures des collectivités rurales et nordiques. L'objectif est d'améliorer la qualité de vie des Canadiens.

[Français]

C'est pourquoi nous sommes déterminés à collaborer avec les provinces et les territoires pour l'achat de 5 000 autobus scolaires et urbains à zéro émission au cours des cinq prochaines années. De plus, d'ici 2023, tout nouveau financement alloué à des projets liés au transport en commun servira à financer des solutions à zéro émission.

Nous avons la chance d'avoir des entreprises canadiennes qui sont des chefs de file en matière d'autobus électriques, comme Nova Bus et New Flyer.

[Traduction]

Nous possédons la capacité et le savoir-faire pour construire des autobus électriques ici même au Canada, alors tout le monde y gagne.

Depuis 2015, les Canadiens ont créé environ 80 000 emplois dans le secteur de l'infrastructure, une contribution importante au plus de un million d'emplois qui se sont créés au Canada sous la gouverne de notre gouvernement.

[Français]

En fait, j'aimerais que nous encourageons les entreprises canadiennes qui utilisent des matériaux de construction à faible émission de carbone, comme CarbonCure Technologies de Dartmouth en Nouvelle-Écosse; les panneaux de bois lamellé-croisé de Chantiers Chibougamau, au Québec; ou l'aluminium sans carbone fabriqué par Elysis, une coentreprise située à Montréal.

Les infrastructures et l'environnement doivent aller de pair, tout comme les infrastructures et l'économie.

Dans le cadre des ententes bilatérales conclues avec chaque province et territoire, nous investissons plus de 33 milliards de dollars dans l'ensemble du pays.

Par ailleurs, nous encourageons les provinces et les territoires à travailler en étroite collaboration avec leurs municipalités, leurs collectivités et leurs associations municipales, afin de présenter rapidement des projets au gouvernement fédéral aux fins d'approbation, pour que personne ne rate une saison de construction.

Nous voulons que les Canadiens voient les avantages découlant de ces projets et qu'ils en profitent le plus rapidement possible.

• (1650)

[Traduction]

En plus de mes homologues provinciaux et territoriaux et des dirigeants autochtones, j'ai récemment rencontré la Fédération canadienne des municipalités, le caucus des maires des grandes villes, les maires de TransLink, en Colombie-Britannique, et de nombreux autres intervenants à travers le pays pour entendre comment nous pouvons améliorer leurs collectivités, pour écouter leurs priorités et pour voir les effets de nos investissements. Les progrès sont bien réels. Par exemple, 88 avis à long terme d'ébullition de l'eau potable ont été levés dans des réserves situées partout au Canada, et plus de 900 collectivités rurales et éloignées bénéficient maintenant d'un accès Internet haute vitesse amélioré.

Pensez au nouveau pont international Gordie-Howe, qui raccordera Windsor à Detroit, au Michigan, en 2024, et qui améliorera énormément la circulation sur la principale artère commerciale du Canada, celle par laquelle s'effectuent chaque année environ le quart de tous les échanges commerciaux bilatéraux entre le Canada et les États-Unis.

[Français]

Pensez au nouveau pont Samuel-De Champlain, à Montréal, qui est un lien pour les navetteurs, les cyclistes, les piétons et les touristes, et qui constitue un axe moderne permettant chaque année la circulation de 20 milliards de dollars d'échanges commerciaux internationaux.

[Traduction]

La liste continue, mais les travaux ne s'arrêtent pas. Nous sommes par exemple déterminés à progresser dans le domaine de l'énergie verte, afin d'aider les collectivités rurales et éloignées à passer du diesel à une énergie propre, renouvelable et fiable. Nous collaborons également avec la Banque de l'infrastructure du Canada et d'autres intervenants en vue de fournir un accès Internet haute vitesse à chaque ménage et à chaque entreprise du Canada d'ici 2030. Dans le cadre du Fonds national d'infrastructure, nous appuierons les grands projets d'édification du pays — projets qui relient les gens et les entreprises et qui contribuent à accroître le niveau de vie des Canadiens de façon importante et durable.

Nous reconnaissons qu'à long terme, il est beaucoup moins coûteux de bâtir dès maintenant des infrastructures qui favorisent l'adaptation aux changements climatiques que d'avoir à gérer plus tard les conséquences de ces changements. Notre Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes a été créé à cette fin. Lorsqu'une catastrophe naturelle frappe, envoyer nos militaires remplir des sacs de sable pour lutter contre les inondations ou les envoyer éteindre des feux est beaucoup moins efficace que d'investir dans l'atténuation des effets des catastrophes avant même qu'elles ne surviennent. Le rendement sur l'investissement dans les mesures d'atténuation des catastrophes représente des économies allant de 6 \$ jusqu'à 14 \$ pour chaque dollar investi.

J'ai trois grandes priorités: collaborer avec les partenaires pour que les projets soient construits rapidement; tirer profit du pouvoir qu'ont les infrastructures de favoriser notre croissance économique, créer des emplois et stimuler la productivité; et m'assurer que nos projets permettent de bâtir un avenir résilient à faibles émissions de carbone.

[Français]

En somme, je vois les infrastructures non seulement comme un formidable exercice d'édification de la nation, mais aussi comme une chance pour nous de bâtir le Canada fort et prospère de demain. Quand le Canada bâtit, le Canada grandit.

[Traduction]

J'aimerais remercier les membres du Comité de m'avoir donné la possibilité de faire le point sur le travail important que nous effectuons au profit des Canadiens. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

Merci.

Le président: Merci, madame la ministre.

Monsieur Berthold, c'est à votre tour.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour, madame la ministre. Cela me fait plaisir de vous voir. Je vous félicite d'abord pour votre français. C'est toujours agréable de vous entendre répondre aux questions en français.

Madame la ministre, votre lettre de mandat me semble vraiment très élaborée. Il y a beaucoup de choses, beaucoup d'objectifs et, malheureusement, beaucoup de slogans. Par contre, il n'y a pas beaucoup de gestes et de mesures concrètes qui permettent de voir comment vous allez réaliser tout cela. Cela me semble un peu contradictoire parce que ce que vous avez réussi à faire comme gouvernement depuis 2015, en matière d'infrastructure, n'est pas nécessairement à la hauteur des promesses qui avaient été faites, notamment lors de la campagne électorale de 2015.

Dans votre lettre de mandat, une chose m'intéresse particulièrement. Vous dites que: « Les fonds non affectés à des projets précis d'ici la fin de 2021 seront réinvestis directement dans les communautés par le biais d'un supplément au Fonds de la taxe sur l'essence fédéral. »

N'est-ce pas là justement un constat d'échec de votre gouvernement, parce que vous n'êtes pas capables de réaliser des projets et de vous entendre avec les provinces pour que l'argent aille directement aux endroits où il est censé aller?

L'hon. Catherine McKenna: Je vous remercie beaucoup de votre question, qui est très importante.

Nous avons déjà investi dans 52 000 projets.

M. Luc Berthold: Vous avez déjà mentionné tous ces chiffres, madame McKenna.

L'hon. Catherine McKenna: Je veux répondre à votre question.

