



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

43<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION

---

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

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 031**

Le jeudi 6 mai 2021

---

Président : M. Vance Badawey





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

Le jeudi 6 mai 2021

• (1535)

[Traduction]

**Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)):** Bonjour à tous. Je déclare la séance ouverte. Je vous souhaite à tous la bienvenue à la 31<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroulera selon un mode hybride. Conformément à l'ordre de la Chambre du 25 janvier 2021, les délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. Comme vous le savez, dans une émission Web, c'est seulement la personne qui parle, plutôt que l'ensemble des participants, que l'on voit à l'écran.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, il y a quelques points que je tiens à souligner.

Tout d'abord, les membres et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles, et vous n'avez qu'à choisir, au bas de votre écran, le français ou l'anglais.

Je prie les membres qui participent en personne de procéder comme ils le font ordinairement quand le Comité se trouve dans la salle de réunion. N'oubliez pas les directives du Bureau de régie interne concernant le port du masque et les protocoles sanitaires.

Avant d'intervenir, veuillez attendre que je vous donne la parole. Ceux qui participent à la réunion par vidéoconférence doivent s'assurer d'activer leur microphone en cliquant sur l'icône du micro. Quant à ceux présents dans la salle, leur microphone sera contrôlé comme d'habitude par l'agent des procédures et de la vérification.

Je rappelle à tous, membres et témoins, que toutes leurs interventions doivent être adressées à la présidence. Lorsque vous n'avez pas la parole, assurez-vous de mettre votre micro en sourdine. Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre d'intervention de tous les membres, qu'ils participent en virtuel ou en personne.

Chers collègues, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 29 octobre 2020, nous poursuivons notre étude des investissements ciblés en infrastructure.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins et je vous les présente. Nous accueillons aujourd'hui Jim Parsons, maire de Corner Brook, Réjean Porlier, maire de Sept-Îles, Ian Hamilton, président-directeur général de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, et Craig Stewart, vice-président, Affaires fédérales, du Bureau d'assurance du Canada.

J'invite le maire Parsons à ouvrir le bal.

Monsieur Parsons, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Jim Parsons (maire, Ville de Corner Brook):** Merci, monsieur le président.

Je remercie le Comité de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui au nom des gens de Corner Brook.

Le financement fédéral des infrastructures revêt une importance capitale pour notre collectivité. Avant de parler des particularités de notre situation en tant que municipalité, j'aimerais faire mention d'une réalisation remarquable et récente à Corner Brook.

La ville de Corner Brook est née avec l'établissement de son usine de pâtes et papiers il y a près d'un siècle. Elle est aujourd'hui un centre moderne de services gouvernementaux pour la côte ouest de Terre-Neuve, avec un campus de l'Université Memorial et un secteur touristique en plein essor. Cela dit, notre usine de papier conserve une grande importance pour notre collectivité et l'économie régionale.

La ville donne sur un port en eau profonde. Pendant de nombreuses années, il a été sous-utilisé à des fins industrielles, mais il y a deux ans, nous avons réussi à obtenir du financement par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux pour acheter de l'équipement de manutention de conteneurs, notamment une nouvelle grue. Cela nous a permis d'attirer un service international de conteneurs dans le port, dont notre usine sera sans doute le principal client.

Avec la pandémie de la COVID-19 le printemps dernier, le marché du papier journal aux États-Unis s'est effondré presque du jour au lendemain, ce qui a eu des conséquences désastreuses pour notre usine. Cependant, notre investissement dans les installations portuaire a sauvé la situation. Le service de conteneurs a été lancé en mai 2020, avec le résultat que notre usine a pu écouler sa production sur de nouveaux marchés, diversifier sa clientèle et, dans l'ensemble, réduire ses coûts d'expédition. Notre usine a surmonté les coups successifs de la pandémie et a réussi à survivre alors que beaucoup de ses concurrents étrangers ne s'en sont pas tirés. Ce succès tient en grande partie à un investissement relativement modeste de 5,5 millions de dollars du gouvernement fédéral. Je tiens ici à remercier notre députée, Mme Gudie Hutchings, pour son aide dans ce dossier.

Étant une ville d'environ 20 000 habitants, nous sommes en mesure de maintenir nos activités grâce à une gestion financière responsable. Cependant, nous comptons sur l'aide des partenaires fédéraux et provinciaux pour la mise en place et l'entretien de notre vaste infrastructure municipale.

Chaque année, nous finançons le développement de notre infrastructure principalement au moyen du financement provincial pluriannuel des immobilisations, de la taxe sur l'essence bien entendu, du PIIC et de fonds spéciaux obtenus par le truchement d'Infrastructure Canada, comme la nouvelle Initiative canadienne pour des collectivités en santé et les programmes de l'APECA et de la FCM.

Nous utilisons ordinairement le financement pluriannuel provincial et celui provenant de la taxe sur l'essence pour nos projets essentiels ou urgents, comme la mise à niveau des réseaux d'acqueduc et d'égout, ainsi que la construction et la réparation des routes. Les fonds du PIIC et d'autres sources servent ordinairement à des projets de plus grande envergure ou des projets souhaitables, mais non essentiels. Comme nous ne pouvons pas nous attendre à ce qu'un projet particulier soit financé à partir de ces dernières sources, nous devons, soit accepter d'éventuels retards de réalisation de ces projets, soit obtenir un financement d'appoint.

Nous avons connu quelques difficultés avec le PIIC dont j'aimerais vous parler. Comme le programme s'articule autour de projets particuliers, il y a peu de prévisibilité quant aux projets qui seront financés. La nature bilatérale du financement a entraîné des malentendus au sujet des coûts admissibles entre la province et le gouvernement fédéral, à Infrastructure Canada. En dernier lieu, les catégories de financement global du PIIC semblent inadaptées à beaucoup des projets de grande envergure. Par exemple, nous cherchons actuellement à construire une usine de traitement des eaux usées de 90 millions de dollars et, dès le moment où les affectations annuelles sont faites, ce projet, s'il était financé, épuiserait la totalité de l'allocation annuelle du PIIC pour l'infrastructure verte de la province. Par conséquent, il est peu probable qu'il soit financé.

Nous aimerions faire quelques recommandations concernant toutes les formes de financement fédéral. Pour être précis, nous voudrions que le gouvernement bonifie les modèles souples et prévisibles de financement des infrastructures pour les municipalités. Nous avons été très heureux de voir une autre proposition visant à doubler notre part de la taxe sur l'essence cette année. Étant un centre régional, le financement par habitant n'est peut-être pas le modèle de financement le plus progressif — nous avons plus d'infrastructures par habitant —, mais nous serions heureux d'admettre cette légère iniquité en contrepartie de la souplesse et la prévisibilité que le modèle basé sur la taxe sur l'essence offre à une municipalité bien établie et responsable comme la nôtre.

De plus, nous aimerions voir un financement plus ciblé et à grande échelle pour les projets régionaux prioritaires. J'ai parlé de l'installation de traitement des eaux usées. Si c'est effectivement une priorité pour le gouvernement fédéral, nous aimerions qu'il y ait un mécanisme clair de financement. Nous serions heureux de faire notre part pour constituer des réserves et, au besoin, nous endetter, pour peu que nous obtenions un engagement et un mécanisme clair de la part de nos partenaires fédéraux et provinciaux.

Merci beaucoup de votre attention.

● (1540)

**Le président:** Merci, monsieur le maire. Bravo.

Nous allons maintenant passer au maire Porlier.

Monsieur Polier, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

**M. Réjean Porlier (maire, Ville de Sept-Îles):** Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs.

Je vous remercie de me recevoir de nouveau.

Cette fois-ci, j'espère que mon allocution, qui porte sur l'occupation dynamique du territoire, provoquera davantage d'échanges entre vous et moi.

Je suis le maire de Sept-Îles, une ville à l'est du Québec. Elle est située à peu près au centre du Québec, c'est-à-dire à environ 1 000 kilomètres de Montréal d'un côté et à 1 000 kilomètres de Blanc-Sablon de l'autre côté. Blanc-Sablon, c'est tout près de chez mon ami, M. Parsons, qui vient de parler.

Je vous explique pourquoi je veux vous parler d'occupation dynamique. Entre chez moi et M. Parsons, il y a un nombre important de villages et ceux-ci, lentement mais sûrement, se vident. D'ailleurs, on peut comprendre pourquoi. Imaginez, la route 138, la seule route sur la Côte-Nord, n'est toujours pas terminée en 2021. On nous la promet depuis des décennies. Dans ces villages, les jeunes attendent peut-être leur seule sortie de l'année, et le transport n'est pas au rendez-vous. Pensez-vous que ces jeunes, qui vont faire leurs études ailleurs, ont le goût de retourner dans leur village? Naturellement, la réponse est non. Ce sont des villages de plus en plus isolés et de plus en plus dévitalisés. Il faut améliorer les infrastructures pour qu'il y ait une occupation dynamique du territoire plutôt qu'une occupation de résilience, comme c'est le cas à l'heure actuelle, en attendant la fermeture des villages. Comment revendiquer la légitimité d'un territoire que l'on occupe de façon résiliente, ce beau et grand territoire? J'imagine que c'est la même chose un peu partout au Canada, dans des zones dites un peu plus éloignées.

On commence à envisager la création d'un corridor économique entre le Québec et Terre-Neuve-et-Labrador. On a longtemps parlé uniquement de l'isolement des communautés et l'on a compris que cela ne faisait pas le poids. Aujourd'hui, on ajoute toute la dynamique économique autour de cela. Cette seule route, tout le monde espère qu'elle sera terminée un jour. On espère qu'un gouvernement aura la vision de la terminer, d'ouvrir ce corridor économique et de permettre aux gens d'aller et venir, ce qui les incitera peut-être à rester dans leur village.

On parle également d'aviation. À mon avis, le territoire est complètement désorganisé et, de façon générale, l'aviation au Québec l'est aussi. Les prix actuels étant prohibitifs, on travaille énormément à la mise en place d'un réseau d'aviation. Une étude a été faite à cet égard par l'Institut de recherche en économie contemporaine, IRÉC, lequel a conclu qu'il fallait être novateur, qu'il fallait enlever ses œillères et essayer de voir les choses autrement. C'est un peu le message que je voulais vous communiquer aujourd'hui, soit d'essayer de considérer l'occupation dynamique du territoire d'une nouvelle façon. Selon les résultats de l'étude, il conviendrait de regarder du côté des coopératives, où la population devient propriétaire du mode de transport et qu'elle travaillera donc à s'assurer de conserver ces modes de transport.

Vous comprenez que les défis sont grands. En même temps que l'on néglige ces bouts de territoires un peu partout, on injecte des milliards et des milliards de dollars dans l'élargissement des autoroutes dans les grandes villes. À mon avis, c'est contre-productif, surtout dans un contexte de lutte contre les changements climatiques. Pendant que les parcs automobiles augmentent de façon importante, on n'arrive même pas à avoir une seule route terminée à l'autre bout du territoire, où l'on vient chercher des ressources naturelles.

Le message que je vous transmettrais aujourd'hui, c'est qu'il ne faut pas attendre les crises comme celle que l'on vit actuellement en raison de la pandémie. La façon de relancer l'économie en temps de crise, c'est souvent de miser sur les infrastructures. Répondons donc, à tout le moins, aux besoins des populations les plus éloignées.

Sept-Îles compte environ 26 000 habitants, et c'est un pôle régional. Si tous les villages à l'est de ce pôle ne se revitalisent pas, on en subit tous les contrecoups. Sept-Îles est un pôle, mais elle est de moins en moins alimentée. Par conséquent, il faut avoir une vision.

• (1545)

J'espère que, dans le cadre de vos travaux, vous adopterez une vision pour le développement sur l'ensemble du territoire canadien, car je pense que, minimalement, il faut répondre aux besoins essentiels que sont les possibilités de transport, pour ce qui est notamment du transport par avion et des routes. J'espère que vous serez attentifs à cela.

Il y a aussi tout le volet des communications, dont on parle de plus en plus. Il est clair qu'il faut améliorer l'accès à Internet haute vitesse. Il y a des efforts qui sont faits en ce sens, ce qui va permettre à des gens de travailler à distance, d'un peu partout. Au-delà de cela, il faut faciliter les allées et venues pour faire en sorte que les gens ne se sentent plus isolés, même s'ils sont très loin.

C'était l'essentiel de mon message, aujourd'hui. J'espère que nous pourrions échanger là-dessus.

Je vous remercie de votre attention.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur le maire. Bravo.

Nous allons maintenant passer au porte-parole de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa.

Monsieur Hamilton, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Ian Hamilton (président-directeur général, Administration portuaire de Hamilton-Oshawa):** Merci beaucoup de m'accueillir. Je vous salue, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité.

Je suis heureux d'avoir été invité aujourd'hui pour discuter de l'efficacité des investissements ciblés dans les infrastructures pour ce qui est de mettre en place chaînes d'approvisionnement durables et résilientes, gages de prospérité.

L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, ou HOPA Ports, comme nous nous appelons maintenant, est le plus grand réseau portuaire intégré des Grands Lacs, avec des installations portuaires et maritimes à Hamilton, à Oshawa et maintenant à Niagara. Nous avons pour objectifs de faciliter le commerce international, d'améliorer l'efficacité du transport en Ontario, de

réduire la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre et de servir les industries ontariennes qui dépendent du réseau de transport multimodal que nous assurons.

En Ontario, nous ne nous considérons pas nécessairement comme une province maritime, mais nous avons néanmoins un littoral de 10 000 kilomètres sur les Grands Lacs et nous sommes sur l'axe maritime Grands Lacs-Saint-Laurent qui relie le centre industriel de l'Amérique du Nord à tous les marchés dans le monde.

Notre caractère maritime offre un atout géographique que nous tenons peut-être pour acquis, mais ce faisant, nous risquons de perdre ses avantages, surtout la prospérité économique qu'il peut apporter.

À l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, nous nous sommes efforcés de tirer parti de cette rare combinaison d'emplacements stratégiques, d'infrastructures de transport et de zones industrielles dans les secteurs riverains de Hamilton et d'Oshawa, réussissant à attirer des investissements de plus de 350 millions de dollars au cours de la dernière décennie, à soutenir 2 100 emplois sur place et à manutentionner des marchandises d'une valeur de 3 milliards de dollars, représentant 38 000 emplois en Ontario. En considérant ces avantages qui existent dans tout le Sud de l'Ontario comme des composantes d'un réseau intégré, nous pouvons commencer à explorer des idées novatrices qui contribueront à soutenir la croissance de cette région.

Il faudrait réfléchir à la façon d'utiliser les routes maritimes pour réduire la congestion routière en faisant transiter des camions par bateau sur de courts trajets ou en expédiant par barge, selon la formule juste-à-temps, des matériaux de construction pour les projets d'aménagement dans le secteur riverain urbain ailleurs dans la région.

Nous devons nous assurer de continuer à promouvoir un environnement positif pour l'activité manufacturière, la transformation des aliments et les matériaux de construction, secteurs qui sont parmi les principaux moteurs économiques de notre région.

Comme nous l'avons vu à Hamilton et à Oshawa, il y a une énorme demande de terrains industriels pour ce genre d'entreprises fortement dépendantes du transport, et nous travaillons actuellement à dégager plus de ces terrains de plus grande valeur le long du canal Welland, plus précisément à Thorold, Welland et Port Colborne, en vue d'attirer de nouvelles industries et de nouveaux emplois dans la région.

En tant que principale administration portuaire de l'Ontario, cela fait partie de notre mandat et de notre responsabilité de faciliter le commerce dans notre région. Nous croyons que la meilleure façon d'y parvenir est de commencer à adopter une perspective plus régionale et de puiser dans le riche patrimoine maritime de l'Ontario afin de favoriser notre prospérité future. L'un des moyens d'exercer notre mandat consiste à obtenir un investissement responsable dans l'infrastructure qui offre le meilleur rendement pour l'économie canadienne.

Nous avons été extrêmement heureux de voir, dans le récent budget fédéral, le renouvellement du Fonds national des corridors commerciaux, un programme très efficace et bien administré. Le FNCC a été un moyen de stimuler l'économie de façon ciblée par le truchement de l'infrastructure. Maintenant plus que jamais, le FNCC peut servir à favoriser des chaînes d'approvisionnement rentables et écoénergétiques, qui sont essentielles à la reprise économique canadienne.

En 2018, l'organisme prédécesseur de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa a obtenu un investissement de 17,7 millions de dollars du FNCC. Nous avons versé un montant équivalent, et plus encore, pour un investissement total de 45 millions de dollars. Depuis, ce financement a attiré des investissements additionnels de 50 millions de dollars par des tiers dans nos installations.

Pour ce qui est de la conception et des objectifs de ce cycle du FNCC, nous insisterions sur la nature intégrée du commerce dans la région des Grands Lacs.

Nous souhaitons que le programme renouvelé tienne compte du fait que la vocation des ports des Grands Lacs est différente de celle des ports côtiers. Le commerce bilatéral entre le Canada et les États-Unis dans l'ensemble des Grands Lacs est évalué à plus de 6 billions de dollars par année. Surtout dans le Sud de l'Ontario, le centre manufacturier du Canada, les importations de matières premières sont essentielles à la compétitivité en aval des industries canadiennes.

La grande région de Toronto-Hamilton est la région qui connaît la croissance la plus rapide en Amérique du Nord, avec une population de plus de huit millions d'habitants. Par ailleurs, c'est aussi là que la congestion routière est parmi les pires en Amérique du Nord, représentant un coût annuel de l'ordre de 6 milliards de dollars. Nous encourageons le FNCC à mettre l'accent sur l'accroissement des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, notamment les importations liées aux chaînes d'approvisionnement industrielles intérieures, comme celles destinées à l'activité manufacturière et à la construction, qui seront essentielles à la reprise économique et à l'emploi.

Une occasion unique se présente à nous de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la congestion attribuable au camionnage en mettant à profit les possibilités du transport maritime sur courte distance. Une meilleure utilisation du transport maritime permettrait de réduire à la fois le nombre de camions sur les routes de la province, la congestion routière, les besoins d'investissement pour l'élargissement des routes et les émissions de gaz à effet de serre. Le transport maritime de marchandises est beaucoup plus efficace sur le plan énergétique et moins coûteux que les modes de transport terrestre. Un seul navire ayant une capacité de charge de 30 000 tonnes peut remplacer près de 1 000 camions.

• (1550)

Les investissements dans le transport maritime sur les Grands Lacs feront progresser la Stratégie de l'économie bleue du Canada, offrant la possibilité de stimuler la croissance dans l'ensemble des secteurs de la pêche, du transport maritime, de la construction navale, de l'énergie, du tourisme et des loisirs.

L'expansion de la capacité commerciale dans les ports des Grands Lacs du Canada est essentielle à la croissance et à la compétitivité des secteurs de l'agroalimentaire, de la construction et de la fabrication. Pour répondre à toutes ces demandes, nous devons commencer à mieux utiliser notre capacité maritime. Ce serait

un grand pas en avant pour le commerce, l'environnement et les économies locales du Canada.

À l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, nous nous préparons maintenant à faire les investissements dont le Canada a besoin pour sortir plus fort de la pandémie. Nous avons déterminé les améliorations d'infrastructures prêtes à mettre en chantier qui auraient le plus de retombées immédiates sur nos économies régionales tout en procurant des avantages à long terme aux chaînes d'approvisionnement du Canada.

Nous envisageons avec optimisme de travailler avec vous pour faire du Canada un pays plus viable, plus résilient et plus prospère, qui tirera pleinement parti de son infrastructure de transport maritime, et en particulier de celle des Grands Lacs.

Encore une fois, je vous remercie chaleureusement de m'avoir donné l'occasion de témoigner devant le Comité. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Hamilton. C'est très bien.

Nous allons maintenant passer au Bureau d'assurance du Canada, représenté par M. Craig Stewart, vice-président, Affaires fédérales.

Monsieur Stewart, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Craig Stewart (vice-président, Affaires fédérales, Bureau d'assurance du Canada):** Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous et merci aux membres du Comité de m'avoir invité aujourd'hui.

Je coordonne le travail de préparation aux catastrophes naturelles et aux changements climatiques au Bureau d'assurance du Canada, le BAC, qui regroupe les assureurs de vos maisons, automobiles et entreprises. Notre industrie a un intérêt particulier à voir accroître la résilience des entreprises et des ménages devant les répercussions croissantes du changement climatique au Canada.

Quelle est l'importance des infrastructures pour la résilience climatique? Le Canada se réchauffe deux fois plus vite que la grande partie du reste du monde sous l'effet du de changement climatique. Pour les assureurs, il s'agit d'une réelle menace sur le plan financier. Les pertes assurées au Canada attribuables aux intempéries graves ont quadruplé depuis avant 2008, passant de 422 millions à 1,9 milliard de dollars par année en moyenne. Notre problème, c'est le vôtre. En 2019, Lloyd's, de Londres, s'est retirée du marché canadien de l'assurance commerciale, en partie en raison des importantes pertes liées aux intempéries. Diverses entreprises, comme les conseils d'administration de condominiums et les exploitants d'entreprises touristiques, n'ont pas pu trouver d'assurance abordable après le départ de Lloyd's.

La résilience climatique est définie comme la capacité d'une collectivité d'absorber le stress causé par les inondations, les tempêtes de vent ou les feux de forêt tout en continuant de fonctionner. Des éléments d'infrastructure, tels que les égouts pluviaux, les canaux de dérivation des crues ou les entités naturelles comme les milieux humides, sont essentiels à la résilience climatique.

Le gouvernement du Canada a pris d'importantes mesures pour lutter contre ce risque climatique grandissant. Des travaux préliminaires sont en cours, qu'il s'agisse de financer le renforcement de la résilience grâce au Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs ou d'établir un partenariat avec nous pour élaborer un programme national d'assurance contre les risques élevés d'inondation.

Sécurité publique Canada dirige la création d'un profil de risque national pour évaluer les collectivités canadiennes les plus exposées aux inondations, aux feux de forêt et aux séismes. Infrastructure Canada a lancé une évaluation nationale des infrastructures, qui tient compte de l'incidence des catastrophes naturelles comme les inondations et les feux de forêt sur les infrastructures. Il étudie également comment atténuer les risques climatiques futurs par le déploiement d'infrastructures défensives, notamment là où la nature peut jouer un rôle. Ensemble, ces deux efforts devraient fournir les détails nécessaires pour prioriser les investissements futurs afin de réduire ces risques au Canada.

Il reste encore beaucoup à faire. Les investissements annoncés sont insuffisants. En 2017, le gouvernement a lancé le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes, doté d'une enveloppe de 2 milliards de dollars, qui s'est rapidement avérée insuffisante. Le budget de 2021 ajoute 1,4 milliard de dollars à ce programme sur 11 ans. Ce montant est encore insuffisant pour protéger les collectivités canadiennes. Pour mettre les choses en contexte, nous avons versé plus de 1,4 milliard de dollars en indemnités à la suite d'une tempête de grêle de 20 minutes à Calgary en juin dernier.

Le gouvernement du Canada prend enfin au sérieux les risques futurs liés au changement climatique. Cependant, le risque climatique s'aggrave à l'heure actuelle. L'adaptation au climat mérite le même degré de rigueur générale dans la conception des politiques et des programmes qui protégeront réellement les Canadiens aujourd'hui.

Voici nos recommandations pour le rapport de votre Comité.

Premièrement, le Canada a besoin d'une stratégie nationale d'adaptation au changement climatique qui fixe des délais de protection des Canadiens. Par exemple, cette stratégie pourrait viser à protéger 30 % des maisons et des entreprises canadiennes à risque élevé d'inondation d'ici 2030. Cette stratégie devrait être axée sur le profil de risque national. L'évaluation de l'infrastructure nationale devrait établir un lien explicite avec celle-ci et déterminer les programmes futurs, comme un FAAC élargi et un programme de rénovation pour rendre les domiciles résilients, qui répondront aux besoins des collectivités à risque.

Deuxièmement, les investissements gouvernementaux ne peuvent pas tout faire. Le capital privé est essentiel à la résilience. Pourtant, nous passons beaucoup de temps dans ce pays à discuter de la tarification du carbone, mais très peu à discuter de la tarification du risque climatique. Nous n'avons pas le cadre de valorisation et les outils nécessaires pour évaluer la valeur de résilience de l'infrastructure et la transposer en instruments financiers générateurs de revenus. Le Canada s'est maintenant joint à l'Australie et au Royaume-Uni dans la Coalition for Climate Resilient Investment — CCRI —, un effort public-privé visant à élaborer les cadres d'évaluation nécessaires pour l'investissement de capitaux privés. Infrastructure Canada devrait s'employer énergiquement à positionner le pays pour profiter de ce travail.

En dernier lieu, la Banque de l'infrastructure du Canada devrait jouer un rôle dans l'élaboration de cette politique avec l'ICRC. À l'heure actuelle, la BIC n'a pas investi un sou dans l'adaptation au changement climatique et elle ne le fera pas tant que les projets de résilience ne seront pas rentables. Elle devrait se lancer dans des projets de démonstration qui renforcent la résilience systémique au Canada.

En terminant, je constate que nous passons enfin à l'offensive dans la lutte au changement climatique en prenant des mesures rigoureuses pour réduire les émissions. Cependant, nous devons aussi jouer défensivement pour protéger les Canadiens contre les événements météorologiques que nous connaissons déjà. Les investissements ciblés dans les infrastructures, provenant des secteurs public et privé, doivent être un fondement de notre plan de résilience.

Merci de votre attention.

• (1555)

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Stewart. Vous avez soulevé d'excellents points.

Bravo à tous les témoins. Au nom du Comité, je vous suis très reconnaissant de nous avoir consacré un peu de votre précieux temps pour discuter de ce sujet très important.

Nous allons maintenant commencer notre premier tour de questions de six minutes pour chaque parti reconnu. Nous commençons par le Parti conservateur.

Monsieur Scheer, vous avez six minutes à votre disposition.

**L'hon. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je veux faire écho aux propos du président concernant les témoignages forts intéressants que nous ont livrés nos invités aujourd'hui. Ce groupe de témoins a porté à notre attention de nombreux aspects des besoins du Canada en matière d'infrastructures.

