



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 020

Le lundi 30 mai 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le lundi 30 mai 2022

• (1100)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la vingtième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 81(4) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 5 mai 2022, le Comité se réunit pour étudier le Budget principal des dépenses de 2022-2023.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les députés peuvent participer en personne ou par l'application Zoom.

Compte tenu de la directive du Bureau de régie interne du 10 mars 2022, tous ceux qui participent à la réunion en personne doivent porter un masque, sauf les députés lorsqu'ils sont assis à leur place pendant les délibérations parlementaires.

[Traduction]

Nous avons l'honneur d'accueillir au Comité, pendant la première partie de la réunion, le ministre des Transports, l'honorable Omar Alghabra, ainsi que plusieurs de ses collaborateurs. Sont aussi présents Michael Keenan, sous-ministre; Craig Hutton, sous-ministre adjoint associé, Politiques; Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté; Stephanie Hébert, sous-ministre adjointe, Programmes; et Ryan Pilgrim, dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint, Services généraux.

Monsieur le ministre, au nom du Comité, je vous souhaite la bienvenue au Comité aujourd'hui pour examiner le Budget principal des dépenses 2022-2023.

Sans plus attendre, je vous laisse la parole pour vos observations préliminaires.

L'hon. Omar Alghabra (ministre des Transports): Bonjour, monsieur le président.

[Français]

Bonjour, tout le monde.

[Traduction]

Je suis très heureux de comparaître de nouveau devant le Comité, et pour la première fois en personne. J'ai cependant l'impression d'être très régulièrement ici. Je vous remercie de me donner l'occasion d'être des vôtres.

Permettez-moi de répéter que je suis heureux de revenir en personne présenter le Budget principal des dépenses de Transports Canada pour l'exercice en cours. Je tiens à remercier le Comité de

l'excellent travail qu'il continue d'accomplir durant cette session. Je me réjouis de pouvoir souligner une partie de l'excellent travail que fait Transports Canada au service des Canadiens.

J'ai le plaisir d'être accompagné aujourd'hui de représentants de Transports Canada: Michael Keenan, sous-ministre des Transports; Ryan Pilgrim, dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint, Services généraux; Stephanie Hébert, sous-ministre adjointe, Programmes; Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté; et Craig Hutton, sous-ministre adjoint associé, Politiques.

Transports Canada a pour mandat de veiller à la sécurité et à la sûreté de notre système de transport, et de s'assurer qu'il soit efficace, écologique et novateur.

[Français]

Le mandat de Transports Canada est de s'assurer que notre système de transport est sécuritaire et efficace.

• (1105)

[Traduction]

Dans le Budget principal des dépenses de l'exercice 2022-2023, le ministère prévoit quatre catégories de dépenses essentielles pour maintenir la sécurité et la sûreté de notre système de transport, tout en permettant la circulation continue des personnes et des marchandises. Le ministère prévoit ainsi 1,8 milliard de dollars pour le transport efficace; 419 millions de dollars pour le transport sûr et sécuritaire; 358 millions de dollars pour un système de transport écologique et novateur; et 196 millions de dollars pour les services internes.

Monsieur le président, les événements des deux dernières années ont renforcé le rôle capital de chaînes d'approvisionnement qui fonctionnent bien pour ce qui est de soutenir de bons emplois et de faciliter la circulation des marchandises.

[Français]

Des chaînes d'approvisionnement robustes sont essentielles pour notre économie.

[Traduction]

Il est évident que la qualité de notre infrastructure de transport et l'efficacité de nos corridors commerciaux sont essentielles à notre bien-être économique et social.

Il est important de prendre un instant pour saluer le travail exceptionnel de nos chaînes d'approvisionnement et de leurs employés pendant une des périodes les plus incertaines des 100 dernières années. Au plus fort de la pandémie, les travailleurs du secteur se sont montrés à la hauteur de la situation et ont fait en sorte que les marchandises dont les Canadiens dépendent continuent d'être livrées. Je remercie les travailleurs des secteurs ferroviaire, aérien, maritime et routier.

Cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'y a pas eu de problèmes. Le gouvernement veille à ce que ces problèmes soient réglés et à ce que nos chaînes d'approvisionnement soient renforcées, raison pour laquelle Transports Canada demande 1,1 milliard de dollars pour le Fonds national des corridors commerciaux, ou FNCC. Ce fonds soutient l'efficacité et la résilience des chaînes d'approvisionnement par des projets ciblés qui visent à réduire les embouteillages et à décongestionner le système de transport canadien.