M. Luc Berthold: Ma question vise à savoir si c'est un constat d'échec. Est-ce parce que vous ne croyez pas être capables de vous entendre avec les provinces?

Vous avez été obligée de menacer, d'inclure cette mesure dans votre lettre de mandat.

L'hon. Catherine McKenna: Personnellement, j'aimerais beaucoup que les provinces nous proposent plus de projets. Il y a seulement trois provinces qui nous ont soumis 10 % des projets qui représentent de l'argent.

M. Luc Berthold: Cela démontre que vous n'êtes pas capables de vous entendre avec les provinces.

L'hon. Catherine McKenna: Nous essayons de nous entendre avec les provinces. Nous avons l'argent. Ce qui, je crois, devrait inquiéter les gens du pays, les gens que nous représentons, c'est que les investissements dans l'infrastructure accroissent notre économie et créent de bons emplois.

• (1655)

M. Luc Berthold: Alors...

L'hon. Catherine McKenna: Toutefois, si nous ne recevons pas de projets des provinces, nous ne pouvons rien faire. Autrement, ce serait mieux.

M. Luc Berthold: Parlons-en. C'est donc la faute des provinces s'il n'y a pas de projets, si je comprends bien.

L'hon. Catherine McKenna: Alors, nous avons fait...

M. Luc Berthold: Je voulais vous poser une question, madame McKenna.

Le directeur parlementaire du budget a été très clair. Malheureusement, quand le fédéral investit dans les provinces, ces dernières n'investissent plus.

Tous les beaux plans et l'improvisation dans leur mise en place avaient pour objectif de faire croître le produit intérieur brut de 0,3 %. Malheureusement, cela ne s'est pas réalisé.

Comment expliquez-vous que le gouvernement ait été incapable d'obtenir ce résultat?

L'hon. Catherine McKenna: Comme je l'ai dit, nous avons déjà 52 000 projets. Si on fait une comparaison avec le gouvernement Harper, que vous connaissez...

M. Luc Berthold: Je veux revenir à ma circonscription...

L'hon. Catherine McKenna: ... il y a quatre fois plus de projets que le gouvernement Harper...

[Traduction]

Le président: Monsieur Berthold, la parole est à vous.

[Français]

L'hon. Catherine McKenna: ... durant la même période de temps.

[Traduction]

Le président: C'est à vous, monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Ce temps m'appartient, monsieur le président.

Madame McKenna, c'est très clair. Vous avez souligné que 2,2 millions de dollars avaient été investis à Plessisville, dans ma circonscription. Merci beaucoup. Sous le gouvernement Harper, 100 millions de dollars ont été investis pour des projets dans ma circonscription.

Ce n'est pas nouveau, et ce n'est pas une invention du gouvernement libéral que d'investir dans les régions et dans le dossier de l'infrastructure.

Le directeur parlementaire du budget est très clair dans ses commentaires, d'ailleurs assez acerbes: il n'y avait pas de plans, pas plus qu'il ne lui était possible de faire un suivi de ces plans.

Combien d'organismes et d'agences sont responsables du plan d'infrastructures de 188 milliards de dollars du gouvernement?

L'hon. Catherine McKenna: Nous avons beaucoup de ministères qui travaillent ensemble. Il y en a quatorze.

Ce qui est intéressant, c'est que, d'un côté, vous parlez de l'importance de faire attention à l'argent et bien l'investir, mais, de l'autre, vous semblez dire qu'on devrait se hâter de dépenser l'argent.

Nous devons faire notre devoir. Je veux d'ailleurs souligner le travail du ministère parce que les échéances sont de deux mois pour des projets ordinaires. Ils ont six mois pour de grands projets.

M. Luc Berthold: De l'ordre de combien?

L'hon. Catherine McKenna: C'est très rapide. Nous devons faire attention à l'argent des contribuables, et nous devons investir. Votre plan, durant la campagne électorale, était de couper...

M. Luc Berthold: Madame McKenna...

L'hon. Catherine McKenna: ... les investissements dans l'infrastructure.

M. Luc Berthold: Madame McKenna, je reviens... Ce n'était pas du tout l'objet de ma question.

L'hon. Catherine McKenna: Alors quels projets est-ce que vous alliez couper?

M. Luc Berthold: Ce n'est pas du tout l'objet de ma question. Premièrement, nous avons annoncé que nous n'annulerions aucun projet. Vous allez arrêter de dire cela. Ce n'est pas vrai. Vous inventez des histoires.

Madame McKenna, ce que je voulais savoir, c'est ceci. Vous aviez promis comme gouvernement d'augmenter le produit intérieur brut. Cela n'a pas fonctionné. Pourquoi?

L'hon. Catherine McKenna: Je veux apporter une correction. Vous avez dit que vous alliez couper 18 milliards de dollars dans les investissements en infrastructure. Je ne sais pas quels projets vous vouliez couper...

M. Luc Berthold: Madame McKenna, ce n'est pas vrai.

L'hon. Catherine McKenna: ... mais c'était dans votre programme.

M. Luc Berthold: Ce n'est pas vrai.

L'hon. Catherine McKenna: C'était...

M. Luc Berthold: Ce n'est pas vrai. Nous avons dit que nous allions reporter...

L'hon. Catherine McKenna: C'était dans le programme.

M. Luc Berthold: Nous avons dit que nous allions reporter des investissements, mais nous n'avons pas dit que nous allions les couper. Vous n'arrêtez pas de le répéter.

De toute manière, ce n'est pas à moi de répondre aux questions, c'est à vous.

[Traduction]

Le président: Vous avez une minute, monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Ce que j'en comprends, puisque vous ne voulez pas répondre à ma question, c'est que vous confirmez ici que les plans d'investissement du gouvernement libéral n'ont aucun effet sur la croissance du produit intérieur brut au Canada.

Merci.

L'hon. Catherine McKenna: Est-ce que j'ai encore du temps? Oui?

Je dois m'excuser, mais je ne connais pas les mots « intérieur brut ».

M. Luc Berthold: Le PIB, c'est le *GDP*.

L'hon. Catherine McKenna: Alors, c'est sûr. Quand nous évaluons la croissance de notre économie, nous avons créé plus d'un million d'emplois.

M. Luc Berthold: Combien d'entre eux sont directement liés aux investissements en infrastructure?

L'hon. Catherine McKenna: C'est...

M. Luc Berthold: C'est ce que le directeur parlementaire du budget réclame. Nous voulons savoir quelles sont les retombées des investissements en infrastructure.

Est-ce que l'argent que le fédéral a investi est vraiment allé dans des projets d'infrastructure?

Partout où je me suis promené, au cours de votre premier mandat, les gens me disaient qu'ils ne voyaient pas les projets se réaliser. Il n'y a donc pas eu autant de création d'emplois que vous le

laissez entendre. De prétendre qu'il y a eu un million d'emplois créés parce qu'il y a eu un plan d'infrastructure, c'est totalement faux.

L'hon. Catherine McKenna: Je veux clarifier une chose. Le Bureau du directeur parlementaire du budget a dit que les délais observés, l'inhabileté à obtenir des projets, étaient dus au fait que nous avons un programme — vous êtes du Québec —, et que nous devons travailler avec les provinces. Nous attendons toujours les propositions des provinces. Si nous ne recevons pas de demandes de leur part, comment pouvons-nous faire des annonces?