L'idée des corridors commerciaux m'a particulièrement plu. L'ancien gouvernement conservateur avait vigoureusement fait la promotion de cette idée avec le corridor Asie-Pacifique. De nombreuses collectivités du Canada ont été en mesure de moderniser leurs infrastructures, que ce soit des routes, des cours de triage et des installations portuaires, pour aider le Canada à relever une partie des défis logistiques qui empêchaient les entreprises canadiennes d'accéder aux marchés asiatiques. Ce programme de corridors a connu un grand succès. Je suis ravi de voir que ces projets durables se poursuivent et profitent à de nombreuses collectivités, de Terre-Neuve jusqu'en Colombie-Britannique.

J'aimerais aborder le sujet brièvement avec les représentants des administrations portuaires de Corner Brook et d'Hamilton-Oshawa. Il va sans dire que les actifs durables représentent un énorme avantage pour nous aider à créer de nouveaux débouchés commerciaux et à accroître nos exportations. Je crois avoir entendu le maire de Corner Brook dire que ce programme lui avait permis d'acheter une grue. Il est facile de comprendre que ce programme est profitable et favorise l'expansion des opérations. Cependant, la réglementation gouvernementale nuit parfois à l'expansion de certaines activités.

J'aimerais vous poser une question au sujet du cabotage et savoir ce que vous pensez de la réglementation actuellement à cet égard au Canada et de la possibilité pour les navires qui transportent des marchandises vers le Canada de s'arrêter à de multiples points d'entrée. Nous accueillons ici des représentants de deux ports situés dans deux régions différentes du pays; j'aimerais beaucoup savoir ce que vous pensez de l'impact de la réglementation sur la croissance et l'expansion de vos ports.

• (1600)

**Le président:** Merci, monsieur Scheer.

Nous allons commencer par M. Hamilton et nous entendrons ensuite le maire de Corner Brook.

Monsieur Hamilton, c'est à vous.

**M. Ian Hamilton:** Merci beaucoup.

Je suppose que la réponse ressemble un peu au profil de ma fille: c'est compliqué. L'avantage du cabotage, c'est évidemment qu'il visait initialement à protéger la flotte nationale et l'industrie nationale de construction navale. Nous nous sommes donc retrouvés avec une importante communauté maritime au Canada, équipée pour servir le marché canadien. Si vous éliminez la réglementation sur le cabotage, je pense qu'il faudrait trouver des moyens de permettre à ces expéditeurs de poursuivre leurs activités et de travailler avec leurs propres effectifs, puisqu'ils sont tenus de recourir à la main-d'oeuvre syndiquée existante.

Je dis tout cela en guise d'introduction à ma réponse, parce que je pense que, si nous voulions ouvrir ce secteur, il faudrait tenir compte des expéditeurs nationaux. Il existe toutefois de nombreuses possibilités de prendre de l'expansion. Cela permettrait d'accroître grandement la concurrence et de renforcer la capacité des navires qui entrent dans le système. Quand on regarde des pays européens, par exemple, où le cabotage n'est pas réglementé, vous constatez à quel point ils utilisent le transport maritime sur courte distance, avec des navires plus petits, pour le transport de marchandises. Et cela peut être efficace.

Il y a une réelle possibilité de renforcer notre capacité et notre compétitivité, mais il faudrait que tous nos amis armateurs du Canada reconnaissent l'impact que cela pourrait avoir sur leurs opérations actuelles.

**Le président:** Monsieur Parsons, c'est à vous.

**M. Jim Parsons:** Merci.

M. Hamilton a certainement plus d'expertise que moi dans ce domaine. En ma qualité de maire, je siège au conseil d'administration de notre société portuaire.

Nous offrons un service international de transport par conteneurs chez nous. Dans le passé, nous avions une compagnie maritime locale. Grâce à notre usine, nous exportons naturellement beaucoup vers les marchés internationaux. Nous avons des débouchés pour notre industrie des pêches, évidemment, mais nous sommes quelque peu limités par cette réglementation.

Je le répète, en ce qui concerne les répercussions sur l'industrie globale du transport maritime, je m'en remets à M. Hamilton. De notre point de vue, la réglementation limite un peu nos activités et ce que nous pouvons faire pour stimuler notre économie régionale et locale.

**L'hon. Andrew Scheer:** J'aimerais m'adresser brièvement à nos deux maires.

Tout comme vous, nous sommes très contrariés quand nous entendons dire que des milliards de dollars sont inutilisés dans le cadre de programmes gouvernementaux ou que la Banque de l'infrastructure du Canada n'a pas encore été en mesure de mener à terme un seul projet alors qu'elle était sensée être un programme phare du gouvernement. Nous avons entendu vos recommandations, mais je veux simplement vous donner une autre occasion de parler de la flexibilité que souhaitez avoir dans vos régions respectives.

Les témoins que nous avons entendus au cours de nos précédentes réunions nous ont dit que lorsque les critères sont établis à Ottawa, il arrive parfois qu'un grand nombre de projets prometteurs soient rejetés parce qu'ils ne satisfont pas tout à fait à ces critères. Que souhaitez-vous de plus en matière de flexibilité pour faciliter la prise de décisions à l'échelle locale?

**M. Jim Parsons:** Je vous remercie.

Comme je l'ai dit, c'est une question de flexibilité. Nous avons obtenu des fonds grâce à la taxe sur l'essence, et cela nous a été très utile. Comme nous sommes une organisation professionnelle d'expérience, nous avons de lourdes responsabilités et une grande compétence pour décider ce qui est dans l'intérêt supérieur de notre municipalité. Dans le cadre de son programme Investir dans le Canada, Infrastructure Canada fait preuve d'une plus grande souplesse que notre gouvernement provincial. Nous avons parfois des désaccords au sujet des coûts admissibles et d'autres questions et cela nous ralentit un peu.

Comme je l'ai aussi mentionné, en raison des catégories de financement, nous sommes limités dans les projets que nous pouvons entreprendre. Ici à Terre-Neuve, nous recevons annuellement quelque 30 millions de dollars de contributions fédérales pour l'infrastructure verte. Notre unique projet, une usine de traitement de l'eau de 90 millions de dollars, absorberait la totalité de cette somme en une seule année. Le gouvernement doit laisser une plus grande latitude aux provinces et aux municipalités. Les municipalités sont de plus en plus autonomes et responsables et je pense qu'elles devraient être autorisées à établir, dans la mesure du possible, leur propre plan d'action.

• (1605)

**Le président:** Monsieur Porlier, allez-y.

[Français]

**M. Réjean Porlier:** Je suis tout à fait d'accord avec M. Parsons sur le fait que la majorité des dépenses se font dans les municipalités. Nous sommes sur le terrain, mais, malheureusement, l'obtention du financement nécessite du temps et des négociations. Lorsque les fonds sont versés, le projet est souvent en fin de parcours. Il y aurait certainement moyen de simplifier le processus.

Permettez-moi d'ajouter quelque chose sur la question du cabotage, qui est sous-utilisé au Québec, mais qui comporterait un très grand avantage. Des études démontrent que l'on économiserait beaucoup sur l'entretien de nos routes si l'on utilisait davantage le cabotage. On devrait créer des mesures incitatives afin d'encourager cette pratique. Une fois que cette pratique s'installera, elle se fera de manière de plus en plus autonome. Il faut vraiment instaurer une tradition en qui a trait au cabotage au Québec.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Porlier et merci à vous également monsieur Parsons et monsieur Scheer.

C'est maintenant au tour du Parti libéral. M. Fillmore prendra la parole.

Monsieur Fillmore, vous disposez de six minutes.

**M. Andy Fillmore (Halifax, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie aussi les témoins de nous donner de leur temps et de nous faire profiter de leur expertise. Nous avons une grande diversité d'expériences ici ce soir.

Monsieur Parsons, j'ai été heureux de vous entendre dire que vous avez pu avoir accès à certains programmes à Corner Brook, et j'espère que vous continuerez à vous en prévaloir. J'ai été particulièrement heureux de vous entendre louer le programme Investir au Canada et j'espère qu'il sera déployé dans votre coin de pays.

Monsieur Stewart, merci pour votre définition de la résilience qui sera versée au compte rendu de ce comité. La résilience est la capacité de l'infrastructure de relever les défis futurs liés aux changements climatiques et de s'adapter aux risques futurs. Je vous en remercie.

C'est très intéressant d'entendre vos réflexions sur le programme de financement pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs que nous venons de lancer et aussi sur le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes, ainsi que sur la nécessité de continuer à chercher à atténuer les effets des catastrophes. Je vous en remercie.

Ma question s'adresse toutefois à M. Hamilton.

Monsieur Hamilton, je suis certain que la communauté portuaire est assez restreinte au Canada. Vous avez probablement visité le port d'Halifax et vous savez que notre port, tout comme ceux de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, se trouve en milieu urbain. Quand un camion quitte le port, il doit traverser des quartiers résidentiels, le quartier des affaires, les rues principales, les quartiers commerciaux et ainsi de suite. J'ai été très heureux de constater votre intérêt à l'égard de la consolidation des chargements et la réduction du nombre de camions, ce qui aura de nombreux avantages, notamment en matière de réduction des gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de vie au centre-ville. Cela permettra également de réduire les dommages aux bâtiments historiques situés au centre-ville. Je suppose que c'est pareil chez vous.

Pourriez-vous nous donner plus de détails sur vos plans visant à réduire le trafic de camions et nous dire comment le Fonds national des corridors commerciaux ou d'autres fonds pourraient vous aider. Pouvez-vous nous dire ce dont vous avez besoin?

Merci.

**M. Ian Hamilton:** Il y a plusieurs façons de faire cela. D'abord, il est essentiel de travailler avec chacune des municipalités pour veiller à ce que les camions empruntent les itinéraires établis par la municipalité. Je pense que Montréal et Vancouver le font, et nous également nous le faisons. Nous utilisons la technologie de géolocalisation RFID pour localiser les camions et voir s'ils utilisent les corridors du centre-ville, pour informer les camionneurs et pour veiller à ce qu'ils empruntent les routes prescrites. C'est la chose évidente à faire.

Dans une perspective plus globale, ce qui nous enthousiasme vraiment, c'est le Centre canadien des données sur le transport, ainsi que les données ouvertes et le travail en cours sur le transport de marchandises, la transparence et la traçabilité des mouvements de fret. Nous croyons qu'il n'y a pas eu suffisamment de travail au Canada pour créer des bases de données nous permettant de savoir précisément où se trouve la capacité. Il peut s'agir de la capacité d'un système, par exemple aux Grands Lacs pour le transport maritime, mais il peut aussi s'agir de l'espace disponible dans un camion et de l'utilisation optimale de cet espace pour réduire les volumes. Je sais que nous n'en sommes qu'aux balbutiements, mais

nous pensons vraiment que la création du Centre canadien des données sur le transport est une excellente initiative.

Les administrations portuaires de tout le pays peuvent vraiment contribuer à la collecte et à l'analyse des données dans le but d'optimiser l'utilisation de la capacité existante, ce qui permettrait, en bout de ligne, de réduire le nombre de camions. En utilisant les données pour trouver des chaînes d'approvisionnement plus durables, nous croyons qu'il est possible de mettre en place des services de transport maritime sur courte distance, ce qui réduirait le nombre de camions sur les routes les plus achalandées.

Les données sont la nouvelle monnaie. Le Canada a beaucoup travaillé en vase clos, en cloisonnant les différents modes de transport. Le moment est venu d'intégrer tous ces modes et de créer une base de données qui nous permettra d'envisager le transport d'une manière globale, en intégrant tous les modes de transport au lieu de les cloisonner. Il y a bien quelques projets d'infrastructure, mais le travail en cours sur les données est phénoménal.

● (1610)

**M. Andy Fillmore:** Merci, monsieur Hamilton.

En vous écoutant parler de données, vous me faites beaucoup penser au directeur général de l'Administration portuaire d'Halifax, le capitaine Allan Gray, qui s'intéresse lui aussi beaucoup aux données et apporte une vision intelligente à nos opérations portuaires.

S'il me reste un moment, j'aimerais changer de sujet et parler de l'utilisation d'énergie verte dans les navires. Le Canada est en train de se doter d'une robuste stratégie en matière d'hydrogène. Y a-t-il des discussions au sein de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa au sujet de la transition à des écocarburants?

**M. Ian Hamilton:** L'an dernier, à Hamilton, nous avons ravitaillé au gaz naturel liquéfié le tout premier navire méthanier à fonctionner au GNL sur les Grands Lacs. Nous pensons que l'hydrogène est une technologie fantastique, mais elle n'est pas encore prête pour le marché.

Par ailleurs, nous offrons des incitatifs pour l'accès à nos quais ainsi qu'un espace d'entreposage gratuit pour le gaz naturel liquéfié avant son chargement à bord des navires. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour encourager les compagnies maritimes à utiliser des technologies plus vertes. Je pense que Desgagnés alimente maintenant une bonne partie de sa flotte au gaz naturel liquéfié.

Le GNL est peut-être une solution provisoire en attendant qu'une meilleure technologie, comme l'hydrogène, soit utilisée à des fins commerciales, mais je crois que la réduction des émissions de 30 % offerte par le GNL est un grand progrès, même si ce n'est pas encore la solution idéale que nous aurons à l'avenir.

**Le président:** Merci, monsieur Hamilton et merci à vous également monsieur Fillmore.

La parole est maintenant à M. Barsalou-Duval, du Bloc québécois.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez six minutes.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Porlier, plus tôt, dans votre allocution d'ouverture, vous nous avez fait part des conséquences, pour certains villages, du fait de ne pas être reliés par la route. Quand les jeunes déménagent pour poursuivre leurs études, ils ne reviennent souvent jamais.

Sachant cela, comment expliquez-vous que la route 138 n'ait jamais été terminée?

**M. Réjean Porlier:** C'est malheureux, mais c'est toujours un peu la même histoire. C'est l'œuf ou la poule.

Nous ne sommes pas très nombreux sur la Côte-Nord. La population de l'ensemble du territoire est environ de 90 000 ou 91 000 habitants. C'est la deuxième région au Québec pour la superficie. La côte s'étend sur 1 200 kilomètres. Dans ces conditions, il est donc difficile de faire entendre notre voix, c'est pourquoi nous avons du mal à obtenir les investissements pour achever cette fameuse route. De plus, parce que la route n'est pas terminée, nous sommes de moins en moins nombreux. J'en suis profondément convaincu. Une fois que les gens arrivent à sortir des petits villages isolés, difficilement accessibles, naturellement, ils n'ont pas tellement le goût d'y retourner.

C'est vraiment une question de volonté quant à l'investissement. C'est un véritable chemin de croix. À chaque élection, depuis des décennies, on promet d'achever cette route pour encourager les gens à occuper le territoire. Il y a même une anecdote à ce sujet. À l'époque, l'un des anciens dirigeants du Québec, le premier ministre René Lévesque, avait dit à une jeune fille que, lorsqu'elle serait grande, la route serait terminée. La fillette a arrêté de grandir, elle est demeurée toute petite.

Nous avons tous très hâte que cette route soit parachevée. C'est malheureux, mais, la réalité, c'est qu'il s'agit vraiment d'une question de pouvoir politique. Nous ne pesons pas très lourd dans la balance quand vient le temps de prendre les décisions quant aux endroits où se feront les investissements. Je crois que l'on se prive ainsi d'un potentiel énorme. Lentement, mais sûrement, nous assistons à la fermeture des villages. À mon avis, nous deviendrons donc de moins en moins nombreux sur l'ensemble du territoire.

• (1615)

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je poursuis dans le même ordre d'idées. Il y a des répercussions sur la vitalité des villages du fait que les communautés sont isolées de cette façon. Toutefois, il y aurait fort probablement aussi des avantages économiques à bâtir une liaison routière qui relierait tous ces villages. On parle souvent, par exemple, d'un lien routier reliant le Québec et Terre-Neuve-et-Labrador.

Quels sont les avantages à ce que cela se concrétise?

**M. Réjean Porlier:** Les avantages sont énormes, non seulement pour le Québec, mais aussi pour Terre-Neuve-et-Labrador. À mon avis, cette route offrirait un accès beaucoup plus rapide à certains endroits, en fonction du point de départ.

Les échanges entre le Québec et Terre-Neuve-et-Labrador seraient bonifiés et profiteraient, entre autres choses, à l'industrie touristique. Ce territoire est méconnu et il a un énorme potentiel touristique. On le reconnaît de plus en plus.

La malheureuse pandémie aura apporté ce point positif. En effet, la crise a poussé les gens à explorer leur territoire et à le visiter de plus en plus. Cependant, à un certain moment, ils arrivent au bout de la route et ils rebroussement chemin.

Terminer ce lien avec Terre-Neuve-et-Labrador ne doit pas être un rêve. Il faut que cela se concrétise rapidement.

Achever la route permettra aussi l'accès à des ressources naturelles du territoire. Ce grand territoire, qui a énormément à offrir, est très peu exploré.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Vous avez dit que la pandémie nous a poussés à explorer notre territoire. Pour la première fois, l'année dernière, j'ai eu l'occasion de le faire. Je me suis rendu au bout de la route 138. D'autres gens auront peut-être aussi l'occasion de le faire un jour. J'ai été amèrement déçu de constater que la route se terminait. Je suis arrivé au bout et j'ai eu l'impression de ne pas avoir tout vu. Je savais qu'il restait d'autres choses à voir. C'est un peu triste, pour les Québécois, de ne pas être en mesure d'avoir accès à leur propre territoire.

Comment cette situation est-elle perçue sur la Côte-Nord?

D'après ce que j'ai compris, c'est le principal défi auquel vous devez faire face présentement. Y a-t-il un consensus à cet égard? À quel point la population appuie-t-elle le projet? Comment les gens le voient-ils?

**M. Réjean Porlier:** Il est très difficile d'arriver à un consensus sur un grand territoire comme le nôtre. Toutefois, ce dossier a vraiment fait consensus au sein de la population, et même auprès des gens de Terre-Neuve-et-Labrador. Nous avons rencontré des maires de Terre-Neuve-et-Labrador et le ministre fédéral de l'époque à Sept-Îles. Nous nous sommes rendus à Ottawa avec des représentants des communautés autochtones. C'était une première.

Nous avons beaucoup parlé des changements climatiques et nous n'avons pas fini de le faire. Or, l'un des aspects qu'il faut prendre en compte, c'est que le bateau qui fait la liaison maritime entre les villages a de plus en plus de difficulté à accoster pendant la saison de navigation. Il n'est alors pas rare qu'il passe tout droit et qu'il n'arrête pas aux endroits où il doit arrêter pour livrer les denrées, par exemple. C'est une autre de nos réalités. Les gens espèrent donc que la route soit achevée.

Il y a aussi toute la question de la santé. Lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas de prendre l'avion ni le bateau et que survient une urgence médicale, c'est tout un défi pour ces gens. Nous comprenons alors pourquoi ils ne souhaitent pas demeurer sur le territoire.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vais poser une dernière question, puisque je vois qu'il ne me reste pas beaucoup de temps.

Je sais que la Côte-Nord a été touchée par les coupes effectuées par Air Canada en ce qui concerne ses dessertes régionales.

Comment voyez-vous l'entente conclue entre le gouvernement et Air Canada?

**M. Réjean Porlier:** Chaque fois qu'Air Canada a été subventionnée de façon importante, la concurrence a été réduite. Nous l'avons vécu. C'est donc ma pire crainte. Air Canada détient pratiquement un monopole au Québec.

Nous sommes en train de mettre en place une coopérative, qui offrira une grille tarifaire minimale, et cela va nous appartenir. Nous savons que c'est possible, avec des avions plus importants, comme des Q400. Nous allons enfin avoir un mot à dire sur le développement de l'aviation au Québec, et particulièrement dans les régions.

Selon nous, le bilan d'Air Canada en ce qui concerne le service aux citoyens n'est pas que positif, et c'est malheureux. Il y a des prix prohibitifs. J'ai déjà vu un billet d'avion pour un aller simple de Sept-Îles à Québec à 1 400 \$. Ce n'est même pas deux heures de vol. C'est ridicule, mais c'est la réalité. Ces lignes aériennes sont donc sous-utilisées parce que les prix sont prohibitifs. Il y a des gens qui prennent leur voiture en plein hiver pour aller se faire soigner à Québec, où sont les grands centres, parce qu'ils ne peuvent pas prendre l'avion en raison des coûts trop énormes.

• (1620)

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur le maire et merci à vous M. Barsalou-Duval.

Nous passons maintenant à M. Bachrach, du NPD.

Vous avez six minutes.

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

Je remercie également tous nos témoins pour leurs exposés. Je vais poursuivre avec M. Porlier.

C'est très agréable de vous entendre. Vous représentez une région très rurale que j'imagine assez semblable à certaines régions de la Colombie-Britannique — de très petites localités mal desservies par le réseau de transports, sans parler des autres inconvénients liés à l'éloignement qui ont une incidence sur la qualité de vie à ces endroits.

Pouvez-vous me décrire la situation actuelle dans votre région en ce qui a trait à la connectivité et à l'accès Internet à large bande pour les résidents de ces régions rurales?

[Français]

**M. Réjean Porlier:** Ces dernières années, un effort particulier a été fait. Naturellement, les programmes, même s'ils viennent d'Ottawa, sont souvent administrés par Québec, et l'on a enfin compris qu'il fallait que le territoire soit desservi. On voit des efforts en ce sens. Il y a même des engagements qui ont été pris et des échéanciers ont été fixés pour que les communautés de l'ensemble des territoires du Québec aient un accès adéquat à la bande passante — on parle ici d'accès à Internet haute vitesse.

On voit la lumière au bout du tunnel. C'est certainement l'un des éléments qui va permettre aux gens de demeurer dans leur communauté et d'y travailler, au bout du compte.

[Traduction]

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur Porlier.

Dans le même ordre d'idées, ce que nous constatons partout au Canada, c'est que le modèle l'accès à la large bande dans les régions rurales nécessite la création de partenariats avec le secteur privé et que les partenaires privés cherchent ensuite à analyser la rentabilité du service. En général, les régions les moins densément peuplées sont oubliées ou elles sont desservies en tout dernier.

Selon vous, le modèle actuel, qui repose sur le secteur privé et sur la rentabilité du service, est-il adapté aux zones rurales comme celles de votre région?

[Français]

**M. Réjean Porlier:** Je pense que vous soulevez une question importante. Que ce soit dans ce domaine ou ailleurs, même en aviat-

ion, l'entreprise privée est là pour faire des profits. Elle ira donc là où c'est payant, c'est-à-dire là où les populations sont concentrées.

Naturellement, il doit y avoir un accompagnement du gouvernement pour desservir les endroits où c'est moins rentable de le faire. Il ne faut pas non plus se retrouver avec des prix prohibitifs, comme je le disais plus tôt, car c'est ce qui arrive lorsqu'on laisse le libre marché s'en occuper. Ceux qui auront accès au service, si même on réussit à y avoir accès, paieront des prix impossibles. Seuls quelques-uns y auront accès. Nécessairement, il doit y avoir un accompagnement de la part de tous les ordres de gouvernement.

Aujourd'hui, en 2021, l'accès à Internet est un besoin essentiel. Tout le monde devrait y avoir accès dans les mêmes conditions, et les conditions découlent de l'accessibilité. L'accessibilité apporte tout le reste, y compris le développement. Je suis de ceux qui pensent que l'on n'a qu'à mettre en place les outils de développement. Une fois que cela est fait, nous allons nous occuper du reste. Donnez-nous le minimum de ressources, que ce soit en ce qui concerne le transport, les données ou l'accès au monde numérique, et vous allez voir que nous allons nous développer. Nous pouvons être très imaginatifs, mais, le minimum, c'est que les coûts soient accessibles pour les citoyens sur l'ensemble du territoire.

[Traduction]

**M. Taylor Bachrach:** Monsieur Porlier, ce que vous venez de dire sur l'accessibilité est très intéressant. Nous avons constaté que la seule stratégie proposée par le gouvernement fédéral pour garantir l'accessibilité à la large bande est la concurrence. Selon mes calculs, de nombreuses régions rurales du Canada comptent tellement peu d'habitants qu'elles ne peuvent faire affaire qu'avec un seul fournisseur. Il y a toujours un monopole dans ces régions.

Avez-vous l'impression que la stratégie actuelle du gouvernement pour rendre ce service abordable au moyen de la concurrence permet de desservir les régions rurales adéquatement?

• (1625)

[Français]

**M. Réjean Porlier:** Vous avez raison de mentionner la question de la concurrence. Il y a des endroits où elle n'est pas possible, à cause du nombre de personnes qui habitent ces endroits. Il faut le reconnaître. Cependant, il ne faut pas non plus se retrouver à subventionner des coûts excessifs.

En aviation, c'est un peu le même modèle. Nous subventionnons l'aide à l'achat d'un billet d'avion, mais le prix de ce billet est, à notre avis, bien souvent exagéré. Ce que nous faisons, c'est donner la subvention à l'entreprise privée au lieu de prendre tout cet argent pour mieux monter le réseau.

Je suis d'accord avec vous qu'il s'agit d'une question de stratégie. Il faut se doter d'une stratégie qui visera non pas à enrichir une entreprise couvrant un marché non viable, mais à mettre en place les éléments nécessaires pour permettre l'accessibilité du service à tous. Il y a un prix à payer, mais je pense que nous aurons ainsi un meilleur service.

Le prix des billets d'avion est un excellent exemple. Vendre un billet d'avion 1 200 \$ n'a pas de bon sens. Le prix est complètement déraisonnable. Si je subventionne l'achat du billet, tout ce que je fais, c'est prendre l'argent et le redonner à l'entreprise. Je prends l'exemple de la coopérative dont je vous parlais tout à l'heure. Selon la grille tarifaire prévue, un billet aller-retour pour se rendre de Sept-Îles à Québec et en revenir coûtera 318 \$, taxes comprises, pour un trajet dans un avion Q400, parce que c'est le bon appareil. Tout l'argent que représente l'écart entre 318 \$ et 1 200 \$ pour un aller-retour ira directement aux mauvais endroits.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le maire.