Pas plus tard que la semaine dernière, j'étais au Nouveau-Brunswick pour annoncer deux projets importants avec l'Administration portuaire de Saint John et la Compagnie de chemin de fer du Sud, Nouveau-Brunswick. Ces projets permettront d'augmenter sur place la capacité d'importation et d'exportation de marchandises et aideront à améliorer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement pour les expéditeurs canadiens.

La pandémie de COVID-19 a durement touché aussi le réseau canadien d'aéroports, qui est un des meilleurs du monde.

[Français]

Nous savons à quel point le secteur aérien a été touché par la pandémie.

[Traduction]

C'est pourquoi le Budget des dépenses prévoit 270 millions de dollars pour le Programme des infrastructures essentielles des aéroports. Ce Programme aide les grands aéroports du Canada à se rétablir sur le plan économique en réalisant des investissements essentiels dans les infrastructures de sûreté, de sécurité et de connectivité avec les transports en commun.

Tandis que nous faisons en sorte d'avoir un système de transport plus propre, nous demandons 93 millions de dollars pour le programme Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission. Le Programme vise à réduire la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre des transports en augmentant l'adoption des véhicules zéro émission grâce à des incitatifs à l'achat.

J'aimerais souligner quelques montants demandés pour les organismes fédéraux et les sociétés d'État qui relèvent de Transports Canada.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, aussi appelée ACSTA, demande 567 millions de dollars pour le contrôle de sécurité des voyageurs et de leurs bagages. Nous comprenons que les Canadiens soient exaspérés par les longues files d'attente et les retards dans les aéroports, et ces fonds demandés, en plus des quelque 400 nouveaux agents de contrôle embauchés, aideront à réduire les temps d'attente.

Marine Atlantique S.C.C. demande un peu moins de 41 millions de dollars pour financer le service de traversier à l'année et saisonnier qu'elle est tenue d'assurer de par la Constitution.

Enfin, ce budget comprend 981 millions de dollars pour que VIA Rail puisse maintenir ses activités d'entreprise de transport ferroviaire national de voyageurs du Canada.

Monsieur le président, comme je sais que le Comité étudie actuellement la réduction des frais de déplacement et les mesures à prendre pour rendre les aéroports canadiens plus efficaces, j'aimerais faire remarquer que plusieurs des demandes de financement que j'ai mentionnées servent ces objectifs.

Le Programme des infrastructures essentielles des aéroports a été créé pour contrer la perte de revenus des grands aéroports canadiens due à la pandémie et pour faire en sorte que nos aéroports restent viables et continuent d'offrir aux Canadiens des options de voyage, tout en créant et en maintenant des emplois bien rémunérés dans le secteur aéroportuaire. Ce programme permet aux aéroports en question d'apporter les améliorations nécessaires sans augmenter les tarifs des voyageurs.

De même, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, qui apporte une aide financière aux aéroports locaux et régionaux canadiens pour des projets d'infrastructure liés à la sécurité, a été élargi l'an dernier afin d'aider les petits aéroports de tout le pays à investir dans la sécurité.

Par ailleurs, le financement demandé par l'ACSTA aidera à traiter les quantités croissantes de bagages et de passagers.

Le gouvernement a versé des milliards de dollars en appui aux aéroports et aux compagnies aériennes pour les aider à traverser la pandémie et à garder leur personnel. Nous continuerons de soutenir les aéroports pendant qu'ils se redressent.

Notre regard se porte sur l'avenir et le secteur des transports jouera un rôle essentiel dans la relance économique du Canada. Je suis certain que les investissements exposés dans le Budget principal des dépenses aideront à rendre le système de transport plus sûr, plus propre et plus concurrentiel.

Monsieur le président, je me réjouis de répondre aux questions de mes collègues.

Je vous remercie.

● (1110)

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Nous passons à la première question et commençons par Mme Lantsman.

Madame Lantsman, vous avez la parole. Vous disposez de six minutes.

Mme Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie le ministre et ses collaborateurs de leur présence aujourd'hui.

Je passerai directement à mes questions.

Des spécialistes du secteur et les médias disent depuis des mois, comme vous l'avez mentionné dans vos observations, qu'il y aura une forte augmentation des voyages aériens une fois la COVID passée. Le gouvernement avait-il un plan pour s'assurer que le retour aux voyages après la COVID se ferait... ou aviez-vous seulement un plan?

L'hon. Omar Alghabra: Comme je le mentionnais dans mes observations, le ministère demande des sommes importantes dans le Budget principal des dépenses pour aider l'ACSTA et les aéroports. Ce budget n'a pas été rédigé hier, la semaine dernière ou même il y a un mois. Il a été rédigé il y a des mois, manifestement pour montrer que nous nous préparons en prévision de l'augmentation de volume des voyageurs, car nous nous espérions tourner la page de la pandémie.