Nous ne devons pas faire d'annonces sans les provinces. Je pense que vous êtes d'accord sur cela.

Est-ce bien votre position?

M. Luc Berthold: Vous avez annoncé un programme...

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Berthold.

Merci, madame la ministre.

[Français]

M. Luc Berthold: Évidemment, c'est la faute des provinces.

[Traduction]

Le président: C'est à votre tour maintenant, monsieur Rogers.

• (1700)

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le président.

Bienvenue, madame la ministre, et bienvenue, madame Gillis.

Madame la ministre, est-ce que le gouvernement — j'entends tous les ordres de gouvernement: fédéral, provincial, municipal et les groupes autochtones — comprend clairement les besoins du pays en matière d'infrastructure? Je sais que, de nos jours, l'accès peut parfois être difficile, surtout pour les municipalités, où les ressources sont limitées, et aussi pour les gouvernements autochtones, entre autres.

Est-ce que cela vous préoccupe? Disposons-nous de renseignements adéquats pour comprendre pleinement les priorités et les besoins du pays en matière d'infrastructure?

L'hon. Catherine McKenna: C'est une très bonne question. En fait, elle rejoint celle du dernier intervenant et ma réponse intéressera peut-être celui-ci.

Nous avons certainement déterminé les domaines prioritaires, qu'il s'agisse d'infrastructure verte, de transport en commun ou des infrastructures dans les régions rurales et du Nord, mais je crois qu'il nous faut mieux comprendre nos investissements dans les infrastructures.

Au Royaume-Uni, où je me suis rendue récemment, il existe un processus d'évaluation nationale des infrastructures qui détermine très clairement les objectifs à long terme d'ici 2050. Je conviens qu'il faut optimiser les investissements... Les investissements dans les infrastructures constituent le plus gros moteur de croissance du PIB. Dans un contexte de décroissance démographique, ils renferment un potentiel énorme. Évidemment, les municipalités veulent des transports en commun, tout comme nous, mais il faut assurer des bénéfices à long terme et être en mesure de quantifier ceux-ci.

Nous avons une bonne idée de tous les projets accomplis et nous sommes à même de constater les répercussions sur l'emploi. Toutefois, je crois qu'il faut maintenant établir les buts à atteindre d'ici 2050 tandis que nous faisons des investissements historiques générateurs d'emplois.

Nous faisons croître l'économie et nous améliorons la qualité de vie des gens. Tout cela contribue à la transition vers un avenir plus propre. Toutefois, j'estime que nous pourrions dresser un meilleur portrait de la situation en tirant parti des pratiques exemplaires adoptées par d'autres pays. Le Royaume-Uni l'a fait, de même que l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Des feuilles de route sont déjà à notre disposition. Il y a le rapport du conseil consultatif au ministre des Finances; le Cadre pancanadien sur les changements climatiques et la Stratégie nationale sur le logement. Je crois, cependant, que nous devons nous concentrer sur les résultats.

M. Churence Rogers: Merci, madame la ministre.

Vous avez mentionné le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes qui, d'après ce que je comprends, a été immensément populaire et, en fait, a été trop sollicité lors de sa mise en vigueur en 2017. Il s'agit d'un programme de 10 ans, dont le financement de 2 milliards de dollars est presque entièrement dépensé. Les collectivités auront-elles une autre occasion de présenter des projets? J'ai entendu dire, surtout de la part de petites localités, que le seuil de 20 millions de dollars a entraîné le rejet de nombreux projets excellents et peu coûteux. Peut-on s'attendre à ce que le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes continue d'exister?

J'ajoute que ma circonscription, laquelle est située en grande partie sur la côte, a connu d'immenses dommages causés par les tempêtes de cet hiver. Ce genre de fonds pourrait aider ces collectivités.

L'hon. Catherine McKenna: Vous avez absolument raison. Un peu partout au pays, nous constatons l'impact des changements climatiques, lesquels entraînent de lourdes dépenses. Celles-ci sont passées de 400 millions de dollars à plus de 1 milliard de dollars par année — je parle des coûts assurés seulement. Nous devons agir.

Le programme a reçu beaucoup trop de demandes. Heureusement, j'en ai discuté avec le ministre des Finances. Je sais que la Fédération canadienne des municipalités a souligné la grande importance du programme sur le plan financier. En effet, chaque dollar investi dans des mesures d'adaptation rapporte six dollars. Il faut payer de toute façon, mais il est préférable de payer d'avance afin d'accroître la résilience.

Il s'agit d'une occasion en or. J'ai eu des conversations sur le sujet, notamment avec plusieurs d'entre vous, et j'estime que le seuil de 20 millions de dollars est extrêmement élevé. Certaines petites localités ont de très bons projets visant à accroître la résilience et à atténuer les conséquences des catastrophes. Nous sommes à étudier la manière d'abaisser le seuil et de faire en sorte que les projets répondent vraiment aux besoins sur le terrain.

M. Churence Rogers: Merci, madame la ministre.

J'ai une dernière question, qu'il m'est impossible de ne pas poser. Pourriez-vous nous livrer vos observations sur la possibilité d'un raccourcissement fixe entre l'île de Terre-Neuve et le Labrador? Cette recommandation a été faite dans un rapport du comité des trans-

ports déposé à la Chambre des communes au printemps dernier et est mentionnée dans votre lettre de mandat.

L'hon. Catherine McKenna: En effet, le Fonds national d'infrastructure, qui est très important, est mentionné dans ma lettre de mandat, de même que la liaison de transport fixe. Nous nous pencherons sur la question et nous mènerons une étude de faisabilité afin de nous assurer de la rentabilité du projet et de sa logique du point de vue économique. Le projet suscite beaucoup d'intérêt.

• (1705)

M. Churence Rogers: J'ai un dernier commentaire concernant les municipalités. Je sais que les provinces ont signé des ententes bilatérales avec le fédéral dans le cadre de programmes d'infrastructures, entre autres. Je me demande toujours pourquoi les municipalités n'ont jamais vraiment l'occasion de contribuer au contenu des ententes avant que celles-ci ne soient conclues officiellement. Je parle en particulier du fait que les provinces modifient parfois le ratio de partage des coûts selon leurs besoins.

L'hon. Catherine McKenna: En toute franchise, je dirai que l'objectif est de travailler à la fois avec les provinces et les municipalités. Les ententes bilatérales intégrées sont structurées de manière à assurer une communication entre les provinces et les municipalités. Celles-ci élaborent des listes de projets qui sont soumises à notre ministère, et qui sont étudiées après avoir été regroupées en catégories. Je crois que les municipalités ont connu quelques difficultés et j'en ai discuté avec la Fédération canadienne des municipalités.

La Fédération canadienne des municipalités s'est dite préoccupée par le fait que certains projets ne sont pas inclus dans les listes et que les provinces ne profitent pas des possibilités offertes par les fonds d'infrastructures existants. C'est pourquoi nous comptons nous adresser directement aux municipalités si les provinces n'effectuent pas l'argent d'ici 2022.