Merci aussi à vous, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Nous allons maintenant commencer notre deuxième tour de questions par les conservateurs qui disposeront de cinq minutes.

Mme Kusie, vous avez la parole.

**Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie également tous nos témoins de leur présence aujourd'hui.

Je vais poursuivre dans la même veine que mon collègue libéral, le député Fillmore, concernant les ports. J'ai aimé ce qu'il a dit au sujet des données et de la traçabilité du fret. Cela m'a semblé très encourageant. Bon nombre des gens du milieu avec lesquels je me suis entretenue ont déploré que les chaînes d'approvisionnement ne soient pas cartographiées dans notre pays, ce qui permettrait d'inventorier tous les modes de transport et de comprendre comment ils sont interreliés; ils déplorent également le manque de transparence des données. J'ai abordé cette question dans le cadre de mon intervention de la semaine dernière au sujet du port de Montréal.

Au cours de cette même intervention, j'ai aussi parlé du manque de capacité et d'infrastructure constaté à de nombreux ports et de la nécessité de répondre aux demandes futures en matière de capacité.

Monsieur Hamilton, pouvez-vous me dire si vous avez des inquiétudes au sujet des problèmes de capacité de votre port?

**M. Ian Hamilton:** En ce qui concerne précisément Hamilton et Oshawa, nous avons certes des contraintes actuellement et nous avons de la difficulté à répondre à la demande. C'est pourquoi nous étudions d'autres solutions le long du canal Welland à Niagara.

Même si nous ne transportons pas beaucoup de conteneurs, le volume de conteneurs augmente généralement deux fois plus vite que le PIB. C'est une règle empirique, en quelque sorte. Vous pouvez constater qu'il y aura une demande continue pour des volumes de conteneurs importés, ce qui accroît les problèmes de capacité surtout dans les ports d'entrée, mais nous le constatons également dans les ports intérieurs.

Pour répondre à votre question, oui, nous constatons des problèmes de capacité. Nous constatons également un phénomène d'embourgeoisement. De nombreuses villes ont été construites à proximité d'un port. À bien des égards, la croissance de la ville a dépassé celle du port, ce qui est une source de pressions constantes. Nous le constatons à Hamilton, à Toronto et certainement à Van-

couver, où les résidents souhaitent que le port ne soit pas là. Il est très important de commencer à chercher à aménager des ports à l'extérieur des limites urbaines.

Comme je l'ai dit, c'est pour cette raison que nous nous tournons vers des régions plus rurales de la péninsule du Niagara pour y trouver des possibilités d'expansion.

• (1630)

**Mme Stephanie Kusie:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Hamilton, pouvez-vous me dire si ces problèmes de capacité se font sentir dans de nombreux ports canadiens éprouvent des problèmes de capacité. Vous avez parlé des ports de votre région. Avez-vous eu l'occasion de discuter de ces problèmes avec les autres grands ports?

M. Fillmore a évidemment parlé d'Halifax, puisque c'est là qu'il habite, mais je m'entretiens fréquemment avec des représentants d'autres ports, comme Prince Rupert et Vancouver. Avez-vous déjà eu des discussions pour savoir si les administrations portuaires sont tenues au courant des problèmes de ces grands ports?

**M. Ian Hamilton:** Je siège au conseil d'administration de l'association des administrations portuaires canadiennes, une tribune fantastique où les directeurs généraux des administrations portuaires discutent de leurs préoccupations. Nous savons que tous les ports ont l'impression d'avoir les mêmes problèmes — certains étant plus graves ou de plus longue durée que d'autres. Certains des ports que vous avez mentionnés, surtout autour de Vancouver et de Prince Rupert, connaissent un essor phénoménal. C'est probablement là où les problèmes de capacité sont les plus aigus, mais des projets prometteurs ont été annoncés à Montréal pour remédier à une partie des pénuries. Je sais que la ville de Québec a lancé un intéressant projet. Je sais que des projets d'expansion sont à l'étude sur la côte est pour le port d'Halifax.

Oui, je pense que tous les ports connaissent les mêmes problèmes, à des degrés différents, et nous en discutons ensemble.

**Mme Stephanie Kusie:** Merci beaucoup, monsieur Hamilton.

Monsieur le président, comme il ne me reste que 30 secondes, je vais proposer l'avis de motion que j'ai présenté il y a deux jours. Je sais qu'il y a eu des discussions au sein de tous les partis, ainsi qu'avec le greffier, et j'espère donc pouvoir la présenter et que nous pourrions nous prononcer afin de continuer nos discussions avec les témoins que nous accueillons aujourd'hui.

Je la présente à nouveau. Je propose:

Que, à l'exception de la comparution prévue du ministre des Transports et du ministre des Affaires étrangères sur l'étude de la réponse du gouvernement à la tragédie du vol 752 d'Ukraine International Airlines et d'une réunion sur l'étude de l'aéronef Twin Otter, le comité consacre prioritairement toutes les réunions restantes avant le 10 juin dans le calendrier du printemps à l'examen et l'adoption des rapports concernant les études suivantes: processus de certification des aéronefs, effets de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien et Banque de l'infrastructure du Canada.

Monsieur le président, je veux seulement obtenir l'assurance du Comité que nous ferons notre possible pour terminer ces rapports et les déposer à la Chambre, compte tenu de la somme de travail que nous y avons consacrée jusqu'à maintenant.

Merci.

**Le président:** Je vous remercie, madame Kusie.

Je veux également faire quelques commentaires à ce sujet. Je pense que nous pouvons passer au vote.

Monsieur le greffier, j'ai parlé avec mon adjoint aujourd'hui et je crois comprendre qu'il y a un petit problème pour la réunion de mardi. Je vous saurais gré de bien vouloir informer les membres du Comité de ce problème et de l'incidence qu'il a sur notre calendrier.

**Le greffier du comité (M. Michael MacPherson):** Le problème, c'est qu'un des témoins que nous souhaitons inviter habite au Royaume-Uni et que le mardi nous nous réunissons en fin de soirée. Étant donné que ce témoin aurait eu besoin d'un soutien technique, nous n'aurions pas été en mesure de lui fournir ce soutien. Je pense qu'il serait autour de minuit chez lui.

Au sujet de l'objet de cette étude, un rapport sera publié la semaine prochaine. Je crois que les représentants du ministère souhaitaient d'abord annoncer l'information aux familles. Ils n'auraient pas été à l'aise de comparaître devant le Comité pour répondre à nos questions avant d'avoir pu s'entretenir avec les familles.

**Le président:** Quelle incidence cela a-t-il sur notre calendrier?

**Le greffier:** Je suppose que si le Comité souhaite commencer son examen des rapports provisoires mardi, nous pourrions simplement reporter à juin notre première réunion prévue sur le vol 752 de la compagnie ukrainienne; le reste de notre calendrier demeurerait à peu près inchangé. Nous nous concentrons sur les rapports, sauf pour la rencontre avec les ministres la semaine prochaine.

**Mme Stephanie Kusie:** Je suis d'accord pour déplacer la première réunion consacrée à l'étude.

Monsieur le greffier, j'ajoute seulement que la motion indique également qu'il reste également l'étude sur le Twin Otter, pas seulement celle sur le vol 752. C'est simplement pour que ce soit clair pour tous les membres du Comité.

Merci.

**Le président:** C'est exact.

D'autres questions ou commentaires sur la motion?

Comme il n'y en a pas, monsieur le greffier, je vous demande de mettre la question aux voix.

(La motion est adoptée à l'unanimité)

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le greffier.

• (1635)

**Mme Stephanie Kusie:** Je vous remercie, chers collègues.

**Le président:** Merci, madame Kusie.

Nous reprenons notre deuxième ronde de questions. Nous entendrons M. Rogers, du Parti libéral.

Monsieur Rogers, vous avez cinq minutes.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Merci, monsieur le président, et bienvenue à tous nos invités d'aujourd'hui.

Je tiens à saluer tout particulièrement le maire Parsons, de la magnifique et pittoresque ville de Corner Brook, sur la côte ouest de la province. Je suis heureux d'apprendre que nous obtenez beaucoup de soutien de la part de votre députée, notre collègue Mme Gудie Hutchings.

Monsieur Parsons, j'ai quelques questions à vous poser. Premièrement, vous avez parlé de l'impact des programmes d'in-

frastructure et du financement que vous obtenez pour la ville de Corner Brooks. Je suppose que si le gouvernement fédéral cessait d'investir dans l'infrastructure, il faudrait se demander quelles en seraient les conséquences sur des petites et moyennes villes comme la vôtre et les collectivités de Terre-Neuve-et-Labrador.

**M. Jim Parsons:** Comme vous le savez très bien, monsieur Rogers, les infrastructures de nos municipalités sont en mauvais état. Notre ville existe dans cette région depuis des centaines d'années, bien qu'elle ait été constituée en ville il y a seulement une soixantaine d'années, mais nos infrastructures ont grandement besoin d'être modernisées et entretenues.

Sans un soutien substantiel, il est presque impossible de suivre le rythme. Nous avons un programme de gestion de nos actifs assez rigoureux, mais il n'y a jamais assez d'argent pour les infrastructures. Il est vraiment impératif que nous continuions à recevoir un financement stable et prévisible pour nos infrastructures.

Comme je l'ai mentionné dans mon allocution d'ouverture, le modèle de la taxe sur l'essence fonctionne très bien pour nous. Nous ne sommes pas obligés d'attendre. Nous pouvons aller de l'avant. Ce financement nous donne beaucoup de latitude pour prendre nos propres décisions et établir nos priorités, contrairement au financement par projet, qui est plus difficile à prévoir.

**M. Churence Rogers:** Monsieur Parsons, j'allais justement vous poser une question au sujet des fonds provenant de la taxe sur l'essence et de la stabilité, de la flexibilité et des autres avantages que cela vous apporte.

Avez-vous d'autres suggestions ou recommandations à faire au gouvernement fédéral au sujet du fonds de la taxe sur l'essence, de la façon dont l'argent est versé et de la flexibilité qu'il vous apporte?

**M. Jim Parsons:** Il y a deux volets à nos besoins.

Toute municipalité a besoin d'entretenir et de moderniser ses infrastructures, la prévisibilité est donc extrêmement importante. Si nous pouvons maintenir et améliorer cet aspect, tout en établissant un échéancier clair pour les grands projets — ceux que nous entreprenons qu'une fois tous les 20 ans — qui sont prioritaires pour nos gouvernements provinciaux et fédéral...

Je pense qu'un financement plus prévisible et plus stable serait la solution et cela permettrait aux municipalités de gérer beaucoup efficacement leurs actifs.

**M. Churence Rogers:** Bien entendu, le fait que nous doublons le Fonds de la taxe sur l'essence est une excellente nouvelle pour vous et pour tous les maires de votre province et de tout le pays.

J'ai une dernière question pour M. Stewart concernant les programmes d'assurance.

Si les municipalités mettent davantage l'accent sur la gestion du risque, est-ce là une façon de prévenir l'escalade des primes pour elles, et, je suppose, pour tout le secteur?

**M. Craig Stewart:** Je vous remercie pour cette question.

Du point de vue des assureurs, le Canada est un pays où il est de plus en plus risqué de faire des affaires. Si vous regardez les pertes que les assureurs ont subies au cours de la dernière décennie sur le plan des propriétés, vous constaterez qu'ils perdent de l'argent dans certaines régions. En mettant l'accent sur la réduction des risques, les municipalités s'assurent que leurs résidents et leurs entreprises paient un montant raisonnable pour leur assurance au lieu de subir les augmentations que nous avons vues ces dernières années.

• (1640)

**M. Churence Rogers:** J'aimerais savoir ce que notre bon ami de Sept-Îles pense de la valeur du financement des infrastructures pour l'achèvement des travaux dans sa région.

[Français]

**M. Réjean Porlier:** Je vous remercie de la question.

Je pense surtout au fameux Programme d'aide financière aux infrastructures récréatives et sportives, ou PAFIRS. Lors de la dernière campagne, les besoins étaient de l'ordre d'environ 1,4 milliard de dollars et le fonds s'élevait à seulement 282 millions de dollars. Ce fonds totalise les sommes accordées par le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral. Vous pouvez vous imaginer que le fossé est grand.

Présentement, nous devons rénover un aréna qui est en fin de vie, et nous n'avons pas encore été en mesure de le faire.

Je tiens à préciser que Sept-Îles, pour ceux qui ne la connaissent pas, est une ville portuaire. Nous avons le plus grand port pour le chargement des minéraux en Amérique du Nord. Lorsque les compagnies minières sont arrivées, ce sont elles qui se sont occupées de construire le centre de ski, le club de golf, le club de curling, et ainsi de suite. Cependant, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les villes ont donc beaucoup de difficulté à suivre le rythme pour remplacer toutes ces infrastructures. Les besoins sont très grands.

Nous sommes naturellement reconnaissants des efforts qui ont été faits dernièrement, comme ceux concernant la taxe sur l'essence. Toutefois, il y a encore beaucoup de besoins auxquels il faut répondre.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le maire.

Merci aussi à vous monsieur Rogers.

Nous passons maintenant au Bloc.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez deux minutes et demie.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie, monsieur le président.

Ma prochaine question touche un sujet qui a peut-être déjà été abordé au Comité, sans qu'il fasse nécessairement l'objet de questions.

Monsieur Porlier, dans les municipalités rurales où il n'y a pas de routes, comme celles de la Côte-Nord, on constate souvent que l'entretien de certaines infrastructures, comme les quais et parfois les aéroports, est déficient et que cela cause des problèmes, même pour l'approvisionnement régulier.

Dès qu'une route est construite, le gouvernement fédéral s'en sert souvent comme prétexte pour cesser d'entretenir ou du moins de financer ces quais. Pourtant, ces derniers sont le gagne-pain des gens qui y habitent, parce que ce sont souvent des pêcheurs, qui ne peuvent quand même pas aller pêcher dans la forêt.

Trouvez-vous que le fait de cesser l'entretien de vos infrastructures, de vous laisser tomber, sous prétexte que vous n'en avez plus besoin puisque vous avez une route, constitue une mauvaise pratique de la part du gouvernement?

**M. Réjean Porlier:** En fait, c'est encore plus difficile lorsque nous nous faisons dire que nous aurons une route et que l'on n'investira donc pas ailleurs, mais que la route n'arrive pas rapidement.

Cependant, vous avez raison au sujet des activités de pêche. Elles sont très importantes un peu partout sur la côte. Tout à l'heure, je disais que la côte s'étendait sur 1 200 kilomètres chez nous. Lorsqu'il faut se déplacer rapidement, il faut prendre l'avion, et ce sera le cas pour longtemps encore. Il faut donc continuer d'assurer un entretien minimal de nos infrastructures, et cela reste un problème. Nous ne pouvons pas dire que nous mettrons l'accent sur un seul des aspects.

Tout cela revient à la question de la vitalité, de l'occupation dynamique du territoire. Il y a toute une différence entre occuper un territoire de façon dynamique et, comme je le vois souvent, l'occuper par résilience. On se dit que les gens vont s'en sortir, qu'ils ont l'habitude de voir que les investissements n'arrivent pas toujours. Or, tous ces gens sont essouffés. Ils ont tellement hâte de couper le ruban.

Je serai le premier à prendre ma voiture pour aller visiter Terre-Neuve, et beaucoup de gens ont hâte de le faire.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie.

J'aimerais vous relancer sur le volet de l'aviation, même s'il n'est pas directement lié aux infrastructures. Le programme fédéral en place subventionne le transport seulement là où il n'y a pas de routes.

Dans un endroit qui se trouve à des milliers de kilomètres des grands centres, est-ce qu'un tel programme est viable?

• (1645)

**M. Réjean Porlier:** À Sept-Îles, nous avons la chance d'avoir la route, mais je signale que nous avons le troisième aéroport en importance au Québec pour ce qui est de l'achalandage. Il s'agit d'un pôle régional, d'un endroit où les passagers arrivent du Nord, du Grand Nord, de Wabush, de toutes les communautés situées à l'est de la ville. Il faut donc que les infrastructures soient entretenues et qu'elles suivent le rythme. C'est une question de développement, non seulement économique, mais socioéconomique. Il est question des communautés.

En fait, le volet économique va souvent drainer le reste, mais, pour les gens qui habitent ce territoire, c'est très important. Les défis sont énormes.

Ce que j'aimerais et que je demande depuis longtemps, c'est que l'on se retrouve autour de la table avec des représentants des deux ordres de gouvernements pour concevoir une stratégie ensemble et pouvoir dire que nous avons dorénavant les outils sur lesquels nous devrions tous travailler pour assurer une occupation dynamique du territoire.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur le maire et merci à vous aussi monsieur Barsalou-Duval.

Nous passons à M. Bachrach, du NPD.

Vous avez deux minutes et demie à votre disposition.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Stewart, j'ai trouvé votre allocution d'ouverture très intéressante. Je comprends que vous ayez salué l'intention du gouvernement d'entreprendre une évaluation nationale des infrastructures. Pouvez-vous dire au Comité quelles devraient être, selon vous, les priorités de cette évaluation? Sur quelles infrastructures devrait-elle porter?

**M. Craig Stewart:** En contexte, il est important, à notre avis, de prendre du recul et de mener une évaluation pour déterminer où sont les besoins les plus urgents à l'échelle du pays. Comme je l'ai dit dans mon exposé, et j'insiste sur ce point, ce travail doit se faire parallèlement à d'autres activités gouvernementales. Premièrement, il faut élaborer une stratégie nationale d'adaptation. Deuxièmement, il faut coordonner cet exercice avec le travail effectué par Sécurité publique Canada, Finances Canada et Ressources naturelles Canada afin d'obtenir un profil des risques. Nous devons savoir quels sont les secteurs les plus vulnérables au risque climatique et réduire ce risque en conséquence. Pour cette raison, une évaluation nationale des infrastructures doit absolument être effectuée parallèlement à ces deux autres études, ce qui nous permettra d'avoir le portrait global du pays dont nous avons besoin.

Ma réponse suppose que la résilience climatique est, bien sûr, le défi numéro un. Les corridors commerciaux sont évidemment importants et il y a également une énorme demande à l'égard de services Internet à large bande dans les collectivités rurales et éloignées. Nous en prenons bonne note. Mais en tant qu'assureurs, nous croyons également qu'il faut accorder toute l'attention voulue au risque climatique dans ce pays. Honnêtement, nous avons fait très peu d'efforts collectifs pour nous attaquer au risque croissant posé par les changements climatiques. Les sommes allouées aux programmes d'infrastructure sont trop modestes pour répondre aux besoins des municipalités du pays.

Bref, nous croyons que la résilience climatique doit également être en tête des priorités dans les programmes d'Infrastructure Canada. L'évaluation des infrastructures est la clé pour régler ce problème.

**Le président:** Monsieur Bachrach, une brève question.

**M. Taylor Bachrach:** Oh, une brève question...

C'est un peu décourageant de constater l'ampleur du défi que représente l'adaptation aux changements climatiques. Nous n'investissons pas suffisamment dans l'atténuation des effets des changements climatiques. Je pense que nous investissons encore moins dans les mesures d'adaptation. Ce n'est pas facile de répondre à cette question en deux secondes, mais que pouvons-nous faire pour nous assurer que ces deux volets liés au climat progressent de manière adéquate? Actuellement, il semble qu'aucun des deux n'avance.

**Le président:** C'est une question importante.

**M. Craig Stewart:** À votre avis, les capitaux du secteur privé sont importants pour les deux volets — attirer des capitaux du secteur privé au Canada et faire le travail nécessaire pour les attirer. Comme je l'ai dit, des efforts sont déployés dans le monde entier sur la résilience des prix. Le Canada devrait emboîter le pas et trouver des moyens d'attirer des capitaux chez nous. Les gouvernements ne devraient pas être les seuls à payer la facture.

**Le président:** Merci, monsieur Stewart, et merci à vous également, monsieur Bachrach.

C'est maintenant au tour de M. Scheer, pour les conservateurs.

Monsieur Scheer, vous avez cinq minutes.

**L'hon. Andrew Scheer:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai beaucoup aimé les témoignages que nous avons entendus. J'aime bien entendre différents points de vue. Je trouve toujours intéressant que des gens viennent proposer aux gouvernements des idées pour mieux faire les choses. Ce n'est pas nécessairement en dépensant plus d'argent. Les dépenses ne sont pas toujours la meilleure mesure du succès, c'est plutôt l'efficacité des programmes. Quand vous dépensez beaucoup d'argent et obtenez de piètres résultats, il y a quelque chose qui cloche.

J'ai vraiment apprécié les commentaires sur l'incidence de la réglementation sur le cabotage et leurs conséquences sur notre industrie du transport maritime et sur le secteur de la logistique. J'espère que nous pourrions aller plus loin sur ce sujet.

Monsieur le président, le Comité est saisi d'une motion depuis quelques réunions déjà. De nombreux collègues ont eu l'occasion de s'exprimer. J'espère que nous pourrions régler rapidement nos questions d'ordre administratif afin de revenir à nos témoins pour discuter de cet important sujet.

Monsieur le président, je propose que nous reprenions le débat sur la motion et l'amendement que nous avons amorcé à notre dernière réunion.

• (1650)

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Scheer.

Nous avons une motion demandant la reprise du débat. Des commentaires sur cette motion?

Monsieur Fillmore, avez-vous une question au sujet de la motion?

**M. Andy Fillmore:** Oui, je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je m'excuse, monsieur Fillmore. Il n'y a pas de questions, nous passons directement au vote.

**M. Andy Fillmore:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Est-ce que la motion mise aux voix porte sur la reprise du débat?

**Le président:** C'est exact.

**M. Andy Fillmore:** Merci.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Fillmore.

Monsieur le greffier, pouvez-vous demander le vote, je vous prie?

(La motion est adoptée par 6 voix contre 5.)

**Le président:** Merci, monsieur le greffier.

Je vois seulement une main levée. J'invite les députés qui ont des questions ou des commentaires à lever la main.

Monsieur Fillmore, c'est à vous.

**M. Andy Fillmore:** Merci, monsieur le président.

J'ai quelques observations à faire, mais je veux d'abord remercier les témoins pour les témoignages empreints de sagesse qu'ils nous ont livrés ce soir. Nous leur en sommes très reconnaissants.

J'aimerais d'abord savoir si M. Scheer a consulté Mme Kusie. Nous venons d'adopter la motion de Mme Kusie sur l'utilisation optimale du temps du Comité, et nous voici devant une autre motion conservatrice qui remet en question la manière dont le Comité avait l'intention d'utiliser son temps.

Je n'ai pas fini. Nous avons eu un débat intéressant sur cette motion. Malheureusement, nous y avons consacré beaucoup de notre temps. Les témoins qui s'étaient préparés pour la réunion n'ont pas pu prendre la parole. Les choses se sont un peu mieux passées aujourd'hui. Malheureusement, cela nous privera peut-être d'une heure de discussion avec nos témoins.

J'ai bien réfléchi à la motion et aux motifs qui la sous-tendent. Plus j'y réfléchis, plus il me semble évident que nous ne pouvons simplement pas appuyer cette motion.

Je sais que nous avons proposé des amendements mineurs pour l'améliorer, mais il reste que ce ne sont que des améliorations mineures. Nous n'avons proposé que des retouches.

Nous avons essayé de modifier un délai tout à fait déraisonnable pour une demande qui exigera une ordonnance visant la production de milliers de pages de documents. Nous avons essayé de proposer un amendement pour garantir le respect des langues officielles dans le traitement de cette motion, compte tenu de l'importance que nous accordons tous au respect de nos deux langues officielles et du fait que les dispositions sur les langues officielles sont toujours respectées au gouvernement fédéral. Nous avons même essayé de proposer des amendements pour faire en sorte que notre Comité ne demande pas à la Banque de l'infrastructure du Canada d'enfreindre sa propre loi.

Au bout du compte, ces amendements — même s'ils étaient tous adoptés — n'apporteraient que de légères améliorations à une motion qui comporte des lacunes fondamentales et que nous ne pouvons simplement pas appuyer.

Le fait est que cette motion vise à miner la capacité de la Banque de l'infrastructure du Canada de remplir son mandat, qui consiste à attirer des capitaux privés et institutionnels afin de permettre la mise en oeuvre d'un plus grand nombre de projets partout au pays, au profit des Canadiens.

Nous avons entendu ce soir un témoin souligner, à deux reprises, l'importance et la nécessité d'attirer des capitaux privés pour les investir dans l'infrastructure publique au Canada, d'avoir la capacité de rendre nos projets attractifs et de trouver des partenaires d'investissement pour des projets d'envergure qui permettront de créer des emplois et de faire la transition vers une économie à faibles émissions de carbone et une économie inclusive. Malgré cela, nous persistons à discuter d'une motion visant à saboter la Banque d'infrastructure du Canada.

La BIC investit dans des projets d'envergure partout au pays, notamment dans le projet de transport public le plus important des cinquante dernières années au Québec, le Réseau express métropolitain à Montréal, ainsi que dans le projet d'infrastructure d'irrigation en Alberta, qui aura pour effet d'accroître la productivité des agriculteurs, d'améliorer la sécurité alimentaire du Canada et de renforcer notre secteur agricole, et enfin dans le projet de raccordement sous le lac Érié dont nous discutons aujourd'hui avec nos excellents témoins, qui permettra de réduire les coûts d'électricité des Ontariens, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de créer des emplois.

La motion vise à mettre fin à des projets comme ceux-là, en empêchant la BIC d'attirer des capitaux privés et institutionnels, ce qui est au coeur de son mandat de faire fructifier l'argent des contribuables, comme l'ont souligné les témoins de ce soir.

Les conservateurs prétendent être du côté des contribuables, mais il est difficile de le comprendre quand nous voyons leurs efforts pour empêcher la Banque d'infrastructure du Canada de faire fructifier l'argent de nos concitoyens. Cette motion vise à soutirer à la BIC des renseignements commerciaux confidentiels concernant les partenaires investisseurs et les promoteurs de projets et à les confier à un comité partisan où l'opposition pourra les utiliser à des fins politiques.