Nous ne voulons pas en arriver là. Notre but est de travailler tous ensemble, car, autrement, nous raterions une belle occasion. Les investissements dans les infrastructures offrent la possibilité de faire croître le PIB, de créer des emplois et d'opérer un changement transformateur, d'autant plus que les taux d'intérêt sont faibles et que l'économie est en croissance.

Le président: Merci, madame la ministre.

Monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

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

Étant du Québec, je trouve important que le Québec aille toujours chercher sa part des investissements fédéraux en infrastructure. Visiblement, la province n'est pas allée chercher sa part des fonds parce que, durant la phase 1 du plan d'infrastructure, on constate que le Québec a reçu seulement 12 % des montants investis en infrastructure, alors qu'il abrite 23 % de la population.

Dans votre lettre de mandat, il est mentionné ceci: « Vous devrez accorder la priorité à la réalisation dans les échéanciers prévus de nos investissements [...] ». C'est un extrait, mais c'est écrit, entre autres choses.

Est-ce un constat d'échec en ce qui concerne votre capacité à financer les infrastructures?

L'hon. Catherine McKenna: Je crois que nous travaillons assez bien avec le Québec. Dans le secteur du transport en commun, 50 % des fonds sont déjà attribués.

En ce qui concerne le Québec, les montants sont parfois un peu décevants, car nous payons pour les projets d'infrastructure seulement quand nous recevons les reçus du Québec. Il y a parfois des projets qui sont déjà complétés. Cela ne paraît donc pas que nous avons dépensé de l'argent, mais c'est sûr que cela avance.

Je pense qu'il y a une grande possibilité. J'ai parlé récemment au ministre...

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de votre réponse, madame McKenna.

Ce que j'essaie de comprendre, madame la ministre, c'est qu'actuellement, le Québec a seulement reçu 12 % des montants alors que l'on devrait en recevoir au moins 23 %. Cela ne me semble pas un beau travail ni une belle réalisation. Qu'allez-vous faire pour que l'on reçoive notre juste part des montants en infrastructure au Québec?

Ce que nous entendons dire de la part des municipalités et du gouvernement du Québec, c'est que vous mettez un tas de conditions. C'est une sorte de chantage alors que c'est notre argent, et le fédéral impose toutes ses conditions. Il faut alors s'entendre et négocier. Cela fait que nous ne recevons pas notre argent. Comment allez-vous faire pour que le Québec reçoive son argent?

L'hon. Catherine McKenna: L'argent est là pour le Québec. Nous avons eu des discussions et des négociations au sujet du programme. Le Québec, les provinces et les municipalités voulaient voir des investissements dans le transport en commun, dans l'infrastructure verte, dans les communautés et dans les loisirs.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, mais cela ne répond vraiment pas à ma question, madame la ministre.

Je vais poursuivre en vous disant que nous avons une solution à vous proposer qui permettrait que l'argent soit utilisé très rapidement, et c'est que vous transfériez en bloc l'argent, sans condition, au gouvernement du Québec.

Pourriez-vous faire cela?

L'hon. Catherine McKenna: Non, monsieur Barsalou-Duval.

Nous avons un programme et des résultats. Nous devons avoir...

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous avez répondu à ma question et c'est non. C'est tout.

J'ai d'autres questions à poser au sujet d'un projet qui prend quand même beaucoup de place dans votre lettre de mandat. Il s'agit « d'appuyer la liaison de transport fixe Terre-Neuve-et-Labrador. »

Au fond, c'est pour avoir une ligne électrique de transport. En fait, il y a eu le projet de Muskrat Falls, qui a coûté plus du double de ce qu'il devait coûter au départ, et qui a été cautionné par le gouvernement fédéral. Le gouvernement a décidé de donner une garantie de prêt à ce projet. C'est donc nous qui risquons de nous retrouver à payer la facture.

La province de Terre-Neuve est quasiment en faillite en ce moment. Alors qu'Hydro-Québec n'a jamais reçu une cenne du gouvernement fédéral pour l'aider dans ses projets, on finance son compétiteur.

Est-ce que vous n'en avez pas déjà assez dans votre cour sans en rajouter? En fait, en ce qui concerne Muskrat Falls, le résultat est tragique et horrible.

• (1710)

L'hon. Catherine McKenna: Personnellement, je suis ici pour travailler avec toutes les provinces et tous les territoires. J'ai rencontré le ministre Bonnardel, cette semaine. Il m'a parlé du lien entre le Labrador et le Québec. Je crois que c'est lié à la route 138. Je pense donc que vous voulez obtenir l'argent nécessaire.

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est ce que j'essaie de comprendre.

En fait, le projet dont il est question dans votre document, pour l'instant, n'est pas un lien entre le Labrador et le Québec, mais un lien entre le Labrador et le Nouveau-Brunswick qui passerait à travers le golfe du Saint-Laurent, les océans. Cela va coûter une fortune et le projet de Muskrat Falls a déjà coûté une fortune.

Si Terre-Neuve doit faire faillite, est-ce qu'on va mettre le Canada en faillite en plus? C'est nous qui payons pour cela et cela m'inquiète beaucoup, surtout qu'Hydro-Québec ne reçoit pas d'argent du fédéral.

L'hon. Catherine McKenna: Je n'ai pas vraiment de réponse. Je suis ici parce que les Canadiens veulent que nous investissions dans les infrastructures, soit à Terre-Neuve, au Québec ou ailleurs au pays.

Je pense que le Canada est meilleur quand nous travaillons ensemble. Quand nous investissons, cela crée des emplois et cela fait croître l'économie. Nous constatons que les investissements font une grande différence.

Prenons le pont Samuel-De Champlain au Québec qui fait une grande différence. Je crois que vous pourriez dire qu'il s'agit d'un bon investissement, n'est-ce pas?

M. Xavier Barsalou-Duval: Je me demande s'il y a un contrôle des coûts qui est fait par votre gouvernement. Un projet qui devait coûter 6 milliards de dollars au départ est en train d'atteindre 13 milliards de dollars, et il n'est même pas encore terminé. Il vient de coûter le double de ce qui était prévu alors qu'on cautionne son financement comme tel.

Comment se fait-il que nous ne surveillions même pas les résultats financiers? Au bout du compte, ce sont les Québécois qui vont devoir payer.

L'hon. Catherine McKenna: Je crois que nous devons être très prudents en ce qui a trait à l'argent des contribuables. C'est pourquoi nous avons ce programme et des rapports. Nous voulons que le vérificateur général évalue notre programme. C'est pourquoi nous voulons une évaluation nationale pour les infrastructures, pour conclure que ce que nous faisons aide à faire croître notre économie. Cela va nous permettre de bien nous situer d'ici 25 ans.

M. Xavier Barsalou-Duval: En fait, ce financement n'est-il pas seulement un financement politique et non pas économique?

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Merci, madame la ministre.

Monsieur Bachrach.

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

Merci, madame la ministre, de votre présence aujourd'hui.

Votre mandat consiste, en grande partie, à financer des projets de transport en commun. Nous savons que des collectivités un peu partout au pays font du transport en commun une priorité, qu'on pense au projet de train léger d'Hamilton, au prolongement des couloirs Broadway et Langley du SkyTrain de Vancouver et au prolongement des lignes bleue et orange du métro de Montréal. Le fait que votre gouvernement se soit engagé à financer certains de ces projets est une très bonne chose. Nous avons bon espoir que des fonds supplémentaires seront accordés à Hamilton et à la deuxième phase du projet de prolongement du couloir Broadway jusqu'à l'Université de la Colombie-Britannique, à Vancouver.

Toutefois, la manière dont le financement du fédéral est dépensé soulève des préoccupations. Pour le projet de train léger d'Ottawa, le gouvernement fédéral a fourni 762 millions de dollars pour la phase 1 et plus de 1 milliard de dollars pour la phase 2. La construction a subi de multiples retards et, depuis la mise en marche du train léger, les usagers ont dû composer avec des retards constants, des trains manquants et des autobus de remplacement. La manière dont on se sert des partenariats public-privé pour la construction et la gestion de systèmes de transport en commun, comme le train léger d'Ottawa, suscite de sérieuses réserves.

Ne craignez-vous pas qu'en cédant le contrôle à des sociétés privées, on prive les usagers des transports en commun d'Ottawa de la responsabilisation à l'égard des services qu'ils méritent et à laquelle ils sont en droit de s'attendre?

L'hon. Catherine McKenna: Je sais que la situation n'a pas été facile pour les gens d'Ottawa. Je vis ici et j'ai pu constater ses conséquences.

N'importe quel projet doit produire les résultats escomptés, qu'il s'agisse d'un partenariat public-privé ou d'un projet pleinement financé par des ordres de gouvernement. C'est là une chose qui me tient à coeur. Il est extrêmement important que tous les ordres de gouvernement rendent des comptes sur l'utilisation des deniers publics.

Cela étant dit, les besoins en matière d'infrastructure au pays sont énormes. Nous avons parlé d'une catégorie, l'atténuation des catastrophes, qui suscite 10 fois plus d'intérêt, mais c'est le cas partout. Les projets de transport en commun qui sont proposés dans votre province sont majeurs.

Nous devons étudier les possibilités de travailler avec le secteur privé. Bien entendu, il faut se soucier des résultats et faire en sorte que les projets qui vont de l'avant aient les effets escomptés, qu'ils soient réalisés dans les délais et qu'ils utilisent les deniers publics de manière optimale.

• (1715)

M. Taylor Bachrach: Madame la ministre, en ce qui concerne la phase 2 du projet de train léger à Ottawa et le montant de 1 milliard de dollars auquel le fédéral s'est engagé, êtes-vous préoccupée par les rumeurs voulant que la soumission technique qui accompagnait la proposition gagnante soumise par SNC-Lavalin comportait de sérieuses lacunes? Ne craignez-vous pas qu'en permettant aux sociétés concurrentes de pousser les prix à la baisse dans le processus de soumission, nous nous trouvions à construire une infrastructure qui ne répond pas aux normes des citoyens canadiens?

L'hon. Catherine McKenna: Je ne vais pas parler de projets en particulier. Bien entendu, il faut faire en sorte que les projets réali-

sés donnent les résultats escomptés, dans les délais prévus et en respectant le budget alloué. C'est extrêmement important. Je vais axer mes efforts là-dessus. Je crois que le projet de train léger d'Ottawa soulève des préoccupations. C'est normal. Tandis que nous réfléchissons à la manière dont nous irons de l'avant avec les investissements en infrastructure, il ne faut pas oublier que nous travaillons pour les Canadiens et que tous les ordres de gouvernements doivent collaborer pour obtenir des résultats en ce sens.

M. Taylor Bachrach: Le gouvernement est-il résolu à créer un fonds permanent pour les projets de transport en commun? Dans l'affirmative, quel serait le montant annuel de ce fonds?

L'hon. Catherine McKenna: Selon ma lettre de mandat, je suis chargée de créer un fonds permanent de 3 milliards de dollars par année qui sera en vigueur à partir de 2028. Cette mesure a été extrêmement bien accueillie par les municipalités, car les besoins en matière d'infrastructure, et surtout en matière de transport en commun, sont grands. Par ailleurs, il s'agit de projets à très long terme et il est très important d'être en mesure de planifier à long terme.

M. Taylor Bachrach: La Banque de l'infrastructure du Canada est en train de dépenser 20 millions de dollars pour privatiser le système de gestion des eaux de Mapleton, en Ontario. Dans son dernier rapport de fin d'année, la Banque a louangé le projet pilote qui, selon elle, montre le potentiel que présente la privatisation de l'eau pour les collectivités au pays. Pourtant, dans les endroits où une telle privatisation a eu lieu, comme Hamilton, les coûts ont augmenté pour les citoyens et la prestation des services a souffert.

Les deniers publics investis par la Banque de l'infrastructure du Canada devraient-ils servir à inciter des sociétés privées à prendre en charge la prestation de services essentiels comme l'approvisionnement en eau potable?

L'hon. Catherine McKenna: La Banque de l'infrastructure du Canada est indépendante et son rôle consiste à étudier des débouchés envisageables. Si votre question générale porte sur la nécessité pour le gouvernement d'assurer la salubrité de l'eau potable pour les Canadiens, je répondrai que oui, c'est absolument nécessaire. Il s'agit d'un projet à l'étude, mais, en général, la Banque de l'infrastructure du Canada se penche sur des propositions de toutes sortes, de manière à diversifier nos investissements dans les infrastructures. Le gouvernement fédéral n'a tout simplement pas assez d'argent, mais le bien-fondé d'un projet donné est examiné avec attention par la banque.

M. Taylor Bachrach: Ai-je le temps de poser une autre question? Merci beaucoup.

Je vois dans votre lettre de mandat que l'engagement envers les autobus électriques inclue non seulement les autobus des transports en commun, mais aussi les autobus scolaires. Quelle voie va-t-on emprunter pour mettre ces autobus scolaires électriques sur la route? Comment les commissions scolaires qui gèrent les flottes d'autobus recevront-elles le financement nécessaire?

De manière plus générale, j'aimerais entendre vos observations sur le fait que les commissions scolaires du pays gèrent de grandes quantités de biens et ont la possibilité de réduire les gaz à effet de serre. De nombreuses commissions scolaires ont fait une déclaration de situation d'urgence climatique. Est-ce que le gouvernement songe à une manière d'attribuer aux commissions scolaires des fonds destinés aux infrastructures en vue d'atteindre les cibles en matière de lutte contre les changements climatiques?

Le président: Madame la ministre, pouvez-vous répondre brièvement, s'il vous plaît?

L'hon. Catherine McKenna: La réponse comporte plusieurs volets. Pour ce qui est des autobus électriques, je dirai que nous nous sommes engagés à en mettre 5 000 en circulation. Il s'agit d'un engagement majeur, qui touche non seulement les commissions scolaires, mais aussi les systèmes de transport en commun. Nous sommes en train de déterminer comment procéder.