Comme je l'ai dit jeudi dernier, je suis attristé de voir les autres partis de l'opposition se ranger du côté des conservateurs dans ce dossier. C'est vraiment dommage. C'est une tentative de miner le statut indépendant et apolitique de la Banque d'infrastructure du Canada, une institution qui est intentionnellement à l'abri, en vertu de sa loi constitutive, de toute ingérence politique afin que nous puissions attirer des capitaux privés et institutionnels sans aucune entrave.

• (1655)

Je vous dirais que dans l'un des endroits où j'ai été urbaniste pendant ma longue carrière à essayer de bâtir des collectivités et des infrastructures, j'ai constaté que bon nombre de mes collègues étaient...

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous appelle pour vous dire que l'on a commencé à faire de l'obstruction.

[Traduction]

**M. Andy Fillmore:** Je suis désolé. S'agit-il d'un rappel au Règlement, monsieur le président? Je ne suis pas certain...

**Le président:** Invoquez-vous le Règlement, monsieur Barsalou-Duval? Faites.

**M. Andy Fillmore:** Je pense qu'il fait signe que non, ce n'était pas le cas.

**Le président:** Ce n'était pas le cas? D'accord.

Allez-y, monsieur Fillmore.

**M. Andy Fillmore:** Je crois que c'était une erreur avec la sourdine.

D'accord, merci.

Lorsque nous avons essayé de revitaliser le centre de ma ville, nous nous sommes aperçus que certaines autorités locales se préoccupaient davantage de faire respecter les règles désuètes que de comprendre la nature du capital et la façon dont il permet de bâtir des villes et des infrastructures. J'ai pu faire venir des experts leur parler de l'importance du capital pour les efforts de revitalisation et reconstruction d'une ville, ce qui a changé la culture qui régnait dans l'institution. Il a fallu que les gens comprennent de quoi il s'agit et des risques que les investisseurs prennent avec leurs capitaux privés pour que ma ville fasse peau neuve et connaisse l'incroyable renaissance que nous vivons actuellement.

Je pense que certains membres du Comité pourraient avoir recours au même remède pour insister sur l'importance du capital et sur les faiblesses associées à une surexposition de secrets de nature exclusive.

J'ai également mentionné que j'ai travaillé au projet Big Dig de Boston. Il s'agissait d'un projet de 14 milliards de dollars qui s'étendait sur sept milles au centre-ville de Boston. Si la principale société responsable, Parsons, Brinckerhoff Quade et Douglas Inc., avait été tenue de révéler le contenu de son analyse de rentabilisation lorsqu'elle a soumissionné pour ce projet, celui-ci n'aurait jamais vu le jour, car on aurait évité de construire ce qui est devenu l'un des plus grands projets d'infrastructure moderne de l'histoire urbaine contemporaine.

Que se passerait-il si cette motion était adoptée? Les investisseurs, les sociétés d'infrastructure et les gestionnaires de capital institutionnel au Canada et à l'étranger constateraient qu'il y a maintenant un nouveau risque dont ils doivent tenir compte en plus des pandémies, de la fluctuation des taux d'intérêt, et de tous les autres risques financiers possibles et imaginables qui doivent entrer en ligne de compte dans une analyse de rentabilisation. En effet, les investisseurs devront dorénavant également songer au risque de négocier et de conclure des projets avec la Banque de l'infrastructure du Canada, sachant que tout ce qu'ils feront pourrait faire la une d'un journal ou être rendu public lors de la télédiffusion d'une réunion du Comité sur Zoom. Ce serait désormais un nouveau risque politique à faire entrer en ligne de compte.

C'est inadmissible. Comment la Banque de l'infrastructure du Canada peut-elle négocier de bonne foi et signer les ententes de confidentialité qui font partie intégrante de tout accord d'investissement important, sachant que ce Comité pourrait chercher à en extraire ces renseignements confidentiels à l'encontre des contrats commerciaux conclus? Faire participer le légiste et d'autres propositions de ce genre ne changeront rien pour ces entreprises institutionnelles et privées. Tout ce qu'elles verront, c'est que leur partenaire d'investissement potentiel se verra obligé de rompre le contrat qu'ils ont signé.

L'article de la Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada portant sur les renseignements confidentiels existe pour une raison très importante, à savoir donner au monde de l'infrastructure la certitude qu'il peut traiter avec la banque à titre de partenaire d'investissement de bonne foi. Ce n'est pas par hasard que les dispositions de la Loi sur l'Exportation et le Développement Canada, la banque d'exportation du Canada, reprennent pratiquement le même libellé, mot pour mot. Pour vous citer un autre exemple, il en est de même pour la Loi sur la Banque de Développement du Canada, qui contient pratiquement la même disposition.

Monsieur le président, il est clair que l'opposition se sert de cette motion pour donner l'impression que la Banque de l'infrastructure est en quelque sorte évasive ou pas assez transparente, même s'il n'en tient qu'au Comité de convoquer son président directeur général, Ehren Cory, pour répondre à nos questions, et ce n'importe quand, comme nous l'avons dit, mes collègues du côté ministériel et moi-même. Si vous voulez des réponses, il viendra vous les donner.

Mais à vrai dire, cette motion est conçue pour couper l'herbe sous les pieds de la Banque de l'infrastructure — au moment même où elle marchait à grands pas — juste pour la forme, histoire d'amasser quelques points politiques. La banque s'est engagée à souscrire plus d'une demi-douzaine de nouveaux placements ces six derniers mois et elle annonce constamment de nouvelles ententes.

Ces investissements profitent aux Canadiens et font croître notre économie. Ils lancent de nouveaux projets importants qui, autrement, ne verraient jamais le jour — comme le projet de raccordement sous le lac Érié — et les Canadiens se retrouvent avec des collectivités plus propres, plus vertes et plus agréables où il fait bon vivre, travailler et prospérer.

• (1700)

On a fait valoir mardi que le privilège parlementaire l'emportait sur la loi qui régit le fonctionnement de la Banque de l'infrastructure du Canada. C'est fort possible, mais je peux vous dire que ces sociétés d'infrastructure et ces investisseurs privés et institutionnels n'ont aucune idée de ce qu'est le privilège parlementaire ou s'il a une utilité quelconque. Ce qui les intéresse, c'est de pouvoir faire le travail qu'ils ont passé des années à parfaire, des années à apprendre comment bâtir l'infrastructure qui permet aux collectivités canadiennes de continuer à fonctionner.

Si cette motion est adoptée, tout ce que ces sociétés verront, c'est que le Comité obligera la Banque à rompre le contrat qu'elle a conclu avec elles s'engageant à ne pas divulguer leurs renseignements commerciaux sensibles à qui que ce soit, tout cela au nom du privilège parlementaire, pour obtenir des points politiques de manière gratuite et partisane. C'est tout à fait grotesque et honteux.

C'est pourquoi j'ai déjà dit que cette motion, si elle était adoptée, aurait un effet paralysant sur la capacité de la Banque de l'infrastructure de remplir son mandat et d'attirer des capitaux privés et institutionnels. Elle introduit un risque politique, alors que la banque a été expressément conçue pour éviter ce risque. Nous ne laisserons pas l'opposition tenter de la faire dérailler. Nous demeurerons donc contre cette motion.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Fillmore.

À vous la parole, madame Jaczek.

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

Je suis heureuse de participer au débat sur cette motion, mais je tiens à présenter mes excuses aux témoins. J'avais très hâte d'arriver à mon tour pour les interroger.

Monsieur le maire Porlier, si vous écoutez encore, j'ai eu l'occasion de visiter votre merveilleux site touristique à Sept-Îles. C'est très intrigant.

Monsieur le maire Parsons, l'un de mes meilleurs amis vient de Corner Brook, mais je n'y suis jamais allée, alors j'espère en avoir l'occasion.

Revenons à la motion.

Cette motion porte manifestement sur la transparence et vise à en apprendre davantage sur l'entente relative au raccordement sous le lac Érié. On nous laisse entendre qu'il y a des choses infâmes et secrètes dans divers documents qui, on peut le supposer, pourraient ternir la réputation du gouvernement.

Comme mon collègue M. Fillmore l'a dit, M. Scheer a très clairement fait connaître son opinion sur la Banque de l'infrastructure du Canada. La motion n'est qu'un moyen de paralyser l'entente de principe. Il n'en faudra pas plus pour que la banque et les responsables d'autres projets qui sont en lice pour la signature d'un accord — probablement déjà en cours de négociation — se demandent si leur accord sera trainé devant un comité parlementaire pour être scruté dans tous les détails.

Il me semble qu'il s'agit clairement d'un geste partisan de la part de l'opposition officielle qui pourrait très bien faire en sorte que des projets soient reportés ou que les investisseurs y renoncent carrément pour éviter que leur projet soit soumis au processus que nous avons entrepris aujourd'hui.

Comme il s'agit de transparence, je pense qu'il est très important que les gens se rendent compte de ce qui est entièrement public au sujet du projet, c'est-à-dire :

#### Comment a-t-on choisi le tracé?

Le projet de raccordement sous le lac Érié est mis au point par ITC Investment Holdings Inc., la société mère d'ITC Holdings Corp., la plus grande société indépendante de transport d'électricité aux États-Unis et une filiale de Fortis Inc., établie au Canada.

#### Pourquoi cette ligne de transmission est-elle nécessaire?

Le raccordement sous le lac Érié est nécessaire pour créer un corridor de transport d'énergie direct entre les marchés énergétiques de la Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité de l'Ontario et du réseau PJM des États-Unis, ce qui contribuera à améliorer la sécurité et la fiabilité des deux réseaux régionaux. Il devrait également contribuer à accroître l'efficacité du marché...

#### — ce que le Parti conservateur approuverait sûrement —

... et profiter à l'économie des deux régions. Le projet a le potentiel de renforcer le réseau régional en jouant un rôle dans la remise en état d'urgence du réseau.

Comment l'électricité circule-t-elle actuellement entre les marchés énergétiques de la Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité de l'Ontario et du réseau PJM?

À l'heure actuelle, l'énergie doit transiter par des interconnexions existantes limitées et par d'autres marchés comme le Michigan ou New York pour circuler autour du lac Érié. Certaines entités ont recours à cette méthode, mais elle est inefficace et coûteuse. Le raccordement du lac Érié offrira une nouvelle route commerciale directe et efficace entre les deux marchés et profitera aux deux régions.

#### Quelle est la trajectoire de cette ligne de transport d'énergie?

Le tracé proposé pour le raccordement s'étend sous le lac Érié, entre Nanticoke en Ontario et le comté d'Erie en Pennsylvanie.

Nanticoke, comme certains d'entre vous s'en souviennent peut-être, était le site d'une très grande centrale électrique au charbon, qui a été fermée par l'ancien gouvernement libéral de l'Ontario et, bien sûr, elle a toute l'infrastructure nécessaire et elle est prête à être raccordée au système sous le lac Érié.

#### • (1705)

#### Comment a-t-on choisi le tracé?

Les deux points d'interconnexion en Ontario et en Pennsylvanie ont été choisis parce qu'ils offrent un excellent accès aux réseaux de transport existants. Le chemin suivi par le câble a été optimisé pour relier ces deux points tout en réduisant autant que possible les impacts environnementaux, en évitant les zones d'intérêt historique et archéologique, dont les épaves, et en utilisant des lieux de passage à faible impact sur le rivage.

#### D'où viendra l'énergie?

Il y a diverses sources de production dans les marchés de la Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité de l'Ontario... et de PJM Interconnection, et des régions voisines. Les expéditeurs qui achètent de la capacité

sur le raccordement sous le lac Érié détermineront la source d'énergie à transférer.

#### Quelle est la taille de ces marchés de l'énergie?

L'Ontario est la deuxième province en importance au Canada, couvrant plus d'un million de kilomètres carrés, avec une population de 13,5 millions d'habitants.

En fait, je pense que c'est plus près de 14 millions depuis que cela a été mis sur pied. Je poursuis :

PJM comprend la totalité ou une partie de 13 États américains, dont la population dépasse 60 millions d'habitants, soit le plus grand marché de l'énergie au monde.

#### Avez-vous fait participer le public à ce projet?

Oui, il y a eu de nombreuses consultations publiques en Ontario et en Pennsylvanie — les points de jonction respectifs de la ligne — pour discuter du projet et recueillir les commentaires de la collectivité.

Comment ce projet pourrait-il toucher les foyers et les entreprises?

L'équipe d'élaboration du projet a travaillé en étroite collaboration avec les planificateurs locaux et régionaux ainsi qu'avec les résidents et d'autres intervenants aux États-Unis et au Canada afin de réduire les répercussions autant que possible.

#### Quelles sont les principales étapes de ce projet?

Je pense que certains se souviendront, comme nous l'avons entendu mardi dernier, que ce projet a été conçu en 2014.

En 2017 [les promoteurs] ont reçu d'importantes approbations de permis de l'Office national de l'énergie du Canada [avec la délivrance] d'un certificat d'utilité publique pour le projet [...]; le département de l'Énergie des États-Unis [...] a accordé au projet un permis présidentiel, qui est nécessaire pour les projets de passage des frontières internationales [...] [et] le U.S. Army Corps of Engineers [...] et le Département de la protection de l'environnement de la Pennsylvanie [ont accordé les approbations]. Les étapes restantes du projet comprennent l'achèvement des améliorations des coûts du projet et l'obtention d'ententes de service de transport favorables avec des contreparties potentielles, après quoi ITC Investment Holdings, Inc. entreprendrait la construction, dès 2021 ou 2022.

Il est à espérer que, sans le déraillement de cette motion, la construction de ce projet commencera cette année.

#### Ensuite, comment les câbles seront-ils installés sous l'eau?

Le raccordement sous le lac Érié utilisera deux câbles d'environ six pouces de diamètre chacun. Un navire spécialisé installera le câble de courant continu haute tension le long du lac Érié en utilisant la technologie du jet d'eau à faible impact pour créer une tranchée temporaire qui n'est que légèrement plus large que le câble lui-même et qui sera remplie par des forces naturelles.

Bien sûr, ce type de câble sous-marin a été utilisé au fil des ans : le câble téléphonique transatlantique. Mon père était ingénieur dans ce projet il y a de nombreuses décennies. C'est une technologie éprouvée, et ce sera sans doute un moyen très efficace de transmettre l'énergie.

#### Ce projet de transport est-il sécuritaire?

Placer des câbles de transmission sous les voies navigables est une façon établie et sécuritaire de déplacer le courant. Ces câbles seront bien isolés, ne contiendront pas de liquides ni de gels et seront fabriqués à partir de matériaux non inflammables.

Le câble peut-il être endommagé lorsqu'il est placé sous le lac Érié?

C'est très peu probable. Les câbles seront placés de façon sécuritaire sous le lit du lac. Dans le cas peu probable où le câble serait endommagé, le système peut reconnaître l'emplacement et s'arrêter en quelques fractions de seconde. Des protocoles sont en place dans les deux centrales converties pour garantir la sécurité.

#### • (1710)

Qu'est-ce que la transmission de courant continu à haute tension?

Les systèmes à courant continu à haute tension transmettent l'électricité autrement que les systèmes de courant alternatif les plus en usage. Ils sont souvent construits en complément d'un système à courant alternatif robuste ou dans des circonstances uniques et ils sont particulièrement appropriés pour les applications sous-marines. Ils affichent depuis longtemps des performances fiables dans le monde entier. Par analogie, une ligne de courant alternatif est comme une autoroute, avec de multiples interconnexions au réseau régional qui agissent comme des rampes d'accès et de sortie. Le courant continu...

• (1715)

**Le président:** Madame Jaczek, puis-je vous interrompre un instant? Je m'excuse.

Chers collègues, malheureusement, encore une fois, pour la deuxième séance consécutive, je vais devoir laisser partir les témoins. Il semble que cela va durer un certain temps.

Même si les témoins nous ont consacré un temps très précieux aujourd'hui, ce que nous apprécions tous vraiment, je ne veux pas qu'ils passent plus de temps à regarder une caméra et à écouter un débat.

Sur ce, je remercie sincèrement tous nos témoins. Nous avons eu une discussion très solide et très intéressante, avec beaucoup d'interventions des députés, ainsi que des réponses des témoins. Beaucoup d'excellents arguments ont été présentés. Encore une fois, j'exprime ma sincère reconnaissance à chacun d'entre vous.

Sur ce, je vous laisse tous partir. Je vous souhaite une excellente soirée. J'espère que vous reviendrez devant le Comité à un moment donné.

Merci beaucoup.

Madame Jaczek, vous avez de nouveau la parole.

**Mme Helena Jaczek:** Merci beaucoup.

Y a-t-il d'autres lignes de transport semblables à celle-ci?

Oui, des lignes de transport semblables au raccordement sous le lac Érié sont utilisées partout dans le monde depuis de nombreuses années.

Quel est l'impact environnemental de cette nouvelle ligne de transport?

La technologie utilisée et le tracé de la canalisation de raccordement du lac Érié ont été choisis pour réduire autant que possible les répercussions environnementales. La ligne sera enfouie sous le lit du lac et aux points de contact. La technologie de courant continu haute tension sûre et fiable garantit que cette ligne de transport d'énergie n'a pas d'impact négatif sur l'environnement. De la planification de nos projets dans le meilleur intérêt de l'environnement au recyclage dans nos installations, nous mettons l'accent sur les efforts de durabilité qui donnent un exemple positif pour les autres entreprises et les collectivités que nous desservons. Ces efforts ont été reconnus à l'échelle locale, étatique et fédérale.

Utilisera-t-on des lignes électriques aériennes?

Non. Le plan actuel du projet prévoit l'installation de tous les câbles sous l'eau ou sous terre.

En ce qui concerne les préoccupations du public, le coût de ce projet de transport changera-t-il la facture d'électricité du consommateur?

Les coûts de cette ligne seront assumés par les parties qui achètent la capacité sur la ligne.

Pendant combien de temps ce câble de transmission sera-t-il en service?

Il existe de nombreux exemples de projets semblables qui sont en cours depuis des décennies.

Il y a eu une ouverture complète quant à la nature de ce projet et à l'identité de ses principaux promoteurs, c'est-à-dire des sociétés

bien établies et prestigieuses. C'est vraiment une indication, en tout cas pour moi, que nous n'avons absolument pas besoin d'exiger d'autres renseignements au sujet de ce projet particulier. Nous voulons que ce projet aille de l'avant.

Comme je l'ai déjà dit, le gouvernement conservateur de l'Ontario est extrêmement enthousiaste à l'égard de ce projet. Il faut aller de l'avant et tout retard serait extrêmement malheureux pour les consommateurs d'électricité de l'Ontario.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, madame Jaczek.

Monsieur Rogers, vous avez la parole.

**M. Churence Rogers:** Merci, monsieur le président.

Je veux moi aussi participer à ce débat et poser des questions sur ce que l'opposition met en péril ici, sur les secteurs sur lesquels la Banque de l'infrastructure du Canada se concentre vraiment et sur l'importance de ce qu'elle essaie d'accomplir. Je pense qu'il est clair pour nous tous que la motion vise à nuire à sa capacité d'attirer des investissements privés et institutionnels pour des projets d'infrastructure.

L'opposition s'est plainte du fait que la banque n'aurait pas réussi pour l'instant à attirer suffisamment de capitaux privés, et elle veut maintenant que nous utilisions cette motion pour transformer ses critiques en une prophétie qui s'accomplit d'elle-même.

Je veux que nous comprenions les secteurs que la Banque de l'infrastructure a ciblés pour accroître la construction d'infrastructures. Si l'opposition réussit son coup, ce sont des domaines où les Canadiens se retrouveront avec moins d'infrastructures au pays. Ce sont eux qui seront les perdants, et les institutions financières canadiennes, comme nos fonds de pension, continueront de mettre sur pied des projets qui profiteront aux citoyens d'autres pays et non aux nôtres, alors penchons-nous un peu sur les visées de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Le premier ministre Justin Trudeau a annoncé le plan de 10 milliards de dollars de la Banque de l'infrastructure du Canada pour investir dans d'importantes initiatives d'infrastructure afin de créer des emplois et de renforcer la croissance économique. Le plan de croissance élaboré par la banque devrait créer 60 000 emplois dans l'ensemble du pays. Au cours des 24 à 36 prochains mois, le plan de la banque permettra de construire de nouvelles infrastructures qui relieront un plus grand nombre de ménages et de petites entreprises à Internet haute vitesse, renforceront l'agriculture canadienne et contribueront à bâtir une économie à faibles émissions de carbone. Ces investissements aideront les Canadiens à retourner au travail.

L'une des caractéristiques déterminantes de la Banque de l'infrastructure du Canada consiste à investir dans des projets de manière à attirer des capitaux privés et institutionnels aujourd'hui et à l'avenir, étirant ainsi au maximum chaque dollar d'investissement public.

Dans le cadre de ce plan, la banque travaillera également en étroite collaboration avec les provinces et les territoires, les municipalités et les communautés autochtones de partout au pays...

• (1720)

**Le président:** Monsieur Rogers, puis-je vous interrompre un instant? Il semble y avoir un problème d'interprétation.

**Le greffier:** Oui, je crois que c'est un problème de connectivité ou de son avec la connexion de M. Rogers. La qualité du son était trop mauvaise pour pouvoir fournir des services d'interprétation. Vous devrez peut-être vous adresser à un autre intervenant et revenir après parce qu'on n'est pas en mesure de fournir l'interprétation maintenant comme il se doit.

**M. Churence Rogers:** Voulez-vous vérifier le son, monsieur le président?

**Le président:** Monsieur Rogers, de votre côté, avez-vous tout bien branché? Votre microphone est-il bien allumé et posé sur la boîte? Moi je vous entends parfaitement, alors je ne suis pas certain de comprendre le problème. Je vous entends très bien de mon côté, mais il semble que les interprètes n'entendent pas. Ils ont des problèmes. Je veux simplement m'assurer que tout l'équipement est bien branché de votre côté.

**M. Churence Rogers:** Oui, ça continue. Je ne sais pas pourquoi le son ne passe pas.

**Le greffier:** Il paraît qu'ils ne reçoivent pas le son clairement. Il peut s'agir d'un problème de connectivité sur votre réseau cellulaire. Il semble y avoir des intermittences, et la qualité du son n'est pas assez bonne pour pouvoir fournir des services d'interprétation en ce moment.

**M. Churence Rogers:** C'est peut-être attribuable à la grosse panne d'électricité que nous avons eue aujourd'hui. Je ne sais pas si elle a pu affecter le système de Bell Aliant.

**M. Andy Fillmore:** Il faut croire que vous auriez intérêt à investir dans une infrastructure résiliente, monsieur Rogers.

**Le président:** Monsieur Rogers, je vais donner la parole à M. El-Khoury, qui prendra un peu de temps. Si vous voulez vous déconnecter et vous reconnecter en attendant, je vous reviendrai après.

**M. Churence Rogers:** Volontiers. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Rogers et monsieur le greffier.

Monsieur El-Khoury, vous avez la parole.

[Français]

**M. Fayçal El-Khoury (Laval—Les Îles, Lib.):** Je vous remercie, monsieur le président.

C'est toute une surprise pour moi. Je viens du monde du commerce, et je peux vous dire que les ententes relatives aux projets commerciaux incluent toujours une clause de confidentialité.

• (1725)

Nos collègues conservateurs demandent à la Banque de l'infrastructure du Canada de ne pas respecter la clause de confidentialité. Ils envoient un message clair aux investisseurs potentiels, qu'ils soient locaux ou étrangers, soit de ne pas investir au Canada.

Abordons la question sous tous ses angles. D'abord, quels sont les intérêts des Canadiens?

Nous avons entendu des témoins, dont le maire de Sept-Îles, nous parler des besoins criants en ce qui a trait aux projets d'infrastructure. On nous a parlé de la souffrance des petits villages, dont les habitants qui déménagent ne reviennent jamais. Une telle banque, qui permet la création de projets d'infrastructure, est plus que nécessaire pour les régions éloignées et les petites communautés.

Nos collègues conservateurs disent non à cela. J'aimerais vraiment entendre ce qu'ont à dire nos collègues MM. Barsalou-Duval et Bachrach là-dessus. Est-ce dans l'intérêt des Canadiens de créer des obstacles pour la Banque de l'infrastructure du Canada, qui travaille dans le respect de l'environnement en créant une infrastructure verte? De plus, cette banque créera des emplois pour les Canadiens et les Canadiennes partout au pays, d'un océan à l'autre.

Il est difficile de comprendre où l'on s'en va.

L'étape la plus difficile des projets d'infrastructure est l'obtention de financement. Or, plutôt que d'encourager des investisseurs potentiels, on les décourage d'investir au Canada. On ne travaille pas pour créer des emplois et faire croître l'économie du Canada.

Je m'adresse ici à M. Barsalou-Duval en tant que député du Québec. Vous ne pouvez pas imaginer à quel point j'étais content et fier lorsque le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ont annoncé conjointement un investissement de 800 millions de dollars pour brancher tous les Québécois à Internet haute vitesse. Les régions et les milieux ruraux ont besoin de cela, et ils vont en profiter.

Que pense-t-on du projet du Réseau express métropolitain, ou REM? C'est un projet qui peut créer des milliers d'emplois et relancer notre économie pour les Québécois et les Québécoises. Ils en ont besoin après cette pandémie désastreuse et malheureuse.

Ce n'est pas le moment de créer des obstacles, et la partisanerie n'a pas sa place ici. Il faut que tout le monde encourage la Banque de l'infrastructure du Canada à continuer son travail et à mettre en œuvre des projets, car c'est ce que les Canadiens veulent.

Pour toutes ces raisons, je ne suis pas prêt à appuyer cette motion, et je demande à mes collègues de faire de même.

Je vous remercie, monsieur le président.

• (1730)

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur El-Khoury. Bravo.

Il est 17 h 30, mesdames et messieurs, et je vais poursuivre pendant les 15 prochaines minutes. J'aimerais continuer aussi longtemps que possible, mais, malheureusement, la salle est réservée au comité du patrimoine à compter de 18 h 30. Il fait l'étude article par article du projet de loi C-10, et nous devons donc lever la séance à 17 h 45. Je voulais simplement vous prévenir.