Tout d'abord, il y a le budget. Le budget représente un jalon important, mais tout le monde affirme que cela en vaut la peine. Vous avez tout à fait raison de dire que les enfants s'attendent à ce que nous passions à l'action. De nombreuses commissions scolaires ont déclaré que la situation climatique est urgente. Des villes l'ont fait également. Je rappelle que le Parlement l'a fait aussi. Il faut ratisser large et voir comment on peut appuyer toutes les mesures visant à réduire les émissions, qu'il s'agisse des transports ou l'environnement bâti.

Le président: Merci, madame la ministre.

Merci, monsieur Bachrach.

Monsieur Davidson.

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

Merci, madame la ministre.

Je m'étonne que vous n'ayez pas mentionné ma circonscription dans votre introduction.

L'hon. Catherine McKenna: Vous savez quoi? Je suis prête à en parler.

M. Scot Davidson: C'est 7 millions de dollars. Je l'ai ici. Au Sud, dans Newmarket—Aurora, c'est 60 millions de dollars. Dans Markham—Stouffville, c'est 72 millions de dollars.

À la Chambre des communes la semaine dernière, vous avez annoncé qu'à titre de ministre de l'Infrastructure, vous aviez approuvé le financement d'un seul projet de gestion des eaux pluviales pour la région du lac Simcoe, par l'intermédiaire du Fonds municipal vert d'Infrastructure Canada dont vous êtes responsable.

En comparaison, le Fonds d'assainissement du lac Simcoe de 60 millions de dollars, que vous avez aboli alors que vous étiez ministre de l'Environnement, appuyait plus de 200 projets communautaires, y compris 110 projets de modernisation de systèmes de gestion des eaux pluviales et un plan directeur de gestion des eaux pluviales.

Au cours des trois dernières années, on a enregistré des augmentations sans précédent du niveau de phosphore dans le lac, dont la santé est en péril. Les petits investissements individuels de la part du fédéral, y compris le récent fonds vert, ne suffisent pas.

Madame la ministre, allez-vous maintenant travailler avec vos collègues du Cabinet pour que le gouvernement libéral tienne sa promesse électorale, qui consiste à rétablir le Fonds d'assainissement du lac Simcoe?

• (1720)

L'hon. Catherine McKenna: Il m'est difficile de parler d'un fonds en particulier. Je dirai cependant que, pour l'Ontario, il y a le financement destiné aux infrastructures vertes, dont je suis responsable. Aucun des fonds prévus pour l'Ontario n'a été attribué. Vous pourriez collaborer avec la province de l'Ontario pour soumettre un projet qui répond aux critères de ce volet de financement.

M. Scot Davidson: Appuiez-vous le Fonds d'assainissement du lac Simcoe que le gouvernement a promis?

L'hon. Catherine McKenna: Je discuterai volontiers avec vous afin de voir à quel fonds vous pourriez soumettre une demande.

M. Scot Davidson: L'environnement et l'infrastructure vont de pair.

Par ailleurs, aujourd'hui, vous avez affirmé que vous avez réalisé des progrès quant à l'élimination des avis d'ébullition de l'eau dans les réserves des Premières Nations.

Dans ma collectivité, les Chippewas de Georgina Island n'ont pas accès à l'eau potable depuis bien trop longtemps. Infrastructure Canada a investi dans le fonds pour l'eau potable afin de desservir les parties sud et est de l'île. Ce projet est déjà achevé, et l'avis à long terme est censé être levé ce mois-ci. Or, ces parties de l'île continuent d'être visées par un avis d'ébullition de l'eau.

Madame la ministre, quand ma famille et mes voisins de Georgina Island cesseront-ils d'être visés par un avis d'ébullition de l'eau?

L'hon. Catherine McKenna: Bien que je ne puisse garantir personnellement un jour précis, je vous dirai que c'est une priorité absolue pour le gouvernement. Il est inacceptable qu'il y ait des endroits au pays où des gens, en particulier des membres de communautés autochtones, n'ont pas accès à l'eau potable. Nous avons réalisé d'énormes progrès en éliminant 87 avis concernant la qualité de l'eau potable à long terme, mais il reste manifestement du travail à faire.

Cependant, nous faisons les investissements nécessaires, ce qui est une bonne nouvelle. Nous collaborons avec les communautés afin de faire d'autres progrès, car nous cherchons à nous assurer que les Autochtones ont la même qualité de vie que le reste de la population.

M. Scot Davidson: Oui, sauf que vous soutenez que le problème sera réglé sur l'île, alors que l'investissement effectué permettra seulement d'assurer l'approvisionnement en eau potable de la moitié de l'île.

L'hon. Catherine McKenna: Je ne peux pas vous fournir des précisions sur le projet en question. Si vous voulez venir nous voir [...] Ce dossier ne relève pas directement de ma compétence. Cependant, je suis d'accord avec vous que nous devons examiner comment nous pouvons veiller à ce que tous les habitants du pays aient accès à l'eau potable.

M. Scot Davidson: Je souhaite juste que les Canadiens puissent savoir avec certitude que lorsqu'un avis est censé être levé, il l'est effectivement.

Je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Doherty.

M. Todd Doherty: Madame la ministre, les Premières Nations sont-elles admissibles au Fonds de la taxe sur l'essence?

L'hon. Catherine McKenna: Oui, mais je vais transmettre la question à ma sous-ministre parce qu'elle pourra vous donner une bien meilleure réponse.

Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Infrastructure et collectifs, Bureau de l'infrastructure du Canada): Oui, les Premières Nations sont admissibles au Fonds de la taxe sur l'essence. Cet argent leur est versé par le ministère des Services aux Autochtones, dans le cadre du Fonds d'infrastructure des Premières Nations.

M. Todd Doherty: Êtes-vous certaine que les Premières Nations le savent? Ce n'était pas le cas de la bande de Semiahmoo l'année dernière. C'est la bande qui a été visée le plus longtemps par un avis d'ébullition de l'eau, et elle ne savait pas qu'elle était admissible au Fonds de la taxe sur l'essence.

Mme Kelly Gillis: De 2014 à 2018, 139 millions de dollars ont été alloués à 255 réserves par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence.

M. Todd Doherty: Madame la ministre, le gouvernement libéral a consacré plus de 1 milliard de dollars à la phase 2 du projet mal géré de train léger sur rail d'Ottawa. La soumission de SNC-Lavalin pour obtenir le contrat de la ligne Trillium a reçu la note technique la plus faible. Pourtant, c'est elle qui a été retenue. Comment est-ce possible?

L'hon. Catherine McKenna: Il s'agit d'une bonne question. Ce type de décision est prise à l'échelle locale, mais je conviens que c'est inquiétant.

M. Todd Doherty: Madame la ministre, vous ne savez pas pourquoi cette décision a été prise, mais pouvez-vous vous engager à examiner pourquoi la plus faible soumission a été retenue et à intervenir dans ce dossier?

L'hon. Catherine McKenna: Dans l'ensemble, je pense que nous devons faire en sorte que nos fonds d'infrastructure — et je l'ai déjà dit — aient l'effet souhaité. La façon dont le programme est structuré, ce qui a été déterminé en collaboration avec les provinces...

M. Todd Doherty: Mais madame la ministre...

L'hon. Catherine McKenna: ... est que les décisions sont prises à l'échelle locale...