C'est maintenant au tour de M. Iacono. Vous avez la parole.

[Français]

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Je vous remercie, monsieur le président.

Il n'est pas étonnant que cette motion ait été présentée par les conservateurs. Bien avant les dernières élections, ils ont fait savoir qu'en matière d'infrastructure, ils voulaient faire des coupes et non bâtir. La plateforme électorale conservatrice de 2019 s'appuyait sur la promesse d'épargner 18 milliards de dollars grâce à des coupes et à des délais dans les projets d'infrastructure, d'un océan à l'autre.

Les politiciens conservateurs disent être pour le peuple, mais ils sont loin de l'être, vu qu'ils coupent dans des programmes et des services sur lesquels comptent les Canadiens. Cela étant dit, ce n'est vraiment pas surprenant, car c'est ce que les conservateurs font de mieux.

L'ancien chef conservateur et certains conservateurs comme Doug Ford se sont opposés à nos investissements en infrastructure, et ce, à chaque étape. Les promesses creuses des conservateurs signifiaient dans les faits que les projets d'infrastructure auraient été retardés ou coupés partout au Canada.

Soyons clairs: les conservateurs ne diront pas aux Canadiens quels projets cruciaux portant sur l'eau, l'électricité ou la large bande seraient mis de côté afin qu'ils puissent payer les réductions d'impôt qu'ils proposent pour les riches. Vous n'avez même pas à nous croire sur parole; regardez simplement ce que Doug Ford a fait en Ontario. De l'aveu même du gouvernement Ford, ils ont raté deux saisons de construction en faisant passer des slogans avant des objectifs concrets et en cherchant des victoires politiques là où ils auraient dû plutôt s'efforcer de mettre en branle des projets.

Le financement offert par notre gouvernement était disponible dès le premier jour. Ce que proposaient les conservateurs en matière d'infrastructure n'était rien de moins qu'un rappel de notre propre engagement à bâtir des collectivités plus fortes. Les compressions des conservateurs font mal. Ce sont les familles de chez nous et les communautés canadiennes qui seront touchées par leur plan. La plateforme de l'ancien chef conservateur est un échec. Or, nous croyons pour notre part que des investissements continus dans les infrastructures, et non des compressions, sont essentiels à la vision et à l'ambition que nous avons pour un Canada plus prospère.

Nous mettons en pratique cette croyance en investissant dans divers projets provinciaux. Par exemple, le financement d'un projet comme le REM permettra à un bon nombre de Québécois et de Québécoises non seulement de se déplacer plus rapidement vers leur lieu de travail, mais de le faire en sachant que leur choix est judicieux en ce qui a trait à l'environnement. Il est important de rappeler précisément quels sont ces projets.

Pour la réalisation du Réseau express métropolitain, un engagement de 1,28 milliard de dollars a été annoncé. Le REM prévoit la construction d'un nouveau réseau de métro léger automatisé desservant la région du Grand Montréal. Ce réseau comprendra 26 gares et s'étendra sur 67 kilomètres. Cela doublera pratiquement la longueur du réseau de métro actuel, qui est de 71 kilomètres. Le REM est le plus grand projet de transport public entrepris au Québec au cours des 50 dernières années. Ce réseau sera graduellement mis en service entre 2022 et 2023.

L'engagement d'investissement de la Banque de l'infrastructure du Canada comprend les éléments suivants: un taux d'intérêt de départ du prêt à 1 %, augmentant à 3 % sur une période de 15 ans, et l'engagement de prêt couvrant les risques liés à la construction et au démarrage du projet.

Un projet tel que le REM bénéficiera à tous. En plus du nombre d'emplois créés, il y aura des retombées importantes pour les entreprises et les travailleurs québécois. Près de 2 milliards de dollars seront versés en salaires au Québec et plus de 4 milliards de dollars en contenu local. Cela représente 65 % de la valeur du projet.

• (1735)

Les travaux de construction du REM nécessiteront l'intervention de nombreux corps de métier et de professionnels spécialisés, qu'il s'agisse d'ingénieurs, d'architectes, d'experts en systèmes automatisés des chantiers, de menuisiers, de monteurs d'éléments en acier, d'électriciens, de mécaniciens et j'en passe.

Ma circonscription, Alfred—Pellan, regorge de travailleurs talentueux. Grâce aux travaux de construction du REM, ils pourront mettre à profit leur expérience et leur savoir-faire.

En plus d'être profitable à la région du Grand Montréal sur le plan de la mobilité, ce projet redynamisera l'économie locale de la région. En fin de compte, le projet du REM, soutenu par la Banque de l'infrastructure du Canada, épaulera des centaines de familles de chez nous. En plus de créer de l'emploi et de la richesse, le REM va stimuler la création d'un pôle d'excellence et d'expertise en transport collectif automatisé au Québec. L'entretien et la maintenance d'un système à la fine pointe de la technologie contribueront à assurer des emplois permanents de qualité et un nouveau savoir-faire québécois.

Cela étant dit, il ne faut surtout pas oublier de souligner les avantages écologiques de ce projet. En effet, ces investissements favorisent le développement durable et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Des ajustements ont été apportés au trajet afin de réduire l'impact environnemental.

Par ailleurs, lorsqu'on parle du projet du REM, on se doit de mentionner le projet de construction d'une station à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Cette nouvelle station et la nouvelle liaison ferroviaire seront ainsi reliées au réseau de métro léger qu'est le REM.

L'investissement de la Banque de l'infrastructure du Canada s'ajoute à son précédent investissement de 1,3 milliard de dollars dans le REM. Il va sans dire qu'une station du REM accessible sera un bien public important. Elle permettra un service rapide et pratique à destination et en provenance de l'aéroport. Que l'on parle de trafic routier local ou des conditions météorologiques...

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Barsalou-Duval.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Monsieur le président, il s'agit d'une intervention en lien avec les propos de mon collègue.

À ma connaissance, lorsqu'on parle d'une motion dans son discours, il faut rester dans le sujet. Je n'ai pas l'impression qu'une description complète du REM et du métro de Montréal a vraiment un lien avec le sujet qui nous occupe présentement.

**M. Angelo Iacono:** Monsieur le président, je suis en train de démontrer...

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Je demanderais à tous les membres de s'en tenir à l'amendement à la motion. Retenons bien que nous discutons de l'amendement à la motion présentée par M. Scheer.

Monsieur Iacono, nous allons vous revenir.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je trouve important d'illustrer la manière dont ce projet sera bénéfique pour les Québécois. Comme mon collègue est un député du Québec, je suis certain que cela le concerne.

Pour ce qui est du port de Montréal, mon collègue connaît très bien le lien entre le REM et le port de Montréal. Or je n'en parlerai pas, puisqu'il dit que ce n'est pas intéressant.

Les investissements que notre gouvernement fait par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada afin de soutenir les infrastructures amélioreront la vie de nos communautés canadiennes. Il s'agit de projets qui dynamisent autant la mobilité des Canadiens que la renommée du Canada.

Si nos collègues du NPD et du Bloc québécois choisissent d'appuyer cette motion, ils placeront la partisanerie au-dessus des intérêts des Québécois et des Canadiens. Ils causeraient un dommage certain à la reprise économique de notre belle province, entre autres choses.

Grâce aux investissements de la Banque de l'infrastructure du Canada, le maire de Québec, M. Régis Labeaume, peut prendre sa retraite en ayant la satisfaction que le REM verra le jour. Quelle satisfaction nos collègues du Bloc québécois tireraient-ils de cela si ce genre de projet tombait à l'eau à cause de la partisanerie?

• (1740)

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Iacono.

Je vais maintenant revenir à M. Rogers.

Monsieur Rogers, voyons comment fonctionne votre micro. Faisons donc un essai rapide du son.

**M. Churence Rogers:** Je peux faire un essai rapide. voir si c'est mieux pour les interprètes.

**Le président:** Monsieur le greffier, qu'en pensent les interprètes?

**Le greffier:** Ils me disent que la voix de M. Rogers continue de s'entrecouper, mais ils vont essayer de s'arranger.

**Le président:** Nous tâcherons de nous débrouiller, monsieur Rogers.

Monsieur le greffier et les interprètes, s'il y a un problème et que nous ne pouvons pas obtenir l'interprétation, veuillez me le faire savoir aussitôt. Je ne veux surtout pas que M. Barsalou-Duval ou d'autres qui s'attendent à la version française soient importunés de la sorte. Par respect pour eux, veuillez me le faire savoir tout de suite.

Monsieur Rogers, allez-y. Vous avez la parole.

**M. Churence Rogers:** Voulez-vous que je reprenne mes commentaires? L'interprétation était un problème, alors je peux commencer du début, si vous voulez.

**Le président:** Faites. Il nous reste trois minutes avant de suspendre la séance.

**M. Churence Rogers:** D'accord.

Comme je le disais, qu'est-ce que l'opposition met en péril avec cette motion? Quels sont les domaines auxquels s'intéresse la Banque de l'infrastructure du Canada? Il est clair pour nous que la [Difficultés techniques] capacité d'attirer des investissements privés et institutionnels dans des projets d'infrastructure. L'opposition s'est plainte du fait que la banque n'aurait pas réussi pour l'instant à attirer suffisamment de capitaux privés, et elle veut maintenant que

nous utilisions cette motion pour transformer ses critiques en une prophétie qui s'accomplit d'elle-même.

Je veux que nous comprenions les domaines que la banque a ciblés pour la construction d'infrastructures. Ce sont des domaines où, si l'opposition réussit, nous nous retrouverons avec moins d'infrastructures dans notre pays. Les institutions financières canadiennes, comme nos fonds de pension, continueront d'entreprendre des projets ailleurs. Les bénéficiaires qui s'annonçaient pour notre pays aboutiront dès lors ailleurs. Voyons quelles sont les visées de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Le premier ministre Justin Trudeau a annoncé le plan de 10 milliards de dollars pour que la Banque de l'infrastructure du Canada investisse dans d'importantes initiatives d'infrastructure afin de créer des emplois et de renforcer la croissance économique. Le plan de croissance élaboré par la banque devrait créer 60 000 emplois dans l'ensemble du pays. Au cours des 24 à 36 prochains mois, le plan permettra de construire de nouvelles infrastructures qui relieront un plus grand nombre de ménages et de petites entreprises à Internet haute vitesse...

**Mme Stephanie Kusie:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je vois que nous sommes sur le point de dépasser le temps, à une minute de devoir conclure pour laisser la place à une autre réunion.

Par conséquent, je veux présenter une motion en vue de reporter le débat — si ce n'est pas contraire au Règlement — quitte à interrompre le député Rogers, malheureusement.

**Le président:** En fait, madame Kusie, j'allais m'en occuper à 17 h 45.

• (1745)

**Mme Stephanie Kusie:** D'accord. Excusez-moi.

**Le président:** Une motion serait plutôt redondante.

Je vais revenir à M. Rogers et lui donner sa dernière minute.

Monsieur Rogers, je vous en prie.

**M. Churence Rogers:** Comme je le disais, ces investissements aideront les Canadiens à retourner au travail. L'une des caractéristiques déterminantes de la Banque de l'infrastructure du Canada consiste à investir dans des projets de manière à attirer des capitaux privés et institutionnels aujourd'hui et à l'avenir, étirant ainsi au maximum chaque dollar d'investissement public.

Dans le cadre de ce plan, la banque travaillera également en étroite collaboration avec les provinces et les territoires, les municipalités et les communautés autochtones de partout au pays. Compte tenu de la quantité considérable de travail déjà accompli, elle prévoit commencer à investir dans des projets avant la fin des années 2020.

Monsieur le président, je sais que je n'ai pas le temps, mais j'aimerais commencer par énumérer certains de ces investissements: 1,5 milliard de dollars pour l'infrastructure agricole; 2 milliards pour les services à large bande; 1,5 milliard pour les autobus zéro émission; 2 milliards pour les bâtiments éconergétiques et les rénovations; et 2 milliards pour l'énergie propre. Cela m'amène à me demander pourquoi le NPD n'est pas pour ce genre d'investissement, alors que nous parlons d'énergie propre, de bâtiments propres, de rénovations, etc., pour lutter contre les changements climatiques. Il y a aussi 500 millions de dollars pour l'accélération des projets.

Monsieur le président, étant donné que vous êtes sur le point de lever la séance, j'aimerais éventuellement revenir sur ces commentaires et m'étendre sur chacun des points que je viens d'énumérer.

**Le président:** Merci, monsieur Rogers.

Merci à tous les intervenants, en attendant de poursuivre mardi.

Je vais donc suspendre la séance et nous nous reverrons tous mardi.

[*La séance est suspendue à 17 h 47, le jeudi 6 mai.*]

[*La séance reprend à 18 h 35, le mardi 11 mai.*]

● (1835)

**Le président:** Mesdames et messieurs, nous reprenons la séance.

Bienvenue à la suite de la 31<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Comme toujours, du moins dernièrement, la séance d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 25 janvier 2021. Les délibérations seront affichées sur le site Web de la Chambre des communes. La webémission montrera toujours la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité.

Je commence par rappeler quelques consignes pour que la réunion se déroule comme il faut.

Tout d'abord, les députés peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Vous avez le choix au bas de votre écran, version originale, français ou anglais.

Pour les députés qui participent en personne — je ne crois pas qu'il y en ait —, procédez comme vous le faites habituellement lorsque le Comité se réunit en plénière. N'oubliez pas les directives du Bureau de régie interne concernant le port du masque et autres protocoles en matière de santé.

Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne la parole. Si vous êtes en vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour désactiver la sourdine. Pour ceux qui sont dans la salle, votre microphone sera contrôlé comme d'habitude par l'agent des délibérations et de la vérification. Je vous rappelle que tous les commentaires des députés et des témoins doivent s'adresser à la présidence. Veuillez garder votre micro en mode sourdine, sauf quand il vous appartiendra de parler.

En ce qui concerne la liste des intervenants, le greffier et moi-même ferons de notre mieux pour suivre l'ordre des interventions de tous les membres, que vous participiez virtuellement ou en personne.

Cela dit, mesdames et messieurs, nous allons poursuivre le débat sur l'amendement à la motion de Mme Kusie présenté par M. Scheer.

L'ordre des intervenants au moment de la suspension était le suivant: M. Rogers, Mme Jaczek, M. Fillmore et M. Scheer.

Sur ce, monsieur Rogers, vous avez la parole.

**M. Churence Rogers:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais reprendre l'intervention que j'ai amorcée juste avant la fin de notre dernière réunion. Je veux simplement mentionner quelques aspects essentiels qui font que, si la motion de l'opposition est adoptée, les Canadiens se retrouveront avec moins d'infrastructures au pays, et les investisseurs institutionnels comme les fonds de pension continueront d'entreprendre des projets ailleurs, mais pas dans notre propre pays pour le bien des Canadiens.

J'avais commencé à énumérer certains projets et investissements qui, à mon avis, revêtent une importance cruciale pour le Canada et les Canadiens à long terme, soit sur une période de 24 à 36 mois. Nous parlons de grands projets qui créeraient quelque 60 000 emplois partout au pays.

Une caractéristique clé de la Banque de l'infrastructure du Canada, c'est qu'elle a de quoi attirer des investissements du secteur privé et des institutions en vue de lancer et de mener à bien certains de ces projets. Dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan avec les provinces, les territoires, les municipalités et les collectivités autochtones partout au pays, nous verrions des investissements majeurs dans des projets qui profiteraient à tous les Canadiens.

Compte tenu du travail considérable qui a été accompli, la banque prévoit commencer à investir dans d'excellents projets avant la fin des années 2020. J'aimerais vous en décrire quelques-uns et parler de l'intérêt qu'ils revêtent pour les Canadiens d'un bout à l'autre du pays.

Tout d'abord, permettez-moi de parler de la somme de 1,5 milliard de dollars destinée à l'infrastructure agricole. La banque entend investir dans des infrastructures d'irrigation transformatrices qui font grandement besoin dans l'Ouest canadien. Plus concrètement, les avantages de cette nouvelle initiative sont estimés à 700 000 acres de terres nouvellement irriguées, ce qui augmentera la production alimentaire en plus d'améliorer la gestion des ressources en eau. Ce sera pour le plus grand bien de notre approvisionnement alimentaire national, sans parler des possibilités d'exportation.

La croissance du secteur agricole et agroalimentaire peut, comme on sait, se heurter à des obstacles à l'heure d'attirer des investissements à long terme pour financer de grands projets d'infrastructure. L'investissement de la banque de l'infrastructure au chapitre irrigation atténuera les inquiétudes des dirigeants du secteur privé au sujet des risques associés au financement de projets présentant des périodes d'accélération incertaines et des sources de remboursement à haut risque en raison de la fluctuation des prix des denrées agricoles.

Selon les estimations préliminaires, une fois achevés, les projets d'irrigation essentiels pourraient stimuler un investissement supplémentaire de 1,5 milliard de dollars moyennant [*Difficultés techniques*] et la technologie de précision intelligente connexe, ce qui ne fera qu'augmenter l'efficacité du secteur agricole.

Comme le Canada est un chef de file mondial dans le domaine de l'agriculture et de l'agroalimentaire, il est particulièrement bien placé pour renforcer son avantage concurrentiel tout en améliorant le système alimentaire pour les Canadiens et la résilience des chaînes d'approvisionnement du pays. Nous en connaissons tous l'importance, car, d'une année à l'autre, nous vivons des tempêtes imprévues, des sécheresses et autres phénomènes attribuables aux changements climatiques qui surviennent de temps à autre et qui créent toutes sortes de difficultés pour le secteur agricole. Cet investissement serait en soi très avantageux pour le secteur agricole, c'est certain.

• (1840)

J'aimerais aussi parler des 2 milliards de dollars destinés à la large bande. Cela changerait la donne pour tous les Canadiens, particulièrement pour ceux qui vivent dans des régions rurales et éloignées sans accès au réseau Internet. Ils sont exclus du marché. Ils sont exclus des occasions d'affaires qui pourraient se présenter, et ils ont du mal à recevoir ne serait-ce que le service de base. L'initiative d'investissement de la Banque de l'infrastructure du Canada dans les services à large bande accélérera la connectivité au pays moyennant des projets à grande échelle et à fort impact.

Ces investissements permettront de relier plus de trois quarts de million de ménages et d'entreprises, en particulier dans les localités mal desservies, en créant de nouvelles possibilités de services économiques, ainsi que sur le plan de l'éducation et des soins de santé. Cela aiderait les collectivités, comme la mienne, dans les régions rurales de Terre-Neuve-et-Labrador et les nombreuses autres collectivités que je représente, ainsi que d'autres localités partout au pays, dans le Nord et dans les régions plus éloignées et isolées.

Les projets à large bande dans les régions mal desservies ont des coûts élevés, comme on peut s'y attendre, certes, mais commercialement parlant, elles n'ont pas la densité démographique voulue pour justifier le débours du capital initial. C'est l'argument qu'invoquent invariablement les fournisseurs de services Internet lorsqu'ils parlent de la difficulté de desservir les petites collectivités rurales et éloignées. Ce qui rend les choses si difficiles, c'est la densité. C'est un gros problème et une bonne partie de l'équation lorsqu'il s'agit d'investir dans la large bande dans l'ensemble du Canada rural.

La banque a l'intention de combler cette lacune grâce à un financement à faible coût afin de rendre les projets plus viables. Elle offrira un financement souple et très abordable pour les projets à large bande, reliant ainsi de nombreuses installations qui, autrement, ne seraient pas commercialement viables.

La banque entend mener à bien son plan pour la large bande de deux façons principales.

En un premier temps, elle s'associera à d'autres programmes fédéraux et provinciaux conçus pour encourager une plus grande connectivité à large bande. Bien entendu, c'est déjà un peu ce qui se passe dans les provinces et les territoires. Tout récemment, notre gouvernement a annoncé, en partenariat avec le gouvernement du Québec, un investissement majeur pour accélérer la connectivité à large bande dans le Nord et les régions rurales du Québec.

Deuxièmement, la banque poursuivra les rapports directs qu'elle maintient avec les fournisseurs de services Internet partout au pays dans le cadre de projets qui ne dépendront pas de ces programmes gouvernementaux d'appoint, mais qui peuvent tout de même être viables avec sa participation et son soutien. C'est la clé. Ces projets

ne verront pas le jour sans la participation et le soutien de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Nous reconnaissons tous que la pandémie a rendu la connectivité à large bande plus importante que jamais. C'est plus important aujourd'hui que nous ne le pensons. Nous voici ce soir, par exemple, à nous rencontrer sur Zoom. Nous l'utilisons tous les jours. Je peux siéger à [*Difficultés techniques*], dans une région rurale de Terre-Neuve, rencontrer le comité des transports et d'autres comités, et participer à la Chambre des communes ou à d'autres rencontres dans toute ma circonscription, et partout au pays, partout où je veux discuter avec les gens, les électeurs, les résidents, etc. Cette participation est d'une importance cruciale pour que la situation continue d'évoluer et de s'améliorer.

• (1845)

Lorsque nous parlons d'investir dans les services à large bande, c'est quelque chose qui ne se produira qu'avec le genre d'investissements dont nous avons parlé et au rythme que nous avons déterminé, soit avec des connexions majeures partout au pays d'ici 2025, de sorte que d'ici 2030, tous les Canadiens soient branchés à un système à large bande qui leur permettra de participer au marché international et d'ouvrir des entreprises dans de petites localités, notamment dans les régions rurales.

Je peux vous citer de nombreux exemples dans ma circonscription, Bonavista—Burin—Trinity, dans le domaine du tourisme. On profite du réseau pour attirer — avant la COVID, bien entendu — d'énormes foules dans les collectivités de la péninsule de Bonavista, par exemple. Beaucoup de gens ont été embauchés ou employés grâce à l'installation accélérée de la large bande et du fait que ces entreprises touristiques ont pu se faire connaître sur Internet et attirer des gens de partout. Cela a créé des centaines d'emplois dans l'industrie touristique et soutenu de nombreuses collectivités rurales qui, autrement, n'existeraient que grâce à la pêche, ce qui a parfois été difficile.

L'investissement dans les services à large bande revêt une importance cruciale et doit se poursuivre.

Un autre investissement dont j'aimerais parler est très important pour l'avenir de notre planète, de notre pays, car il s'agit des changements climatiques et de ce que nous faisons pour réduire les émissions.

Un investissement de 1,5 milliard de dollars pour des autobus à zéro émission entraînerait un changement radical en ce qui concerne les émissions des autobus à moteur diesel dans les parcs de véhicules de la ville, pour ne citer qu'un exemple. L'investissement de la Banque de l'infrastructure du Canada dans ce domaine accélérera l'adoption de parcs d'autobus modernes à zéro émission et réduira les gaz à effet de serre et les coûts d'exploitation à long terme. Je pense que nous comprenons tous que c'est certainement le cas.

Les problèmes de financement ont cependant souvent limité le développement et l'expansion de réseaux de transport en commun propres. La banque s'attaquera aux obstacles financiers auxquels sont confrontés les propriétaires et les exploitants d'autobus, comme les sociétés de transport en commun et les municipalités, les conseils ou commissions scolaires et les exploitants d'autobus scolaires, en raison des coûts initiaux élevés des autobus à zéro émission et de l'infrastructure de recharge connexe qui les accompagne. Nous ne verrions probablement pas ce genre de changement se produire très rapidement si la transition à zéro émission devait dépendre exclusivement des particuliers et des conseils ou commissions scolaires.

L'initiative de la banque visant à financer l'écart élevé des coûts initiaux des autobus zéro émission par rapport à ceux d'autobus plus polluants — diésel et à essence — permettra de réaliser des économies d'exploitation à long terme. On estime que ces économies sont considérables, car les coûts d'exploitation sur la durée de vie des autobus zéro émission pourraient être jusqu'à 40 % inférieurs à ceux des autobus qui sont alimentés au diésel.

• (1850)

L'initiative, bien sûr, permettrait également d'éliminer les obstacles à la transition et à l'approvisionnement en facilitant une participation pancanadienne, la mise en commun des connaissances et, éventuellement, les achats en grandes quantités, ce qui donnerait probablement lieu à un produit moins coûteux à l'avenir, une fois que nous serons en mesure d'accélérer la prise en compte du genre de technologies et de méthodes d'entretien qui viennent avec ces autobus électriques.

Les investissements dans les transports en commun sont essentiels à la croissance économique et à la réduction des gaz à effet de serre. Ils contribuent à l'objectif du gouvernement du Canada concernant la mise en service de 5 000 autobus zéro émission — des autobus scolaires et autobus urbains — au cours des cinq prochaines années. De toute évidence, 5 000 autobus zéro émission équivaldraient à une réduction considérable des émissions et des gaz à effet de serre qui seraient sinon rejetés dans l'atmosphère et dans l'environnement par les autobus propulsés par des moteurs à essence ou diésel.

Au-delà des priorités immédiates du plan de croissance de 10 milliards de dollars, la BIC continuera de mettre l'accent sur les possibilités existantes et nouvelles de projets de transformation du transport en commun au Canada, comme le train léger sur rail — dont nous avons parlé —, le train régional, le métro et le transport en commun rapide par autobus. Ce sont toutes d'excellentes initiatives qui mèneront à de plus grands réseaux de transport, surtout dans les grandes villes comme Toronto ou Vancouver, ou dans les grandes villes de l'Ouest canadien comme Edmonton ou Winnipeg, etc.

Ces villes bénéficieraient de ce genre de technologie de pointe une fois que nous l'aurons déployée, ce qui ferait une énorme différence, et pas seulement comme moyen de transport public. Pensez simplement à l'impact de la réduction des émissions et à ce que cela signifierait pour les Canadiens qui vivent dans ces villes. Le smog que vous voyez par une chaude journée ensoleillée serait chose du passé, espérons-le — pas totalement, bien sûr, mais il y en aurait certainement beaucoup moins [*Difficultés techniques*].