Le président: Vous avez la parole, monsieur Doherty.

M. Todd Doherty: Madame la ministre, étant donné...

M. Todd Doherty: ... le bilan du gouvernement à l'égard de SNC-Lavalin au cours des 24 derniers mois, ne trouvez-vous pas cette décision un peu douteuse? Les Canadiens méritent de savoir comment la soumission ayant reçu la note technique la plus faible a été retenue pour le train léger d'Ottawa.

L'hon. Catherine McKenna: J'ai cru comprendre que la Ville mène une enquête à ce sujet. Après tout, c'est elle qui a octroyé le contrat à la société.

Toutefois, je crois que, en général, votre question est appropriée. Nous devons dépenser consciencieusement l'argent des contribuables. Même s'il est vrai que, dans la plupart des cas, les provinces présentent les projets et ces derniers sont réalisés à l'échelle municipale, je pense que nous devons nous assurer que ces projets ont l'effet souhaité.

Je sais que le réseau de train léger sur rail d'Ottawa a eu des répercussions sur la vie de bien des gens, et qu'il ne fonctionne pas bien.

• (1725)

Le président: Merci, madame la ministre.

Merci, monsieur Doherty.

Madame Jaczek, vous avez la parole.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, madame la ministre McKenna, d'être présente parmi nous.

De toute évidence, en tant qu'ancienne ministre de l'Environnement et du Changement climatique, vous possédez une certaine expertise dans la réalisation des tâches qui vous ont été confiées dans votre lettre de mandat. Il y a un élément dans votre lettre de mandat dont j'aimerais que vous parliez davantage. Je le lis:

Achever la création d'un fonds d'infrastructure supplémentaire d'ici 2020-2021 pour appuyer les projets prioritaires et la diversification économique pour les communautés qui réduisent leur utilisation des combustibles fossiles.

Pouvez-vous nous fournir quelques précisions sur ce que cela implique et sur ce que nous pourrions voir sur le terrain?

L'hon. Catherine McKenna: C'est une question très importante. Nous sommes encore en train de regrouper tous les détails et de mettre ce fonds sur pied. Dans mon portefeuille précédent, lorsque nous avons annoncé que nous allions éliminer progressivement le charbon d'ici 2030, nous avons créé un groupe de travail sur la transition équitale. Il s'agissait probablement du premier cas au monde où un groupe de travail se déplaçait dans les communautés, y compris celles de la Saskatchewan, pour entendre en personne le point de vue de la population.

Des centaines de gens se déplaçaient — peut-être 600 habitants par communauté — pour parler des répercussions de l'élimination progressive du charbon sur leur mode de vie. Ils se prononçaient sur les investissements qu'ils souhaitaient voir pour réussir à faire la transition, pour que d'autres possibilités soient offertes, non seulement aux travailleurs, mais à l'ensemble de leur communauté.

Je crois que c'est extrêmement important. Nous allons nous pencher sur la question en collaborant de très près avec les provinces, les communautés, les entreprises et les travailleurs, et ce, parce que c'est une chance qui nous est offerte d'appuyer les communautés, d'appuyer la transition vers un avenir plus propre, et de faire en sorte que tous y apportent leur contribution.

Tout le monde doit prendre part à cet effort. Les gens méritent de bons emplois. Toutefois, nous devons aussi nous assurer de faire notre part pour passer à l'action, y compris prendre des mesures à l'égard des changements climatiques.

Mme Helena Jaczek: Merci.

On constate un vif intérêt pour l'ajout de ces 5 000 autobus scolaires et urbains zéro émission au cours des cinq prochaines années. Les 10 députés de la région de York, y compris M. Davidson, ont assisté à une séance très intéressante sur ces priorités. Ils étaient particulièrement intéressés à la possibilité de faire la transition vers des autobus urbains zéro émission.

Vous avez abordé brièvement le processus. J'ai bon espoir que M. Davidson discutera avec son homologue provinciale, qui, par un heureux hasard, est Mme Mulroney, la ministre des Transports, de son grand enthousiasme pour ce projet en particulier.

Pouvez-vous nous donner un peu plus de détails — parce que la région de York est prête à soumettre sa demande — sur ce en quoi consiste exactement ce processus et préciser quand il sera possible de soumettre une demande, afin que les municipalités puissent embarquer dans ce projet?

L'hon. Catherine McKenna: Nous avons déjà commencé à examiner quelle serait la meilleure manière de concevoir les demandes, de façon à ce que les autobus soient mis sur la route le plus facilement et rapidement possible.

La première chose dont nous avons besoin est du financement, par l'intermédiaire du budget, donc si vous voulez soulever ce point... parce que c'est une occasion extraordinaire.

Comme je l'ai mentionné précédemment, des entreprises canadiennes sont chefs de file dans la fabrication d'autobus électriques: d'abord, New Flyer, à Winnipeg, où j'ai visité les installations récemment, puis Nova Bus, au Québec, que je visiterai sous peu.

Ce qui est bien avec les autobus... En fait, j'en ai appris beaucoup sur les autobus. Les communautés et les municipalités font leurs acquisitions année après année. Elles sont donc en mesure de fournir la liste du nombre d'autobus qu'elles prévoient acheter. L'écart de coût est significatif: environ 100 % de plus pour un autobus électrique, mais il y a un avantage lié au cycle de vie. Avec les années, le coût s'avère moindre. Évidemment, il y a aussi la diminution des effets néfastes sur la santé et l'environnement.

Il faut bien faire les choses. Nous devons prendre le temps nécessaire, tout en nous assurant de veiller à ce que les fonds soient disponibles.

Cela dit, j'étais à Guelph récemment pour annoncer l'ajout de 65 autobus électriques et d'un réseau de bornes de recharge. En vertu du Fonds pour l'infrastructure verte, des possibilités sont déjà offertes, dans le cadre des programmes en vigueur.

Mme Helena Jazcek: Je vous remercie.

Un autre point qui m'enthousiasme porte sur le développement économique rural, du fait que ma circonscription touche aussi une vaste zone rurale.

J'ai remarqué que, dans le Budget supplémentaire des dépenses (B), il y a une demande de 3 millions de dollars pour appuyer le portefeuille du développement économique rural. Pouvez-vous nous en dire davantage sur l'utilisation de ces fonds?

• (1730)

L'hon. Catherine McKenna: Cette question devrait plutôt être adressée à la ministre Monsef. Je peux toutefois vous affirmer que c'est pour mettre sur pied un nouveau secrétariat ayant ce but précis. Ma sous-ministre voudra peut-être apporter des précisions.

Mme Kelly Gillis: Grâce à la création du ministère du Développement économique rural, sous Infrastructure Canada, nous pouvons compter sur du financement temporaire qui nous permettra de faire fonctionner le secrétariat pendant deux ans, afin de l'appuyer dans son analyse de la gestion continue des mesures de soutien aux investissements en milieu rural à long terme.

Le président: Je vous remercie, madame Gillis.

Monsieur Berthold, c'est à vous.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, monsieur le président.