Un autre investissement considérable de 2 milliards de dollars pour la modernisation des immeubles afin d'augmenter leur effica-

cité énergétique s'inscrit dans le plan de la BIC. Il aidera à améliorer l'efficacité énergétique des immeubles existants en collaboration avec les grands propriétaires immobiliers des secteurs privé et public pour moderniser les immeubles afin d'utiliser un éclairage adéquat, des thermopompes et ce genre de choses. Cela rendrait les immeubles beaucoup plus éconergétiques et beaucoup plus fonctionnels en plus, bien sûr, de permettre de les conserver à long terme.

L'initiative de la BIC financera les coûts d'investissement initiaux de la modernisation des immeubles afin d'augmenter leur efficacité énergétique, ce qui permettra de réaliser des économies à long terme grâce à l'efficacité qui en découlera.

Les investissements dans des projets à grande échelle vont certainement attirer des capitaux privés là où les investissements du secteur privé ont toujours été très limités en raison de la nature incertaine des économies prévues. La BIC peut jouer un rôle important dans la démonstration de ce marché et établir les antécédents nécessaires pour attirer des capitaux du secteur privé.

• (1855)

La BIC est en train de créer un instrument de crédit grand public, commercialisé à grande échelle et destiné à attirer de nouveaux participants sur le marché au-delà des grands fabricants d'équipement et des entreprises de services énergétiques qui seraient présents sur le marché limité actuel. L'inefficacité, la consommation d'énergie et les immeubles commerciaux sont une source importante de gaz à effet de serre, de sorte que les immeubles éconergétiques réduiront les émissions de gaz à effet de serre et contribueront à la transition du Canada vers un avenir sobre en carbone.

Le plan climatique du gouvernement du Canada fait de l'efficacité énergétique des immeubles une priorité clé, puisque l'énergie pour chauffer et climatiser les immeubles représente 12 % des émissions de gaz à effet de serre du Canada. De toute évidence, la résolution de ce problème serait un élément important pour atténuer les changements climatiques dans le cas des immeubles commerciaux et publics.

Il y a aussi 2,5 milliards de dollars consacrés à l'électricité et à l'énergie propres. Nous aimons en entendre parler. Dans l'Est du Canada, on parle de la boucle de l'Atlantique quand on parle d'énergie hydroélectrique. L'énergie propre remplacerait les centrales au charbon et créerait de l'énergie plus propre pour l'ensemble du Canada dans différentes régions du pays.

J'aurais pensé que le NPD serait d'accord, et je suis surpris de constater qu'il envisage d'appuyer la motion. Bien sûr, nous avons déjà entendu cela au cours du débat, mais il est important de souligner...

• (1900)

**M. Taylor Bachrach:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je veux donner à mon collègue la chance de reprendre son souffle et de prendre une gorgée d'eau. Cela me permettra de dire que la discussion dure depuis une demi-heure et, à moins que je me trompe lourdement, nous débattons d'une motion concernant le Lake Erie Connector. Je n'ai rien entendu au sujet de ce projet.

Je me demande si, de la façon la plus respectueuse possible, je pourrais ramener mon collègue au sujet à l'étude, c'est-à-dire le Lake Erie Connector et la production de documents. Je crois que c'est le sujet de la motion dont nous sommes saisis.

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Je tiens à dire à tous les députés que je suis de très près les observations qui sont faites. Nous débattons actuellement de l'amendement à la motion. L'amendement, bien sûr, vise à fournir des documents d'une certaine façon au légiste. Ce sont les documents caviardés. Je retiens des observations de M. Rogers que... Une grande partie de ce qu'il dit concerne les répercussions de la présentation de ces documents et, par conséquent, les répercussions sur la BIC elle-même, son existence et les projets qui sont encouragés par l'entremise de la BIC.

Encore une fois, je demande à tous les membres de s'en tenir au débat sur l'amendement à l'étude. Je réitère que je vais surveiller de près les observations qui sont faites.

Monsieur Rogers, vous avez la parole.

**M. Churence Rogers:** Merci, monsieur le président.

Je signale à mon distingué collègue que j'ai commencé mon intervention en disant que cette motion met en péril les projets que la BIC a cernés et que nous avons cernés comme gouvernement, etc. Ce que j'essaie de démontrer, c'est ce qui pourrait résulter de l'adoption d'une telle motion, de la motion amendée, etc.

Je voulais simplement démontrer que ces projets sont d'une importance capitale. Si nous faisons quelque chose pour contourner et empêcher ce genre de choses, les projets dont je parle, alors il est évident que nous avons échoué comme groupe.

Je vais donner quelques autres exemples liés à l'énergie propre. Lorsque nous parlons des investissements de la BIC dans la production, le transport et le stockage d'énergie propre au cours des trois prochaines années, un investissement de 2,5 milliards de dollars constitue une étape importante pour réaliser l'intention de la BIC d'investir à moyen terme 5 milliards de dollars dans l'énergie propre.

L'intérêt de la BIC concernant l'énergie propre comprendra la production et le stockage d'énergie renouvelable et des investissements dans le transport interprovincial et territorial qui peuvent stimuler la promotion de l'énergie propre. Dans le cadre de ces initiatives, la BIC travaillera avec les collectivités autochtones à la transition vers une énergie plus propre et des sources d'énergie plus fiables.

Ces projets d'énergie propre sont souvent retardés, voire annulés en raison de difficultés de financement et de lacunes dans la structure du capital. Pour contribuer à la réalisation de projets d'énergie propre, la BIC fournira des capitaux à faible coût et à long terme, souvent liés à des sources de revenus qui ne suffisent généralement pas aux investisseurs traditionnels dans des titres de créance et des capitaux propres.

En travaillant avec les gouvernements et les promoteurs de projets à la réalisation de projets d'énergie propre, la BIC structurera ces investissements de manière à accroître l'utilisation des capitaux du secteur privé, à réduire le coût en capital moyen pondéré qui est généralement associé à ces projets et à offrir une certitude quant aux rendements à long terme des titres de créance et des capitaux propres. Elle va transférer davantage au reste du secteur privé les

travaux de construction et l'exploitation, de sorte que les investissements dans l'énergie propre entraîneront une réduction des émissions de gaz à effet de serre et aideront le Canada à atteindre ses objectifs de réduction des émissions pour 2030 et 2050. Par conséquent, les investissements et la participation de la BIC à ces projets sont d'une importance capitale.

Une autre somme de 500 millions de dollars a été prévue pour accélérer le projet. En plus des cinq initiatives décrites précédemment et d'après son plan de croissance, la BIC investira dans la diligence raisonnable et les travaux de construction préliminaires afin d'accélérer les projets d'infrastructure à impact élevé dans lesquels la BIC prévoit de faire un investissement à long terme.

L'objectif de l'accélération du projet est de mener à terme plus rapidement les études, les rapports techniques et l'analyse nécessaires pour raccourcir les chemins critiques menant à la construction. Tout capital visant à financer les activités de développement et les travaux préliminaires sera structuré de manière à ce que ces sommes soient éventuellement intégrées aux investissements de la BIC dans ces projets.

Comme nous le savons, il faut des années pour planifier et élaborer de grands projets d'infrastructure. Bon nombre des témoins que nous avons entendus au Comité ont parlé de la BIC et de projets d'infrastructure et de développement. Quiconque a travaillé au niveau municipal ou provincial sait que l'élaboration de projets comme celui du lac Érié exige beaucoup de planification et ne peut se faire du jour au lendemain. Il faut souvent des années pour arriver.

L'accélération des projets peut créer plus de possibilités immédiates d'emplois et de croissance économique. Nous le savons, bien sûr. C'est pourquoi on investit 500 millions de dollars pour accélérer les projets.

• (1905)

Monsieur le président, je terminerai en disant que les secteurs dont je viens de parler et sur lesquels la BIC se concentre... J'ai cerné certains des secteurs et des possibilités, et je vais revenir à ma première observation lors de la réunion précédente, à savoir qu'en adoptant une motion comme celle-ci, nous parlons de mettre en péril certains de ces projets et tous les emplois dont j'ai parlé, les 60 000 emplois d'un bout à l'autre du pays qui peuvent être créés au cours des deux ou trois prochaines années dans le cadre des partenariats entre la BIC, les provinces, les municipalités et les collectivités autochtones. Certaines des personnes qui ont comparu devant le Comité en ont parlé.

Mme Jaczek a déjà parlé de la valeur du projet du lac Érié et de ce qu'il signifie pour les gens de sa région, assurément, et pour les gens de l'Ontario.

Monsieur le président, je vous remercie de votre indulgence et je vous redonne maintenant la parole. Je vous remercie de me donner l'occasion de présenter tous ces renseignements importants concernant la BIC.

**Le président:** Merci, monsieur Rogers.

Nous allons maintenant passer à Mme Jaczek.

Madame Jaczek, vous avez la parole.

**Mme Helena Jaczek:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai eu des problèmes de connexion, alors j'espère qu'il n'y aura pas d'interruption.

Je pense qu'il est vraiment important que tout le monde se rende compte que, bien que cette motion porte sur un projet en particulier, le projet Lake Erie Connector, s'il déraile en raison des conditions que M. Scheer a incluses dans son amendement et que les entreprises se retirent de cet important projet, vous mettez vraiment en péril tous les autres projets qui attendent l'approbation et la confirmation de la BIC. Par conséquent, je pense qu'il est important de bien comprendre quelles sont les priorités et les responsabilités de la BIC, comme l'a très clairement expliqué la ministre tout récemment au nouveau président du conseil.

Je pense que nous pouvons tous reconnaître que l'infrastructure joue un rôle crucial dans l'édification de notre pays et la croissance de notre économie. La Banque de l'infrastructure du Canada est la pierre angulaire du plan du gouvernement du Canada visant à bâtir une infrastructure véritablement transformationnelle dans l'intérêt public, à créer de bons emplois et à passer de façon ambitieuse à la carboneutralité d'ici 2050.

La ministre, L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités), a écrit à Tamara Vrooman, la nouvelle présidente du conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada, pour lui présenter un énoncé à jour des priorités et des responsabilités. Si vous avez eu l'occasion de jeter un coup d'œil aux qualifications de la présidente du conseil d'administration, Tamara Vrooman est tout d'abord la PDG de l'Administration aéroportuaire de Vancouver. Les biographies des autres membres du conseil se trouvent toutes sur le site Web, et ils semblent particulièrement compétents pour être les intendants de la Banque de l'infrastructure du Canada. Ils ont de très bons CV dans les domaines des finances et des marchés publics. J'estime donc qu'il s'agit d'un excellent conseil d'administration.

Le Comité a entendu le témoignage de M. Cory, le nouveau PDG. Il jouit d'une excellente réputation, du temps où il dirigeait Infrastructure Ontario.

Dans sa correspondance à Mme Vrooman, la ministre a énoncé les attentes du gouvernement à l'égard des activités de la Banque dans cinq secteurs prioritaires, soit les transports en commun, l'infrastructure verte, le commerce et le transport, la large bande et les énergies propres. De toute évidence, il s'agit d'un vaste éventail de secteurs importants pour nous tous. La Banque de l'infrastructure du Canada fait déjà des progrès dans ces secteurs prioritaires alors qu'elle met en œuvre son plan de croissance, qui vise à investir 10 milliards de dollars au cours des trois prochaines années dans des initiatives stratégiques telles que les autobus zéro émission et la modernisation des immeubles afin d'augmenter leur efficacité énergétique, ce qui est extrêmement important et prisé, du moins ici en Ontario; l'irrigation agricole; les services à large bande, que le Comité a étudiés; les énergies renouvelables et le stockage de l'énergie.

Bien entendu, ces investissements aideront à faire croître notre économie, à créer de bons emplois, à bâtir des collectivités inclusives et à appuyer les objectifs du Canada en matière de climat.

Pour donner suite à l'engagement du gouvernement de combler le déficit d'infrastructure des Autochtones — et mon collègue, M. Rogers, en a parlé — et pour appuyer la prospérité des collectivités autochtones, le gouvernement a fixé comme objectif à la BIC d'investir au moins 1 milliard de dollars en tout dans ses cinq

secteurs prioritaires dans des projets générateurs de revenus qui profitent aux peuples autochtones. Encore une fois, des témoins nous ont dit à quel point c'était un aspect prisé et important.

La banque a récemment annoncé un partenariat pour le projet Stockage d'énergie Oneida. Il s'agit d'un exemple des projets ambitieux que cette nouvelle cible d'investissement pourrait débloquent.

Alors que le gouvernement entreprend la toute première évaluation nationale de l'infrastructure au Canada, la BIC fournira des services consultatifs pour aider à déterminer les besoins dans l'environnement bâti du Canada, particulièrement en ce qui concerne le rôle du secteur privé et des investisseurs. Il s'agit, bien sûr, d'avoir cette base de référence pour mesurer ce que nous avons, où nous voulons aller et ce que nous devons faire pour y arriver.

- (1910)

Ces travaux compléteront les efforts globaux du gouvernement du Canada en matière d'infrastructure durable et pour rebâtir en mieux. Permettez-moi de citer L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités), qui a comparu devant notre comité tout récemment. Elle a dit:

La Banque de l'infrastructure du Canada a en main tous les éléments clés pour offrir aux Canadiens les emplois, la croissance et les infrastructures nationales qui nous mèneront vers un avenir carboneutre. Je suis convaincue que, grâce à sa nouvelle direction et à des priorités claires, notamment un nouvel engagement à cerner les possibilités d'investissement dans de grands projets en partenariat avec les populations autochtones, la Banque contribuera à la reprise économique du Canada et à la mise en place des infrastructures dont nous avons besoin pour la réussite à long terme de notre pays.

Pourquoi voudrions-nous compromettre un objectif ambitieux comme celui que la ministre a énoncé?

La BIC a été créée en tant qu'outil de financement novateur pour répondre aux besoins importants de notre pays en matière d'infrastructure, dans le cadre du plan historique Investir dans le Canada du gouvernement. Elle a été dotée de 35 milliards de dollars pour soutenir des projets d'infrastructure dans tout le pays et pour attirer des investissements de partenaires privés dans le cadre de ces projets.

La BIC est une société d'État qui mène ses activités de manière indépendante du gouvernement. L'Énoncé des priorités et des responsabilités est utilisé par les ministres pour communiquer aux sociétés d'État les priorités et les attentes du gouvernement. Bien que le gouvernement fixe les priorités de la BIC, le conseil d'administration de la Banque est responsable de la gouvernance et de la supervision continues de l'organisation, des décisions finales d'investissement, de la planification prospective, et de l'orientation stratégique. Comme je l'ai dit, à mon avis, après avoir examiné les qualifications des administrateurs, ils sont parfaitement capables de le faire.

Comme les autres sociétés d'État fédérales, la BIC doit rendre des comptes au gouvernement, au Parlement, et au public par le biais d'un plan d'entreprise et d'un rapport annuel. Récemment, la BIC a annoncé son Plan de croissance visant à investir 10 milliards de dollars au cours des trois prochaines années dans des projets d'infrastructure qui aideront les Canadiens à retourner au travail et devraient créer environ 60 000 emplois dans tout le pays. Bien entendu, tout cela est lié à l'amélioration de la situation après la COVID-19.

Je pense qu'il vaut la peine d'examiner directement l'énoncé des priorités et des responsabilités lui-même parce qu'il donne une meilleure idée de la façon dont la BIC est chargée d'attirer des investissements privés et institutionnels pour que l'argent des contribuables aille plus loin, quelque chose qui, j'en suis sûre, intéresse vivement nos collègues conservateurs. Il explique également comment l'adoption par notre comité d'une motion comme celle dont nous débattons aujourd'hui nuirait injustement à ce mandat.

Je vais lire la lettre contenant l'énoncé des priorités et des responsabilités que la ministre de l'Infrastructure et des Collectivités a adressée à la présidente du conseil d'administration de la BIC. Elle dit:

En tant que ministre responsable de la Banque de l'infrastructure du Canada, BIC, je suis heureuse de vous fournir le présent Énoncé des priorités et des responsabilités à l'attention du conseil d'administration de la BIC, du président-directeur général et de la direction. Alors que la BIC entre dans la prochaine phase de son développement, cette lettre établit les priorités du gouvernement envers la BIC pour la guider dans ses engagements et dans l'élaboration de son prochain plan d'entreprise et ainsi mettre claires les responsabilités de la BIC envers le gouvernement et le public.

Nous faisons face à une crise sanitaire et économique causée par la pandémie de la COVID-19 et le gouvernement du Canada prend des mesures énergiques et rapides pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens, stabiliser notre économie et stimuler la croissance, et appuyer les collectivités dans l'ensemble du Canada. La reprise du Canada à la suite de cette crise nécessitera l'harmonisation des efforts de toutes les institutions et l'infrastructure continuera de jouer un rôle essentiel pour appuyer la création d'emplois, préparant ainsi le terrain pour la croissance à long terme, la promotion de l'inclusion et la mise en place d'une économie propre et à faibles émissions de carbone. Ce document se base sur l'Énoncé des priorités et des responsabilités précédent daté du 20 décembre 2017, et sur d'autres orientations fournies par le gouvernement, et reflète l'évolution des priorités du gouvernement pour la BIC. La BIC peut et doit jouer un plus grand rôle en cette situation de crise – qui est aussi une période de possibilité pour mieux reconstruire – tout en se concentrant sur la reprise de notre économie et en répondant aux conditions changeantes au Canada et dans le monde.

● (1915)

La BIC a été créée pour s'assurer que les Canadiens profitent d'une infrastructure moderne et durable grâce à des partenariats entre les gouvernements et le secteur privé. Elle accomplit cela au moyen de ses responsabilités de base dans l'investissement, les services consultatifs et la recherche qui tire profit du capital et de l'expertise du secteur privé pour atteindre les résultats publics et obtenir de la valeur pour les contribuables.

La BIC aide à mieux utiliser les fonds publics en investissant dans des projets d'infrastructure dans l'intérêt public qui génèrent des revenus et en élaborant des outils financiers novateurs. Le but est de construire plus d'infrastructure dans l'ensemble du pays. Il est essentiel que la BIC collabore avec les partenaires d'investissement fédéraux, provinciaux, territoriaux, municipaux, autochtones et du secteur privé pour transformer la façon dont l'infrastructure est planifiée, financée et bâtie.

Le modèle de la BIC est une composante de la *plan Investir dans le Canada*, conçu pour répondre aux besoins en infrastructure importants de notre pays et à la pression financière qui est placée sur les ressources du gouvernement. Nous devons attirer de nouveaux investissements de partout. Les familles et les entreprises veulent s'installer et se construire là où, selon eux, l'infrastructure est moderne, propre et résiliente. Le Canada a une excellente occasion pour devenir l'économie à faibles émissions en carbone sur laquelle se ruent les investisseurs mondiaux — si nous continuons de faire des choix intelligents maintenant.

Le gouvernement a attribué, et le Parlement a approuvé, un montant de 35 milliards de dollars pour la BIC afin qu'elle remplisse son objectif et ses fonctions, tel qu'établi dans la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada*. La BIC devrait gérer prudemment son portefeuille pour que les dépenses nettes faites par le gouvernement du Canada demeurent inférieures à 15 milliards de dollars. Vous trouverez dans l'annexe A les priorités du gouvernement pour les investissements, les conseils et les recherches de la BIC, ainsi qu'une orientation sur la collaboration avec le gouvernement.

En tant que société d'État qui exerce ses activités sans lien de dépendance avec le gouvernement, le conseil d'administration de la BIC est responsable de la gouvernance continue de l'organisation et de la supervision de ses activités, de ses décisions d'investissements, et de la planification et de l'orientation stratégi-

que, conformément aux priorités du gouvernement du Canada. La BIC doit être ouverte et transparente envers les Canadiens en ce qui a trait à ses opérations, ses investissements et ses processus décisionnels, tout en respectant la confidentialité des renseignements de nature délicate sur le plan commercial.

Je pense que ce paragraphe répond directement à la motion dont nous sommes saisis et aux questions importantes que bon nombre d'entre nous ont soulevées, concernant le fait que la motion pourrait très bien faire dérailler la confiance des entreprises dans la BIC.

L'énoncé continue comme suit:

La *Loi sur la gestion des finances publiques* exige que la BIC présente un plan d'entreprise aux fins d'approbation par le Conseil du Trésor afin de s'aligner avec le gouvernement sur une vision stratégique pour l'organisation, ainsi que l'approbation des budgets de fonctionnement et d'immobilisations pour que la BIC ait l'autorité financière pour remplir son objectif et ses fonctions.

L'annexe B décrit en détail:

[...] les responsabilités de la BIC envers le gouvernement fédéral et le public canadien, notamment de s'assurer que les fonctions d'investissements, de conseils et de recherches de la BIC créent des emplois, font croître notre économie et augmentent notre compétitivité tout en créant un avenir plus propre et plus inclusif.

Pour remplir pleinement son objectif et ses fonctions, la BIC devrait mettre à contribution une gamme variée de talents et de points de vue de partout au Canada, en plus de pratiques exemplaires internationales. Cela comprend un engagement continu pour la diversité de la main-d'œuvre dans

— l'organisation, la BIC —

et des efforts pour encourager l'inclusion d'une vaste gamme d'opinions et de points de vue dans la gouvernance et dans le processus décisionnel. En faisant cela, la BIC devrait tenir compte de la diversité des genres, linguistique, culturelle et régionale du Canada, y compris les points de vue uniques des peuples autochtones.

La BIC a une occasion sans précédent de livrer des projets d'infrastructure essentiels et novateurs qui maximisent la valeur pour les contribuables et profitent à tous les Canadiens, y compris de démontrer comment les partenariats entre les gouvernements et le secteur privé créent des emplois et de la croissance, contribuent à bâtir une société plus inclusive et luttent contre les changements climatiques.

● (1920)

[La ministre] s'engage à appuyer [la BIC] et tout le monde à la BIC pour réaliser ces objectifs. [Ses] responsables ministériels, ainsi que ceux dans les ministères partenaires et les organismes centraux, fourniront, comme toujours, à la BIC le soutien dont elle a besoin pour réussir à répondre aux besoins d'infrastructure des Canadiens et de leurs collectivités.

Comme M. Rogers l'a expliqué, les priorités du gouvernement sont nombreuses. Il y a cinq grands secteurs, et je pense qu'il convient de réfléchir sérieusement à leur importance.

Transports en commun, notamment les projets importants de transports en commun et les autobus zéro émission avec une cible à long terme de 5 milliards de dollars en investissements.

Il s'agit en fait d'un sujet dont les témoins qui se sont présentés devant le Comité de l'industrie, des sciences et de la technologie ont beaucoup parlé.

Infrastructure verte, notamment la modernisation des immeubles afin d'augmenter leur efficacité énergétique, de l'eau et des eaux usées avec une cible à long terme de 5 milliards de dollars en investissements.

Commerce et transport, notamment l'infrastructure des corridors commerciaux, des ponts, des services ferroviaires voyageurs et de l'agriculture, avec une cible à long terme de 5 milliards de dollars en investissements.

Large bande,

— dont nous avons tellement entendu parler —

notamment pour les collectivités non desservies et sous-desservies pour la connectivité à large bande avec une cible à long terme de 3 milliards de dollars en investissements.

Énergie propre, notamment les énergies renouvelables, les systèmes énergétiques, le stockage, ... et la transmission avec une cible à long terme de 5 milliards de dollars en investissements.

Parce qu'ils nous permettront de mieux reconstruire, ces cinq secteurs ont une importance cruciale pour le Canada, mais ils nous donneront aussi la possibilité d'être un véritable modèle à envisager pour l'avenir.

Alors que le gouvernement entreprend la première évaluation de l'infrastructure nationale du Canada, la BIC devra participer aux consultations, aux recherches et à la prestation de conseils, particulièrement sur le rôle du secteur privé pour déterminer les besoins et les priorités d'infrastructure à long terme du Canada. Une telle évaluation est considérée comme une pratique exemplaire mondiale et est essentielle alors que notre gouvernement passe à la planification de la reprise et trace la voie à suivre vers la carboneutralité d'ici 2050.

Je vais maintenant me concentrer sur les responsabilités:

La BIC doit rendre des comptes au gouvernement fédéral et au public canadien au moyen des mécanismes établis dans sa loi habilitante, la Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada, ainsi que la législation qui s'applique à toutes les sociétés d'État, notamment la Loi sur la gestion des finances publiques, la Loi sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels et la Loi sur les langues officielles. La BIC a la responsabilité de respecter toutes ses obligations juridiques, y compris l'obligation de consulter les groupes autochtones et de s'assurer que tous les projets ont respecté l'évaluation environnementale et d'autres exigences réglementaires.

Le plan d'entreprise annuel de la BIC devrait établir comment la BIC investira, fournira des conseils et effectuera des recherches dans les secteurs prioritaires, notamment en détaillant les stratégies d'investissement et en s'assurant que les investissements génèrent des revenus et qu'ils respectent l'intérêt public. Le plan d'entreprise devrait expliquer le budget d'immobilisations et de fonctionnement total pour l'organisation, sur une période de cinq ans et devrait continuer de décrire comment la BIC effectuera les vérifications nécessaires et l'analyse alors qu'elle gèrera les ressources et le portefeuille d'investissements, y compris dans des scénarios d'investissements indésirables.

Afin de guider l'élaboration des plans d'entreprise futurs, la BIC doit travailler en partenariat avec Infrastructure Canada pour collaborer avec les responsables publics dans les ministères et organismes centraux pertinents pour éclairer l'élaboration du projet et les paramètres des initiatives de financement de la BIC. Cette mobilisation permettra à la BIC de s'aligner avec les priorités stratégiques, d'éviter les chevauchements avec les programmes du gouvernement et d'évaluer les risques associés aux investissements de la BIC.

La BIC doit rendre des comptes au gouvernement et aux Canadiens au moyen de son plan d'entreprise, qui comprendra des stratégies pour atteindre les objectifs et les résultats grâce aux activités de la BIC. Ce travail comprendra le cadre des résultats et de l'exécution avec une articulation claire des caractéristiques, seuils et risques pour les investissements ou les initiatives. De plus, le cadre devrait établir les résultats escomptés d'une initiative en particulier, comme la croissance économique ou la création d'emplois, les répercussions sur la diversité et l'inclusion, et les réductions prévues des émissions de gaz à effet de serre.

● (1925)

La BIC doit produire un rapport annuel sur ses opérations et activités qui est fourni à Infrastructure Canada, au Secrétariat du Trésor et qui doit être déposé au Parlement. Le rapport annuel doit comprendre de l'information sur les finances de la BIC, un rapport de vérificateur et de l'information sur la façon dont la BIC a respecté les objectifs et a atteint les résultats établis dans son plan d'entreprise.

Tel qu'exigé par la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada*, [la ministre] entreprendra un examen de la loi habilitante de la BIC d'ici le milieu de 2022 afin de s'assurer que ses dispositions et son fonctionnement permettent à la société de remplir son objectif et ses fonctions, et de respecter les objectifs stratégiques du gouvernement. Il s'agira d'une occasion pour examiner les répercussions de la BIC à ce jour, d'envisager les changements du contexte et des leçons apprises, et de s'assurer que la BIC est bien préparée pour réussir tout au long de son mandat.

Il me semble que cet énoncé des priorités et des responsabilités est extrêmement complet. Dans une certaine mesure, il explique que l'on a affaire à de très grands projets qui exigent énormément de consultations, d'examen et de recherches; il s'agit certainement de projets très longs à réaliser, mais nous sommes sur la bonne voie.

En ce qui concerne le projet de raccordement électrique sous le lac Érié, vous vous souviendrez peut-être, d'après ce qu'on a dit lors de notre dernière réunion, qu'il a en fait commencé en 2014. Donc, à ce stade-ci, le faire dérailler par cette motion en particulier qui demande des renseignements qui, à mon avis, ne servent absolument à rien d'autre qu'à compromettre le travail futur de la BIC...

M. Scheer a dit très clairement ce qu'il pense de la BIC, et j'ai l'impression que le but de cette motion est simplement de faire échouer le projet du lac Érié, d'éventuellement mettre en péril l'avenir de la BIC et, ainsi, de faire en sorte que, ce qu'il ne cesse de dire — à savoir que la BIC est actuellement un échec — devienne une prophétie autoréalisatrice.

Par conséquent, je n'accepterai certainement pas l'amendement ni la motion originale.

Merci, monsieur le président.

● (1930)

**Le président:** Merci, madame Jaczek.

Je vais maintenant donner la parole à M. Fillmore.

Monsieur Fillmore, vous avez la parole.

**M. Andy Fillmore:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je veux commencer mon intervention en faisant référence au rappel au Règlement de M. Bachrach.

Nous nous concentrons tous sur la pertinence de ce que nous disons ici ce soir. La motion elle-même et l'amendement dont nous débattons ouvrent toute grande une porte dangereuse. Ce n'est pas seulement une porte que mes collègues et moi devons maintenant franchir. C'est en fait une porte par laquelle les futurs investisseurs vont sortir, ce qui représentera probablement une grande perte.

L'un des secteurs sur lesquels, nous le savons, la Banque canadienne d'infrastructure se concentre, et où nous avons l'intention d'attirer des capitaux privés et institutionnels, et où, si nous n'y parvenons pas, la situation pourrait être particulièrement préjudiciable, est celui des infrastructures autochtones. La dernière chose qu'il nous faut pour le moment, c'est une motion ou un amendement comme ceux dont nous débattons, qui mettrait en péril la capacité de la Banque canadienne d'infrastructure à construire des infrastructures indispensables dans les endroits qui en ont le plus besoin.

Au cours de réunions précédentes, nous avons parlé du mal que pourraient faire cette motion et cet amendement aux investisseurs et à leur volonté de participer. N'oublions pas non plus le préjudice potentiel pour les futurs bénéficiaires de ces investissements. C'est une affaire très sérieuse.

J'aimerais vous citer brièvement Ehren Cory, PDG de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui a dit:

L'Initiative de la BIC est un engagement envers des partenariats collaboratifs, respectueux et bénéfiques avec les communautés autochtones. Le BIC est un outil unique pour combler les lacunes en matière d'infrastructures dans ces communautés grâce à un financement novateur. Ceci est un autre exemple de l'action de la BIC qui se concentre sur les investissements pour fournir des infrastructures novatrices. Lorsque les communautés autochtones se développent et prospèrent de manière durable, tout le Canada en profite.

De plus, comme l'indique un communiqué de presse:

La Banque de l'infrastructure du Canada a récemment annoncé « le lancement de l'Initiative d'infrastructures autochtones (IICA) qui permettra la construction de nouveaux projets d'infrastructure dans les collectivités autochtones. L'Initiative de la BIC générera plus d'investissements dans des projets essentiels à la croissance économique et à la protection de l'environnement dans les collectivités autochtones partout au Canada. »

Voici ce que le ministre des Services aux Autochtones, Marc Miller, avait à dire:

Cela fait bien trop longtemps qu'un déficit en infrastructure existe chez les Premières Nations, les Inuits et les communautés des Métis. Services aux Autochtones Canada salue la nouvelle Initiative d'infrastructures pour les communautés autochtones car elle aidera à faire progresser l'engagement du gouvernement du Canada à combler le déficit majeur en infrastructure tout en soutenant la création de richesses et d'emplois dans les collectivités autochtones.

J'aimerais parler un instant de l'expérience que j'ai vécue au cours de la 42<sup>e</sup> législature en tant que président du Comité des affaires autochtones et du Nord. À ce titre, j'ai dirigé une étude sur les taux de suicide extrêmement élevés chez les jeunes Autochtones. Dans le cadre de cette étude, les membres du Comité et moi-même — je ne vois aucun de mes collègues du Comité ce soir — avons eu l'occasion de nous rendre dans les collectivités nordiques et éloignées pour comprendre, voir et apprendre directement le genre de problèmes d'infrastructure qui existent là-bas.

Ce fut une expérience qui a changé ma vie. Et je n'exagère pas. Cette expérience a littéralement changé ma vie. Nous avons vu des collectivités où il n'y avait pas d'installations culturellement appropriées pour les cérémonies des couvertures, les cercles de la parole ou les cercles de guérison. Il n'y avait pas non plus d'infrastructures culturellement appropriées — ou, en fait, humainement appropriées — pour les soins médicaux, la protection des femmes et des enfants contre les agressions ou la guérison des toxicomanes. Il n'y avait pas d'infrastructure énergétique convenable, ni d'infrastructure de transport adéquate permettant aux étudiants autochtones qui allaient étudier au sud de retourner chez eux à un prix abordable pour célébrer les fêtes importantes et reprendre contact avec leur famille et leurs aînés. Nous connaissons tous les coûts exorbitants des déplacements entre le nord et le sud du Canada.

• (1935)

Le réveil provoqué par ce voyage m'a envoyé mener ma propre mission. Je me suis rendu à New York pour voir une pièce de théâtre écrite par une compagnie de théâtre d'Halifax, 2b Theatre. La pièce s'intitulait *Old Stock : A Refugee Love Story*, « Old Stock » étant une expression malheureuse prononcée par Stephen Harper à la veille des élections de 2015, qui distinguait et créait essentiellement deux catégories de citoyens canadiens: les anciens et les nouveaux Canadiens.

Pendant que j'étais à New York, j'ai pris l'initiative d'organiser une réunion aux Nations Unies avec le bureau qui gère les Objectifs de développement durable. J'étais tellement content qu'il soit prêt à m'accorder une audience.

Nous avons longuement parlé d'un certain nombre d'objectifs liés à la réconciliation et des besoins des collectivités autochtones du Canada en matière d'investissements et d'attention. Nous avons notamment abordé l'objectif six, eau potable et assainissement; l'objectif un, pas de pauvreté; l'objectif 17, partenariats pour la réalisation des objectifs; l'objectif 16, paix et justice; l'objectif 14, vie aquatique; et l'objectif 11, que j'arbore sur mon T-shirt chaque fois qu'il est propre — et il n'est pas souvent propre parce que je le porte beaucoup — villes et communautés durables.

Ce fut un moment très important pour moi de visiter ce bureau au 24<sup>e</sup> étage, probablement, de l'édifice des Nations Unies sur la rive de l'East River. Ce qu'on m'a dit, c'est que dans son travail de réconciliation, le Canada est un chef de file pour le monde. C'était en 2018. Nous avons fait beaucoup de chemin depuis et, bien sûr, nous avons en encore beaucoup à faire, et la Banque de l'infrastructure du Canada se trouve sur le chemin à parcourir pour arriver à la réconciliation.

Ce fut une autre expérience qui a changé ma vie: être assis dans ce bureau avec des professionnels qui ont consacré leur vie aux Objectifs de développement durable de l'ONU et, en particulier, ceux qui travaillent pour les collectivités autochtones.

Comme on l'a déclaré, les collectivités des Premières Nations, des Inuits et des Métis « auront l'occasion de collaborer avec la BIC pour faire des investissements novateurs dans des projets visant à combler les lacunes en matière d'infrastructures dans les collectivités autochtones ». Je tiens à citer ce que Perry Bellegarde, le Chef national de l'Assemblée des Premières Nations, a dit à ce sujet:

L'Initiative de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) est une étape majeure vers la réduction du déficit d'infrastructure chez les Premières Nations. De plus, elle donne la priorité aux projets d'énergie verte...

— comme le projet du lac Érié —

ce qui est cohérent avec l'effort global d'action pour le climat. Je soutiens les efforts que déploie la BIC pour collaborer directement et efficacement avec les Premières Nations, ce qui mènera à des investissements indispensables pour de meilleures infrastructures et une croissance économique durable.

Voilà donc ce qu'a affirmé le Chef national Perry Bellegarde.

Les projets financés par la Banque de l'infrastructure du Canada ont le potentiel de fournir davantage d'énergie à faibles émissions de carbone. Ils ont le potentiel d'accroître la sécurité énergétique, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la connectivité à large bande.

J'aurais dû mentionner que, lorsque nous étudions les taux élevés de suicide chez les jeunes Autochtones, la connectivité en ligne en était une cause majeure et même fondamentale... Nous avons atterri à Iqaluit et, comme le font beaucoup de personnes, une fois que j'ai trouvé l'endroit où j'allais dormir ce soir-là, j'ai ouvert mon ordinateur portable pour vérifier sur Facebook ce que mes électeurs disaient et qui essayait de me joindre. Je n'ai pas pu me connecter à Facebook. Maintenant, imaginez être une jeune personne dont toute la vie sociale tourne autour d'Internet et ne pas avoir accès à Facebook à cause d'une piètre infrastructure numérique.

Ne banalisons pas le problème en parlant simplement d'infrastructure sociale. C'est aussi l'infrastructure du commerce, de l'innovation, de la santé et de la télésanté. On parle ici d'investissements fondamentaux dont les collectivités des Premières Nations ont besoin pour vivre la vie que les membres de ce Comité, dont je fais partie, tiennent pour acquise tous les jours. Nous ne devons pas croire que cela va de soi. Nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour permettre à ces collectivités de vivre comme nous le faisons.

Les projets communautaires générateurs de revenus peuvent provenir de n'importe quel secteur prioritaire de la BIC, qu'il s'agisse d'infrastructure verte, d'énergie propre, de services à large bande, de transports en commun, de commerce ou de transport, comme je l'ai mentionné.

• (1940)

Cette Initiative d'infrastructures pour les communautés autochtones, l'IICA, est une étape importante de l'investissement dans des projets d'infrastructures qui profitent aux communautés autochtones. L'un des partis qui siègent à ce comité a souligné l'importance d'investir dans les infrastructures des communautés des Premières Nations. Je voudrais vraiment que ses membres s'aperçoivent que cette motion dangereuse et imprudente et que cet amendement tout aussi imprudent entravent justement l'aide qu'ils promettaient pendant leur campagne et qu'ils préconisent presque quotidiennement à la Chambre des communes.

L'élaboration de cette initiative s'inspire des commentaires de dirigeants, de communautés et d'organismes d'infrastructures autochtones et favorise l'accès au capital pour les projets communautaires. Permettez-moi de citer Natan Obed, que je considère sinon comme un ami, tout au moins comme une proche relation. Le président d'Inuit Tapiriit Kanatami, M. Obed, a souligné:

Il faudra des investissements majeurs à long terme pour bâtir les infrastructures dont les Inuits ont besoin pour prospérer. Des programmes novateurs comme l'IICA s'ajoutent aux outils financiers que nous pouvons utiliser pour commencer à combler l'écart qui existe depuis longtemps en matière d'infrastructures entre l'Inuit Nunangat et d'autres régions du Canada.

Il demande simplement que nous commencions à combler ces écarts. Je vous en prie, ne laissez pas cette motion et cet amendement empêcher la communauté de M. Obed de commencer à combler ces écarts.

Dans le cadre du lancement de l'Initiative sur l'infrastructure des communautés autochtones, la Banque de l'infrastructure du Canada a élargi son équipe spécialisée d'investissement autochtone afin de fournir des conseils, d'élaborer des projets avec les communautés et de faire preuve de diligence raisonnable à l'interne pour appliquer toutes les possibilités d'investissement dans ces projets. En réponse à l'énoncé des priorités et des responsabilités de la ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, la Banque de l'infrastructure du Canada a rapidement fixé un objectif d'au moins un milliard de dollars pour les infrastructures autochtones dans ses secteurs prioritaires. Je le répète, un milliard de dollars. Cette motion et cet amendement font obstacle à cela.

J'ai parlé du besoin que j'ai constaté personnellement et que les membres du Comité ont vu eux aussi. Il faut absolument investir dans les infrastructures des communautés autochtones du Canada. Nous ne pouvons pas laisser des motions frivoles et partisans faire obstacle à cela.

L'hon. Catherine McKenna a affirmé que:

Nous avons une excellente occasion de travailler en partenariat avec les communautés des Premières Nations, des Inuits et des Métis pour construire d'importantes infrastructures qui profitent à leurs communautés sur le plan économique, qui créent des emplois et qui corrigent le manque d'infrastructures chez les Autochtones. C'est pourquoi j'ai fixé une nouvelle cible pour que la Banque de l'infrastructure du Canada, la BIC, investisse au moins un milliard de dollars dans des projets d'infrastructures générateurs de revenus qui avantageront les peuples autochtones et qui seront menés en partenariat avec eux. Je suis très heureuse de constater que, dans le cadre de cette initiative, la BIC fera progresser des projets à plus petite échelle et hâtera l'atteinte de cet objectif.

Je tiens à rappeler aux membres du Comité que la Banque de l'infrastructure du Canada a été créée pour servir de catalyseur — oui, de catalyseur — des projets d'infrastructures générateurs de revenus qui appuient l'intérêt public et qui soutiennent la croissance économique des Canadiens. Elle n'a pas été conçue pour les empêcher. Elle n'a pas été conçue pour obéir

aux motions et aux amendements qui font d'elle un obstacle à ce genre d'investissements, comme semblent le souhaiter les partis de l'opposition. L'Initiative sur l'infrastructure des communautés autochtones donne un nouvel élan à la Banque de l'infrastructure du Canada, qui met l'accent sur la mise en œuvre de son plan de croissance en investissant dans les communautés, en investissant dans les projets des secteurs prioritaires et en construisant des infrastructures afin faire croître l'économie à long terme.

Je vais maintenant à rappeler aux membres du Comité ce que David Chartrand, porte-parole national et vice-président du Ralliement national des Métis, a dit:

Le manque d'infrastructures entrave le développement social et économique des communautés métisses dans bien des domaines. Nous sommes convaincus que cette initiative de la Banque de l'infrastructure du Canada est une étape importante pour corriger le manque d'infrastructures dans nos communautés, car le gouvernement du Canada s'est engagé à travailler avec la Nation Métisse pour combler ce manque d'ici à 2030.

• (1945)

Les dirigeants autochtones répètent sans cesse qu'il faut combler l'écart, investir dans les communautés et aider les Autochtones, et la BIC est en mesure de le faire.

À titre d'exemple des progrès de ce plan de croissance, le protocole d'entente récemment annoncé par la Banque de l'infrastructure du Canada sur le projet de stockage d'énergie de l'Oneida est un partenariat entre NRStor Inc. et la Six Nations of the Grand River Development Corporation. Ce sera la plus grande installation de stockage d'énergie au Canada. L'investissement dans les communautés des Premières Nations, la transition du Canada vers une économie à faibles émissions de carbone, la création d'emplois et la création d'une économie inclusive à laquelle tous les Canadiens peuvent participer sont au cœur du mandat de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais m'attarder un instant sur le projet de stockage d'énergie d'Oneida. C'est une occasion incroyable pour le Canada de favoriser la croissance économique des Premières Nations. Un autre domaine dans lequel la BIC fait de grands progrès, comme nous en avons discuté, est celui des projets d'énergie propre, comme Erie Connector et bien d'autres.

Ces mesures profitent aux Canadiens sur le plan économique. Elles profitent à nos citoyens et aux générations futures en luttant contre les changements climatiques.

Si les membres du Comité s'en souviennent, la dernière fois que nous avons fait du porte-à-porte, en 2019, nous n'avons pas entendu que des professionnels à mi-carrière et des retraités nous parler des changements climatiques. Nous avons entendu des étudiants, des jeunes ainsi que des Canadiens plus âgés qui étaient nouvellement convaincus de la gravité des changements climatiques parce que leurs enfants en parlaient. Les familles de partout au pays en discutaient régulièrement autour de la table.

Cette lutte contre les changements climatiques dans le monde entier est très importante. C'est aussi un domaine où de grands fonds de capitaux privés et institutionnels peuvent servir à construire plus d'infrastructures encore plus rapidement au profit des Canadiens. Je le répète, on ne peut pas mener un plan climatique solide si l'on n'a pas une forte économie.

L'action climatique est une proposition de développement économique. Elle créera des emplois, sauvera la planète et assurera un avenir à nos enfants. Si l'opposition obtient ce qu'elle veut et décide de nuire intentionnellement à la capacité qu'a la Banque de l'infrastructure du Canada de remplir sa mission, nous ne serons pas en mesure de fournir notre meilleur rendement. Nous aurons de la peine à respecter notre promesse d'établir une consommation carbone neutre.

Je vais vous citer un excellent exemple récent des changements que la Banque de l'infrastructure du Canada a apportés dans le cadre d'un projet d'énergie propre.

Plus tôt cette année, la Banque de l'infrastructure du Canada et Oneida Energy Storage LP ont signé un protocole d'entente sur le projet de stockage d'énergie d'Oneida en Ontario. Oneida Energy Storage LP est une coentreprise regroupant NRStor Incorporated et, comme je l'ai mentionné, la Six Nations of the Grand River Development Corporation. Ce protocole d'entente confirme la collaboration de la BIC avec Oneida Energy Storage LP pour ce projet. La BIC et Oneida Energy Storage LP ont conclu une entente sur l'investissement que la BIC injectera dans le projet. Cet investissement sera confirmé au sortir d'une diligence raisonnable complète et d'une décision finale d'investissement au printemps 2021.

Ce partenariat est un nouveau pas en avant pour la BIC, qui doit fournir de nouvelles infrastructures d'énergie propre dans le cadre de son plan de croissance de 10 milliards de dollars.

Ce projet résout un nombre incroyable de problèmes auxquels nous devons remédier de toute urgence: l'investissement dans les Premières Nations, l'énergie propre, la création d'emplois, la croissance économique et la reprise après la pandémie. Tout est là. C'est à cela que sert la BIC.

● (1950)

Le projet proposé représente le plus important du genre au Canada. Il s'agit d'un parc de batteries qui comprend l'aménagement d'une installation de stockage d'énergie de 250 mégawatts / 1 000 mégawattheure dans le Sud-Ouest de l'Ontario. Ce projet permettrait de produire de l'électricité propre et fiable. L'installation rendrait possible le stockage des surplus d'électricité et d'énergie renouvelable en dehors des périodes de grande consommation. L'énergie pourrait être envoyée dans le réseau de l'Ontario lorsque la demande est à son maximum. Qui plus est, l'installation contribuerait à stabiliser le secteur de l'électricité de l'Ontario en fournissant d'importants services d'équilibrage du réseau.

En aidant à mieux utiliser les actifs existants, on générerait des gains d'efficacité plus importants. Cela rendrait le système d'électricité plus abordable et plus rentable.

Quels seraient les avantages de la participation de la BIC à ce projet? La BIC tisse des liens avec tous les ordres de gouvernement — du moins en l'absence de motions aussi néfastes que celle dont nous débattons actuellement —, les communautés autochtones et les investisseurs privés et institutionnels. Son équipe d'experts en infrastructures mène des analyses de marché. Elle fournit aussi une expertise spécialisée en matière d'exploitation et d'investissement. Cela comprend des modèles financiers novateurs, la structuration de projets et des options d'approvisionnement pour soutenir les promoteurs de projets.

Cette participation repose sur les concepts des relations, de la confiance, de l'équité contractuelle et du caractère raisonnable auxquels cette motion et cet amendement s'opposent.

Voici quelques citations d'appui pour cette approche:

La BIC est enthousiaste de prendre part à ce projet qui a le potentiel de fournir une énergie durable, fiable et abordable aux consommateurs d'électricité en Ontario. Ce projet est fondé sur un partenariat solide entre une entreprise énergétique canadienne novatrice et une communauté des Premières Nations. La BIC est fière de soutenir ce partenariat.

Et nous devrions tous l'être, nous les membres de ce comité.

Dans le cadre de son Plan de croissance, la BIC a pour objectif d'investir 2,5 milliards de dollars dans des projets d'énergie propre partout au Canada d'ici trois ans. La BIC continuera d'encourager les projets qui comprennent une participation significative des communautés autochtones.

C'est ce qu'a dit Ehren Cory, PDG de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Annette Verschuren est un nom bien connu dans l'Est. Elle s'est taillé une grande réputation partout au Canada. Elle est PDG et fondatrice de NRStor, et son curriculum vitae comprend de nombreuses autres grandes réalisations. Elle a dit que:

Le stockage de l'énergie change la donne en contribuant à la transition du Canada vers une économie à faible émission de carbone et en faisant de l'Ontario un leader mondial de l'innovation dans le domaine des technologies propres. Nous sommes ravis de travailler avec des partenaires de premier plan afin d'améliorer l'efficacité du réseau à l'échelle. Cela permettra aux contribuables de réaliser des économies significatives. Nous croyons qu'Oneida est le premier de nombreux projets de stockage prometteurs à l'horizon de notre pays.

Le chef élu de Six Nations of the Grand River, Mark Hill, a dit ceci:

Le projet Oneida Energy Storage a le potentiel de contribuer de façon importante à notre mission, qui est l'atteinte de l'autosuffisance économique pour la population de Six Nations.

Permettez-moi de dire quelques mots sur « le potentiel de contribuer de façon importante à notre mission, qui est l'atteinte de l'autosuffisance économique pour la population de Six Nations ».

La réconciliation repose sur l'autonomie gouvernementale, sur l'autodirection. Tout cela dépend de l'indépendance économique. Il faut habiliter les résidents d'une nation à créer des possibilités économiques pour subvenir à leurs besoins, à s'enrichir et à créer pour leurs enfants les mêmes occasions que celles dont nous, les membres de ce comité, jouissons tous.

Matt Jamieson, président-directeur général de la Six Nations of the Grand River Development Corporation, a dit ceci:

Nous sommes ravis de nous associer à NRStor pour développer le stockage de l'énergie comme moyen de réaliser des économies d'énergie tout en fournissant une énergie propre fiable à nos communautés et à nos entreprises.

Il parle ici des communautés des Premières Nations et des entreprises des Premières Nations.

Greg Rickford, ministre de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines et ministre des Affaires autochtones de l'Ontario, a dit ceci:

L'Ontario se trouve dans une position idéale pour profiter des solutions de stockage de l'énergie, et je félicite aujourd'hui Six Nations of the Grand River Development Corporation, NRStor et la Banque de l'infrastructure du Canada d'avoir franchi cette étape importante du projet.

Je crois comprendre, pour avoir participé au débat sur cette motion avec les membres du Comité ces dernières semaines — peut-être depuis deux semaines, peut-être plus —, que les membres de l'opposition aimeraient substituer leurs opinions et leurs convictions à celles de ces dirigeants autochtones, de ces dirigeants de l'infrastructure, de ces dirigeants communautaires. Je trouve cela plutôt insultant.

● (1955)

Nous avons mené des consultations pour créer la Banque de l'infrastructure du Canada. Nous avons mené des consultations pour créer un organisme autochtone d'investissement dans les infrastructures, l'Initiative d'infrastructures pour les communautés autochtones, afin que les communautés des Premières Nations du Canada puissent progresser et pour que leurs dirigeants puissent répondre aux besoins de leurs communautés.

Cela comblera certains des écarts terribles que je vous ai décrits et dont j'ai été moi-même témoin en siégeant au Comité des affaires autochtones et du Nord. Dans les pires cas, ces écarts ont entraîné des suicides et de nombreuses autres horreurs. On les constate dans les communautés autochtones et dans celles des Premières Nations. Ils sont directement attribuables à un investissement insuffisant dans les infrastructures.

C'est ce que nous essayons de changer. Il nous incombe, en 2021, dans le contexte des Objectifs du développement durable des Nations unies, du mandat de la Banque de l'infrastructure du Canada et de l'Initiative d'infrastructures pour les communautés autochtones, de favoriser le progrès de ces programmes et non de les entraver ou de décourager les investissements. N'oublions jamais les utilisateurs finals, les bénéficiaires, les membres de nos communautés partout au pays, des Premières Nations et des autres.

Pour revenir à l'intention du gouvernement, je tiens à vous lire ce que Catherine McKenna, la ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, a dit:

Les projets d'énergie renouvelable menés en partenariat avec les communautés autochtones, comme le projet Oneida Energy Storage qui comprend comme partenaires la Banque de l'infrastructure du Canada, Six Nations of the Grand River Development Corporation et NRStor Inc., sont un excellent exemple de la façon dont notre économie va croître et dont les investissements tournés vers l'avenir peuvent aider les Canadiens à atteindre leurs objectifs économiques et environnementaux. Les investisseurs, ici au Canada et dans le monde entier, cherchent à s'implanter et à créer des emplois dans des endroits qui innovent de cette manière et qui peuvent les aider à réduire leurs émissions de carbone tout en augmentant leur compétitivité.