Avant de poser une dernière question à la ministre, je voudrais seulement rappeler qu'il y avait une entente en vue de déposer une motion pour la venue des ministres le 12 mars. C'est la motion que j'ai fait parvenir à tous les membres du Comité. Je veux simplement m'assurer que tous les membres du Comité sont d'accord.

La motion se lit comme suit: « Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité invite le ministre des Transports et la ministre de l'Infrastructure et des Collectivités à comparaître au sujet du Budget supplémentaire des dépenses, pour une

heure chacun, que cette réunion ait lieu le jeudi 12 mars 2020, et que la réunion soit télévisée. »

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Berthold.

Ce point sera renvoyé à la prochaine réunion, puisqu'il est maintenant présenté au Comité. Nous ne pouvons pas l'examiner aujourd'hui, parce qu'il n'apparaît pas à l'ordre du jour prévu...

[Français]

M. Luc Berthold: Étant donné, monsieur le président...

[Traduction]

Le président: Puis-je ajouter, monsieur Berthold, qu'il n'a pas non plus été soumis au Comité avec un préavis de 48 heures. Par conséquent, nous pourrions aborder ce point à la prochaine réunion.

La parole est à vous.

[Français]

M. Luc Berthold: Je comprends donc que vous refusez même qu'on en parle, malgré le fait que nous avons une entente pour que je vous fasse parvenir cette motion hier. La valeur des ententes que nous concluons a donc peu d'importance. Je viens de le comprendre. Merci beaucoup.

Madame la ministre, ce que j'ai essayé de savoir tout à l'heure est important.

On parle de beaucoup d'argent. On parle de 188 milliards de dollars d'investissement fédéral en infrastructure. Malheureusement, les provinces n'ont pas suivi le rythme. Les provinces n'ont pas l'argent qui devait servir à créer des emplois et faire progresser l'économie du pays. Malheureusement, on ne l'a pas vu sur le terrain, parce que les provinces n'ont pas suivi le rythme.

C'est pour cela que je dénonçais tout à l'heure la manière improvisée, dès le début, de mettre le plan en place.

Êtes-vous capable de nous donner des chiffres précis? Jusqu'où les provinces ont-elles diminué leur investissement, à un point tel que le fédéral a pris une place qui était déjà occupée?

L'hon. Catherine McKenna: Ma sous-ministre peut vous donner des chiffres. Nous voulons travailler avec les provinces et c'est sûr qu'elles ont un grand rôle à jouer. Nous voulons...

M. Luc Berthold: Le directeur parlementaire du budget avance des chiffres très précis montrant que les provinces ont moins investi depuis que le gouvernement fédéral a mis ce plan en place. Les effets que vous aviez promis pour l'économie, les effets que vous aviez promis pour la création d'emplois, ne se sont donc pas réalisés.

L'hon. Catherine McKenna: C'est un plan d'une durée de 10 ans. On ne peut pas l'évaluer en deux ans seulement, alors qu'on n'a même pas reçu tous les projets. Nous ne pouvons pas faire cette analyse. C'est sûr que nous ne voulons pas remplacer l'argent des provinces. Nous allons investir davantage. Au Québec, il y a des projets comme celui de train léger à Gatineau et beaucoup de projets de transport en commun.

M. Luc Berthold: Je comprends...

L'hon. Catherine McKenna: Cela requiert beaucoup d'argent, alors nous devons travailler ensemble. Nous avons besoin des trois niveaux de gouvernements.

M. Luc Berthold: Je comprends, madame la ministre.

Comme vous l'avez fait vous-même tout à l'heure dans vos remarques préliminaires, je voulais juste vous rappeler que les promesses des libéraux en 2015 d'investir dans les infrastructures, de créer de petits déficits — 10 milliards de dollars, puis 10 milliards de dollars et 6 milliards de dollars puis revenir à l'équilibre budgétaire à la fin du dernier mandat — pour investir directement, pour créer des emplois au Canada, ne se sont pas réalisées. C'est pour cela que nous avons demandé une enquête du vérificateur général. C'est pour cela que nous demandons au vérificateur général de nous dire ce qui n'a pas fonctionné pendant ces deux premières années et la raison pour laquelle l'argent ne s'est pas rendu sur le terrain. Qu'est-ce qui n'a pas fonctionné, madame la ministre?

Par ailleurs, le vérificateur général du Canada a demandé au Comité permanent des comptes publics plus d'argent pour être capable de réaliser une enquête sur le plan d'infrastructure du Canada. On parle quand même de 186 milliards de dollars. Le Cabinet va-t-il appuyer cette demande, pour que le vérificateur général ait toutes les sommes nécessaires afin de réaliser son enquête?

L'hon. Catherine McKenna: Oui. Personnellement, je veux que nous soyons responsables de nos mesures.

Ma sous-ministre m'a fait une bonne remarque. Nous avons déjà créé 77 000 emplois en infrastructure depuis 2015. Beaucoup d'emplois sont créés. Peut-être que, dans votre communauté, il n'y a même pas assez de travailleurs pour construire ce qu'on veut construire.

Les projets nous parviennent. Nous travaillons bien avec les provinces. Oui, nous avons besoin de plus de projets de la part des provinces. Quand nous annonçons des projets, cela crée déjà des emplois.

• (1735)

M. Luc Berthold: C'est pour cela que je soulève la question. Le message est clair.

Comment peut-on croire que cela va se réaliser au cours des prochaines années si, durant les trois ou quatre premières années, on n'a pas été capable d'atteindre ses objectifs? De grandes promesses, selon lesquelles on allait régler des dossiers, ont été faites dans toutes les communautés. Malheureusement, cela ne s'est pas réalisé.

C'est important de savoir si vous avez vraiment un plan pour que ces choses se réalisent. Dans votre lettre de mandat, il y a tellement de choses que n'importe quel être humain ne pourrait pas croire à leur réalisation.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Berthold.

Madame la ministre, la parole est à vous. Veuillez être brève.

[Français]

L'hon. Catherine McKenna: Nous avons déjà annoncé 52 000 projets et nous avons créé 77 000 emplois. Cela fonctionne. Cela prend du temps pour avoir des projets de la part des provinces et territoires, mais nous avançons. C'est un plan de 10 ans. C'est sûr que nous en voyons déjà les effets. Cela va continuer, nous devons travailler avec les provinces et avec les municipalités pour préparer des projets.

Cela change déjà beaucoup de choses dans la vie des gens. Il y a des projets comme celui de l'autoroute 35. N'est-ce pas un bon projet dans votre circonscription?

M. Luc Berthold: Non, ce n'est pas tout à fait un bon projet.

L'hon. Catherine McKenna: Il y a des infrastructures vertes dans votre circonscription.

M. Luc Berthold: Madame McKenna, vous n'avez pas besoin de me faire une liste des projets. Il y en a 52 000. Nous en aurions pour la soirée.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Berthold.

Mesdames et messieurs, le temps est écoulé. Nous avons même dépassé de cinq minutes.

Madame McKenna, j'aimerais vous remercier de votre présence, avec votre équipe. Madame Gillis, merci d'être ici aujourd'hui. Je vous remercie d'avoir répondu aux questions des membres du Comité. Vos réponses ont été très pertinentes pour nous tous. La réunion a été fructueuse.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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