La ministre parle d'attirer des capitaux étrangers, des investisseurs de l'extérieur de nos frontières, pour aider à améliorer nos communautés. Elle cherche à nous aider à relever les défis de l'avenir, à lutter contre les changements climatiques, à nous remettre des fléaux économiques de la pandémie, à bâtir une économie qui rallie tout le monde, afin que nous puissions tous prospérer de façon égale et que personne ne soit laissé pour compte. Nous ne nous concentrons pas seulement sur les gens qui sont susceptibles de réaliser des profits, mais sur ceux qui doivent survivre et que ces projets peuvent aider à survivre.

Une des raisons pour lesquelles je suis surpris de voir cette motion présentée par les conservateurs, c'est que leurs frères et soeurs idéologiques des Prairies parlent très positivement de la Banque de l'infrastructure du Canada et de sa capacité de lancer de nouveaux projets importants.

Je ne sais pas pourquoi le NPD et le Bloc suivent le sillage des conservateurs à ce sujet. Ils nous l'expliqueront peut-être, ils nous diront pourquoi ils veulent bloquer, par exemple, l'investissement dans les communautés autochtones.

Toutefois, pour le moment, le gouvernement de l'Alberta, de concert avec la Banque de l'infrastructure du Canada et huit districts d'irrigation, modernise l'infrastructure d'irrigation afin de créer des emplois, d'accroître la production agricole et de diversifier la transformation des aliments à valeur ajoutée.

Nous parlons ici d'économies du XXI<sup>e</sup> siècle. Il s'agit d'amener la main-d'œuvre d'un mode de production en déclin à un mode de production en croissance afin que l'économie de l'Alberta continue de croître. Un investissement de 815 millions de dollars permettra de moderniser les infrastructures du district d'irrigation et d'accroître la capacité de stockage de l'eau, ce qui créera jusqu'à 6 800 emplois permanents directs et indirects et jusqu'à 1 280 emplois dans le secteur de la construction.

● (2000)

En effet, Jason Kenney a dit:

Cet investissement historique dans les infrastructures d'irrigation créera des milliers d'emplois et soutiendra la reprise économique de l'Alberta, tout en renforçant notre avantage concurrentiel.

Et il a ajouté:

L'agriculture est le cœur de l'économie de l'Alberta, et comme la demande mondiale de produits agroalimentaires continue de croître, nos producteurs et nos districts d'irrigation seront mieux placés pour répondre à cette demande pour les générations à venir.

Encore une fois, il parlait de l'expansion historique de l'irrigation en Alberta grâce à la Banque de l'infrastructure du Canada.

Michael Sabia, l'ancien président de la Banque de l'infrastructure du Canada, a dit ceci:

La Banque de l'infrastructure du Canada est très heureuse de pouvoir investir plus de 400 millions de dollars dans les infrastructures en agriculture afin de développer l'économie de l'Alberta et de créer des emplois. Ce projet est la plus grande expansion de l'irrigation dans l'histoire de l'Alberta. Notre investissement est un exemple de la mise en œuvre de notre Plan de croissance de 10 milliards de dollars. Nous sommes impatients de développer d'autres projets avec le gouvernement de l'Alberta, d'investir dans ses infrastructures et de renforcer et de diversifier l'économie de la province.

Catherine McKenna, ministre de l'Infrastructure et des communautés, a dit ceci au sujet de ce projet:

L'annonce d'aujourd'hui concernant l'investissement dans le secteur de l'irrigation montre les résultats immédiats et tangibles qu'obtient la Banque de l'infrastructure du Canada via son nouveau Plan de croissance de 10 milliards de dollars sur trois ans qui vise à améliorer la vie des Albertains et des Canadiens. En cette Action de grâce, nous pouvons nous réjouir que les nouvelles améliorations apportées au secteur agroalimentaire de l'Alberta, qui est déjà diversifié, stimulent la production alimentaire. Elles vont renforcer la sécurité alimentaire du Canada et élargir les possibilités d'exportation. Grâce à son plan Investir dans le Canada, le gouvernement du Canada contribue à la mise en place d'infrastructures publiques modernes et durables, à la création d'emplois et à l'amélioration de la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale.

Devin Dreesen, ministre de l'Agriculture et des Forêts de l'Alberta, a dit que:

Cet investissement visionnaire dans l'agriculture est rendu possible grâce au partenariat entre le gouvernement de l'Alberta, la Banque de l'infrastructure du Canada et les districts d'irrigation. Cette expansion permettra la construction de centaines de kilomètres de pipelines, contribuera à hauteur de 436 millions de dollars par an au PIB de l'Alberta et créera plus de 8 000 emplois. Les plus de 200 000 acres de nouvelles terres agricoles irriguées créées grâce à cette expansion représentent environ un tiers de l'ensemble des terres agricoles de l'Île-du-Prince-Édouard. L'Alberta a commencé et restera toujours une puissance agricole.

Revenons à ce qu'il dit ici. Il s'agit d'un « partenariat entre le gouvernement de l'Alberta, la Banque de l'infrastructure du Canada et les districts d'irrigation ». Si l'on avait demandé à l'un de ces trois partenaires, comme le demande la motion, de montrer les détails concurrentiels d'un projet d'infrastructures ainsi que des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements exclusifs pour ouvrir la porte à son projet, je crois que ce partenaire se serait empressé de sortir par cette porte au lieu d'y entrer.

L'hon. Marie-Claude Bibeau, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, a dit ceci:

Il s'agit d'une évolution majeure pour les agriculteurs de l'Alberta. Grâce à la Banque de l'infrastructure du Canada en collaboration avec nos homologues provinciaux, cet investissement permettra aux partenaires du secteur privé d'augmenter considérablement la superficie des terres irriguées dans le Sud de l'Alberta. Pour les producteurs de céréales, de légumineuses et d'autres cultures, cela permettra non seulement d'augmenter le rendement de leurs cultures, mais aussi la durabilité de leurs opérations.

La BIC a déclaré que:

La signature d'un protocole d'entente et d'un accord de principe pour que la BIC investisse environ 407,5 millions de dollars dans ce projet — qui seront remboursés par les districts d'irrigation — représente une approche innovante pour financer une classe d'actifs unique.

Les projets se concentrent sur l'amélioration de l'efficacité de l'acheminement de l'eau et sur la possibilité d'irriguer plus d'hectares avec une même quantité d'eau.

Autrement dit, la modernisation et la construction de nouvelles infrastructures d'irrigation accroîtraient la superficie irriguée, augmenteraient la production des cultures primaires, amélioreraient l'efficacité de l'utilisation de l'eau, augmenteraient la capacité de stockage de l'eau, amélioreraient la sûreté de l'eau. Elles assureraient une protection contre les inondations, ce qui favoriserait à long terme l'activité de transformation à valeur ajoutée. Le gouvernement de l'Alberta versera 244,5 millions de dollars et les districts d'irrigation 163 millions de dollars dans cet important projet.

Dan Shute, président du conseil d'administration du District d'irrigation de l'Ouest, a déclaré que:

C'est un jour historique pour le District d'irrigation de l'Ouest et pour l'agriculture irriguée. Nous effectuons un investissement générationnel pour assurer la productivité et la stabilité des exploitations agricoles albertaines à long terme. Grâce à ce financement, nous allons étendre l'irrigation, augmenter l'efficacité de l'approvisionnement en eau et rendre le service que nous fournissons à nos utilisateurs d'eau encore plus sûr.

● (2005)

Deux mois seulement après l'annonce de cet investissement, toutes les transactions financières étaient conclues, et les travaux ont pu commencer.

C'est ce qui est en jeu ici lorsque nous parlons d'Erie Connector et de l'importance de préserver la confidentialité législative de cette entente. Voulons-nous que ce projet aille de l'avant? Voulons-nous qu'il ne soit adopté qu'après de longues procédures judiciaires? Voulons-nous y mettre fin à cause d'une divulgation de renseignements commerciaux de nature délicate? Voulons-nous qu'il soit bloqué devant les tribunaux parce que cette motion demande à la Banque de l'infrastructure du Canada d'enfreindre sa propre loi et de violer la confiance des investisseurs et des partenaires du projet? Voici ce qui est en jeu:

[En décembre], la Banque de l'infrastructure du Canada, BIC, le gouvernement de l'Alberta et huit districts d'irrigation ont officialisé une entente pour le projet d'irrigation en Alberta grâce à un investissement de 407,5 millions de dollars de la BIC.

Le gouvernement de l'Alberta y injectera la somme de 244,5 millions de dollars, et les districts d'irrigation verseront 163 millions de dollars pour la construction d'infrastructures d'irrigation modernes et pour une augmentation considérable de la superficie des terrains irrigables.

La clôture des transactions financières signifie que toutes les étapes contractuelles ont été franchies. Tous les partenaires ont travaillé avec diligence pour conclure les transactions après avoir signé un protocole d'entente en octobre. Ce projet qui vise à augmenter la capacité d'irrigation est le plus important de l'histoire de l'Alberta. Il contribuera à la croissance économique de la province ainsi qu'à la création d'emplois.

Écoutez, dans ce paragraphe même, on lit que cela « signifie que toutes les étapes contractuelles ont été franchies. Tous les partenaires ont travaillé avec diligence pour conclure les transactions ». Ils ont signé un protocole d'entente pour créer le plus grand projet d'expansion de l'irrigation de l'histoire de l'Alberta.

La confiance est primordiale dans les ententes de cette ampleur qui visent à attirer des investissements privés et institutionnels. Ces investissements amélioreront la vie des Canadiens que nous représentons tous, qui nous ont élus et envoyés ici pour que nous les représentions.

Lorsque l'entente a été conclue, Ehren Cory, PDG de la Banque de l'infrastructure du Canada, a dit ceci:

La BIC concrétise son engagement d'investir 407,5 millions de dollars pour accroître les infrastructures d'irrigation dans le Sud de l'Alberta. Il s'agit d'une entente novatrice qui créera des emplois et de nouvelles infrastructures. Aujourd'hui marque notre première clôture financière dans le cadre du Plan de croissance, notre premier investissement en Alberta et notre première occasion d'investir en agriculture. Ce n'est qu'un début, et nous espérons avoir l'occasion d'attirer de nouveaux investissements en Alberta.

« Ce n'est qu'un début », n'est-ce pas ce que Natan Obed a dit? Commençons à aider ces collectivités. Ne manquons pas ces occasions semant la peur. Ne laissons pas les investisseurs s'enfuir comme des lapins et courir vers d'autres occasions d'investissement qui n'apporteront pas autant d'avantages au public.

Devin Dreeschen, ministre de l'Agriculture et des Forêts, a dit ce qui suit au sujet de la conclusion de cette entente:

Cette entente est d'une très grande importance pour les agriculteurs, les éleveurs et les transformateurs d'aliments de l'Alberta. Notre province est un chef de file dans l'industrie agricole canadienne. L'augmentation du nombre d'acres irrigués génèrera plus d'investissements et d'emplois locaux tout en nous donnant la capacité de nourrir une population mondiale croissante. L'irrigation contribue déjà jusqu'à 3,6 milliards de dollars au PIB de l'Alberta. Cette entente accroîtra la diversification de notre économie, ce qui est une bonne nouvelle pour les Albertains et pour les familles des agriculteurs de l'Alberta.

Eh bien, c'est toujours le cas. En notre époque où les prix du pétrole sont bas, où les sociétés délaissent l'extraction du pétrole, de grandes sociétés comme Suncor et d'autres dans l'Ouest font de nouveaux plans d'avenir qui ne dépendent pas du pétrole. Les Albertains ont besoin de nouveaux débouchés. La Banque de l'infrastructure du Canada, de concert avec d'autres programmes fédéraux, peut offrir ces débouchés. Elle doit offrir ces débouchés.

● (2010)

L'hon. Catherine McKenna de nouveau, a dit à la suite de la signature de cette entente en citant le ministre de l'Alberta:

L'investissement de 407 millions de dollars de la Banque de l'infrastructure du Canada dans l'irrigation en Alberta va stimuler la production alimentaire, apporter de la durabilité à long terme aux agriculteurs et créer des milliers d'emplois. La plus grande expansion de l'irrigation en Alberta va de l'avant. Dans le cadre de son nouveau plan de croissance de 10 milliards de dollars sur trois ans, la Banque de l'infrastructure du Canada donne des résultats immédiats et tangibles pour les Albertains et les Canadiens.

J'ai l'impression que mes collègues ministériels et moi-même avons déjà fait valoir que cette motion est imprudente et va à l'encontre des raisons pour lesquelles nous avons été élus pour servir nos électeurs. Cette motion nuirait aux investissements dans les communautés au moment même où ils sont les plus nécessaires, en période de crise climatique, de crise économique et de crise d'équité et d'inclusion. Il faut donner à ces projets toutes les possibilités d'aller de l'avant et ne pas laisser l'opposition les entraver dans l'espoir partisan de marquer des points au cours de ce qui pourrait être une année électorale.

J'espère vraiment que mes collègues de l'opposition réfléchiront profondément à tout cela. Peut-être qu'un seul paragraphe parmi tous ceux que j'ai cités ce soir pourrait les convaincre, pourrait briser leurs défenses, de sorte qu'ils y réfléchiront tranquillement devant leur tasse de café demain matin. J'espère qu'ils y penseront ce soir à tête reposée et qu'ils comprendront que des communautés sont en jeu ici et qu'elles ont vraiment besoin de cet investissement.

Mes amis du Québec savent que les gouvernements du Canada et du Québec ont récemment annoncé un investissement majeur dans le Réseau express métropolitain, le REM, à l'aéroport international Montréal-Trudeau. Puisque nous débattons d'une motion qui vise à empêcher la Banque de l'infrastructure du Canada de réaliser de nouveaux projets, examinons une autre annonce récente qui n'aurait peut-être pas eu lieu sans la Banque de l'infrastructure du Canada: la promesse de construire le nouveau REM, la station REM de l'aéroport international Montréal-Trudeau.

Pour contrer les répercussions sans précédent qu'a eues la pandémie de la COVID-19 sur tous les secteurs de la société, les projets d'infrastructures seront essentiels à la reprise économique. Remontons à la Grande Dépression sous Franklin Delano Roosevelt, qui a réagi à cette dépression en instituant la Nouvelle Donne. Les investissements générationnels substantiels dans les infrastructures communautaires transforment les collectivités, remettent les gens au travail et favorisent la reprise économique. Ils rebâtissent les collectivités pour les générations futures afin qu'elles puissent vivre heureuses, prospères et épanouies dans des collectivités merveilleuses et fonctionnelles.

Ces projets vont créer des emplois bien rémunérés. Ils vont faire croître l'économie. Ils vont améliorer la vie quotidienne des Québécois et de tous les Canadiens et leur bâtir un avenir meilleur. La construction du Réseau express métropolitain, la station REM de l'aéroport international Montréal-Trudeau, contribuera à réduire la congestion routière et à améliorer l'accessibilité et la connectivité à l'aéroport en offrant un lien durable sur le plan environnemental entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport.

Je suis certain que les membres du Comité savent que d'autres villes du monde font des investissements très semblables en reliant leurs aéroports. La consommation foncière a tendance à les situer en périphérie de...

• (2015)

**Mme Stephanie Kusie:** ... J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Allez-y, madame Kusie.

**Mme Stephanie Kusie:** Merci beaucoup.

Je vois qu'il est et quart. Je me demande si nous allons terminer aujourd'hui à la demie ou si nous continuerons plus tard.

**Le président:** C'est une excellente question. J'ai demandé au greffier de me donner une idée de l'heure jusqu'à laquelle nous pourrions siéger ce soir. Il vérifie auprès de son personnel, et il me donnera une réponse. Je vous répondrai probablement dans cinq ou dix minutes.

**Mme Stephanie Kusie:** D'accord, merci, monsieur le président.

Deuxièmement, avez-vous l'intention de suspendre ou de lever la séance?

**Le président:** Cela dépendra du débat. Si le débat se poursuit sur cet amendement, je vais suspendre la séance. Si nous concluons le débat et que nous passons au vote, je pourrai lever la séance.

**Mme Stephanie Kusie:** Je tiens à préciser que nous ne consentirons pas à suspendre la séance; nous voulons lever la séance. Si mes collègues des autres partis veulent exprimer leur opinion à ce sujet, ils peuvent certainement le faire. Je tiens simplement à préciser que nous chercherons à lever la séance et non à la suspendre.

Merci.

**Le président:** Merci, madame Kusie.

Monsieur Fillmore, vous pouvez poursuivre.

**M. Andy Fillmore:** Merci, monsieur le président.

Je parlais justement du genre de projets qui sont menacés par une motion aussi irresponsable.

Nous voulons que le Canada soit un pays concurrentiel sur la scène mondiale. Nous voulons que nos villes contribuent à diriger l'économie.

Comme nous le savons, l'activité économique et le succès de nos villes contribuent à financer les investissements dans les collectivités de tout le pays. Les villes de partout au monde — Paris, Vancouver, Toronto, Montréal et autres — se sont concentrées dernièrement sur la connectivité à leurs aéroports — qui, pour des raisons de consommation foncière, se situent généralement en périphérie, dans les banlieues et dans les régions ex-urbaines — par train à grande vitesse.

Cela transforme... Tous les membres du Comité ont probablement eu l'occasion de se rendre en voiture de l'aéroport Pearson au centre-ville de Toronto par une nuit pluvieuse sur ces misérables autoroutes à 12 voies. N'auriez-vous pas préféré vous asseoir dans un beau train et glisser silencieusement en vous reposant un peu, en réfléchissant à ce que vous avez fait pendant la journée ou en lisant le journal? C'est ce qu'on fait dans les villes du monde. C'est ce que promet le projet REM, le Réseau express métropolitain, qui offrira un lien écologique durable entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport.

Pas plus tard que le mois dernier, L'hon. Omar Alghabra, ministre des Transports, L'hon. Catherine McKenna, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, L'hon. Pablo Rodriguez, leader du gouvernement à la Chambre des communes et lieutenant du Québec, M. Pierre Fitzgibbon, ministre de l'Économie et de l'Innovation du Québec, Mme Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de Metropolis et de la région de Montréal et le président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada, M. Ehren Cory, ont annoncé ensemble un plan financier de 500 millions de dollars pour aider l'aéroport de Montréal à construire la station REM à l'aéroport international Montréal-Trudeau.

Si certains d'entre vous n'ont pas bien entendu ces noms, je me ferai un plaisir de les répéter, monsieur le président.

La construction de la station REM, un projet d'une valeur estimée à 600 millions de dollars, sera dirigée par l'aéroport de Montréal, avec la contribution financière des organismes suivants: Transports Canada investira jusqu'à 100 millions de dollars dans le cadre d'un programme visant à appuyer les grands aéroports, comme l'indique l'Énoncé économique de l'automne de novembre 2020. Le gouvernement du Québec, par l'entremise d'Investissement Québec, accordera un prêt pouvant atteindre 100 millions de dollars à l'aéroport de Montréal. La Banque de l'infrastructure du Canada accordera un prêt pouvant atteindre 300 millions de dollars pour compléter son investissement précédent de 1,3 milliard de dollars dans le REM. L'aéroport de Montréal y investira jusqu'à 100 millions de dollars en plus de son remboursement des prêts consentis par la Banque de l'infrastructure du Canada et par le gouvernement du Québec.

L'aéroport international Montréal-Trudeau joue un rôle important dans l'économie de Montréal et dans la vie des Montréalais. La station de cet aéroport est la pierre angulaire de la vision du REM depuis le début du projet. Je suis certain que tous les membres du Comité et les autres personnes qui nous écoutent ont eu l'occasion d'atterrir à l'aéroport Trudeau, puis de se rendre à divers endroits de Montréal depuis cet aéroport. Je suis sûr qu'ils auraient préféré ne pas se retrouver prisonniers dans une auto privée en pleine circulation de l'heure de pointe.

Ce projet reliera avec fluidité l'aéroport et le réseau de transport en commun de Montréal. Il profitera à la grande région métropolitaine en améliorant la mobilité et la connectivité et contribuera aux activités que mènent le Québec et le reste du Canada pour contrer la menace des changements climatiques.

Nous n'avons pas encore entendu ce que L'hon. Omar Alghabra a dit au sujet de ce type d'investissement. C'est le ministre des Transports de notre gouvernement qui a dit:

Alors que le Canada voit se profiler la relance économique, le transport et le tourisme seront des éléments cruciaux pour rebâtir en mieux. Notre gouvernement a ouvertement promis de traiter en priorité les projets d'infrastructures essentielles dans les aéroports canadiens. Ce financement annoncé aujourd'hui garantira que les Montréalais et tous les Canadiens profitent d'un service de transport vers l'aéroport international Montréal-Trudeau qui soit à la fois efficace et propre.

● (2020)

Catherine McKenna est de retour, et voici ce qu'elle avait à dire au sujet du REM:

L'annonce d'aujourd'hui, selon laquelle le projet de la nouvelle station du Réseau express métropolitain à l'aéroport international Montréal-Trudeau pourra aller de l'avant grâce à l'appui du gouvernement fédéral et de la province, ainsi qu'à un investissement de 300 millions de dollars de la Banque de l'infrastructure

du Canada, démontre notre engagement à l'égard de ce projet crucial pour Montréal et l'importance d'intégrer l'aéroport au vaste réseau de transport en commun. Nous nous réjouissons des investissements continus dans le transport en commun au Québec, qui permettent de réduire la congestion, de créer des emplois, de stimuler la croissance économique, de lutter contre les changements climatiques et d'améliorer la vie des Québécois.

Pablo Rodriguez — vous reconnaissez peut-être ce nom; c'est le leader du gouvernement à la Chambre des communes et le lieutenant du Québec — a dit:

Aujourd'hui, la collaboration entre les gouvernements du Canada, du Québec et la Banque de l'infrastructure du Canada nous permet d'annoncer que la station du Réseau express métropolitain sera construite à l'aéroport international Montréal-Trudeau. Comme nous le faisons depuis le début, nous allons continuer de travailler avec Québec et avec nos partenaires pour aider les Québécois.

M. Pierre Fitzgibbon, ministre de l'Économie et de l'Innovation du Québec, a dit:

L'entente entre les gouvernements du Québec et du Canada ainsi qu'avec la Banque de l'infrastructure du Canada permet de concrétiser un projet stratégique pour Montréal qui permettra à l'aéroport international Montréal-Trudeau de compter sur des infrastructures modernes. Je suis convaincu que tous les Montréalais, les Québécois et les voyageurs ont hâte d'utiliser la nouvelle station du REM de l'aéroport, qui ouvre aussi une fenêtre sur tout le Québec.

La ministre des Transports et ministre responsable de la métropole et de la région de Montréal, Mme Chantal Rouleau, a dit ceci:

Dans le contexte de la pandémie, qui a eu des conséquences majeures sur le secteur aéroportuaire, la participation du gouvernement du Québec et des autres partenaires financiers dans ce projet est essentielle. Montréal, comme toute autre métropole, doit être dotée d'un réseau structuré en transport collectif intermodal. Cette station et tout le déploiement du REM représentent justement des maillons solides du système de transport collectif de la grande région métropolitaine. Voilà pourquoi nous estimons que l'accès direct à l'aérogare par le REM, et donc la construction de la station, est indispensable.

J'aimerais terminer en citant deux autres témoignages. L'un d'entre eux, ce qui n'a rien d'étonnant, vient de M. Ehren Cory, président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui a dit ceci au sujet de ce projet:

La Banque de l'infrastructure du Canada est fière d'être un investisseur clé au projet du REM et de contribuer d'une meilleure manière à relier les résidents de Montréal à leur aéroport. Montréal et le Québec ont des plans ambitieux en matière d'infrastructures propres et durables, et la Banque de l'infrastructure du Canada se réjouit d'être un partenaire clé dans le domaine du transport en commun et dans bien d'autres domaines. Il s'agit d'une occasion d'accélérer la réalisation des projets qui soutiennent la croissance économique et qui protègent l'environnement. Ensemble, nous pouvons exercer une réelle influence sur la création de collectivités à consommation carboneutre et de villes durables de calibre mondial.

L'élément clé de ce qu'il a dit — et vous l'avez entendu —, c'est que la Banque « se réjouit d'être un partenaire clé dans le domaine du transport en commun » comme celui-ci, « et dans bien d'autres domaines ». Eh bien, j'espère qu'il aura la chance d'être un partenaire clé. J'espère qu'il ne se fera pas couper l'herbe sous les pieds par cette motion irréflectible.

Je vais terminer en citant M. Philippe Rainville, président et chef de la direction d'Aéroports de Montréal, qui a dit:

En répondant à l'appel du financement par prêt, la Banque de l'infrastructure Canada et le gouvernement du Québec, en plus du gouvernement du Canada par sa généreuse contribution directe, ont fait preuve d'une solidarité exceptionnelle dans ce dossier qui fait en sorte que nous pouvons enfin dire que nous accueillons le REM à l'aéroport international Montréal-Trudeau. Leur apport financier était essentiel à la construction de notre station. Pour Aéroports de Montréal, il était impensable de passer à côté de ce projet qui verra une option fiable et durable de transport collectif desservir l'aéroport international Montréal-Trudeau, comme c'est le cas dans toutes les grandes métropoles du monde. La station de l'aéroport est hautement stratégique dans le réseau du REM, car elle permettra d'accroître la compétitivité de Montréal, mais aussi d'assurer l'attractivité du site aéroportuaire pour les passagers et les employés de la collectivité. Le projet du REM est aussi un projet structurant qui profitera à l'ensemble de la communauté québécoise.

● (2025)

Monsieur le président, j'ai hâte de prendre ce train rapide entre l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal.

Je vais m'arrêter ici.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Fillmore.

Le prochain intervenant à la liste est M. Scheer.

**L'hon. Andrew Scheer:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais simplement proposer que la séance soit levée.

**Le président:** Merci, monsieur Scheer.

(La motion est adoptée par 6 voix contre 5.)

**Le président:** Merci, mesdames et messieurs.

Nous allons maintenant lever la séance.

---





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>