Mme Melissa Lantsman: Je vous remercie.

Monsieur le président, le ministre attend-il l'acceptation du budget des dépenses pour mettre en œuvre dans les aéroports un plan éventuel relatif aux voyages après la COVID?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, pas du tout.

Nous y travaillons depuis des semaines, en fait, des mois, et il est certain que depuis quelques semaines, l'urgence se fait davantage sentir, étant donné la forte augmentation des volumes à laquelle nous assistons non seulement dans les aéroports canadiens, mais aussi dans les aéroports du monde entier. Mais cela ne veut pas dire que nous ne devrions pas accroître nos activités en réponse à ces fortes augmentations. Par conséquent, depuis un moment déjà, nous soutenons l'ACSTA, les aéroports et l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, afin de faire face à ces nouveaux volumes, monsieur le président.

Mme Melissa Lantsman: Je vous remercie, monsieur le président.

Je reviendrai à l'ACSTA et, dans certains cas, à l'ASFC. Le ministre sait-il si d'autres pays n'autorisent pas les personnes non vaccinées sur les vols intérieurs?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, dans le monde entier, des pays continuent d'imposer l'obligation vaccinale. Je viens d'aller en Allemagne et aux États-Unis. Tous deux exigent des voyageurs qu'ils soient vaccinés avant d'entrer sur leur territoire.

En fait, les États-Unis demandent un test de dépistage avant le départ, même si vous êtes vacciné.

Mme Melissa Lantsman: Le ministre sait-il, toutefois, si des pays limitent les déplacements intérieurs de leurs propres citoyens en avion ou en train en imposant une obligation vaccinale?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, différents pays prennent différentes décisions quant aux politiques visant à protéger leurs citoyens. Depuis le début, le gouvernement a promis aux Canadiens de faire de son mieux pour protéger la santé et la sécurité des voyageurs et des personnes qui travaillent dans le secteur. Nous consultons nos experts et nos scientifiques pour prendre des décisions fondées sur ce que nous pensons être le mieux pour les Canadiens et pour l'économie canadienne. Nous évaluons toujours nos mesures. D'ailleurs, nous avons levé bon nombre de mesures quand nous avons estimé qu'il était possible de le faire en toute sécurité. Nous évaluons et réévaluons constamment.

Mme Melissa Lantsman: Monsieur le président, je pense que la réponse est non.

Le ministre a-t-il connaissance d'un avis particulier en matière de santé qui justifie de continuer de faire 4 000 tests de dépistage par jour dans les aéroports et d'empêcher près de cinq millions de Canadiens de prendre des vols intérieurs à cause de l'obligation vaccinale? Nous avons posé la question à d'autres députés et personne n'a mentionné de conseil particulier qui ait conduit le gouvernement à cette décision.

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, au cours des deux dernières années, nous avons mis en œuvre une série de mesures. Ces mesures ont contribué à sauver des vies. Le Canada a un des taux de mortalité les plus faibles du monde parce que les Canadiens continuent de suivre le conseil des autorités sanitaires de se faire vacciner.

Je comprends qu'il y a toujours des questions sur les bons types de mesures et la bonne série de protections. Nous sommes consciencieux et prudents, et nous préférons pécher par excès de prudence parce que nous voulons être certains de protéger des vies, monsieur le président.

• (1115)

Mme Melissa Lantsman: Monsieur le président, j'ai conscience de ce que les Canadiens ont fait pendant la pandémie, mais ma question était la suivante: le ministre a-t-il vu un conseiller particulier en matière de santé publique qui l'a conduit à maintenir l'obligation vaccinale dans les transports intérieurs au Canada, oui ou non?

L'hon. Omar Alghabra: Oui, monsieur le président.

Nous avons toutes les données scientifiques et les conseils qui nous guident dans nos décisions. Qu'il s'agisse des tests de dépistage aléatoires dans les aéroports ou de l'obligation vaccinale, ces mesures reposent toutes sur des données.

Comme je l'ai dit, les données prouvent que le Canada enregistre un des taux de mortalité les plus faibles du monde. Nous devons le reconnaître et nous devons rester vigilants, car le virus continue de circuler et la pandémie n'est pas terminée. Nous avons levé beaucoup des mesures sanitaires et nous évaluons constamment ces mesures pour faire le nécessaire afin de protéger la santé et la sécurité des Canadiens.

Évidemment, monsieur le président, nous sommes guidés par les données, les experts et les scientifiques.

Mme Melissa Lantsman: Monsieur le président, le ministre vient de dire qu'il a vu des conseillers particuliers en matière de santé qui l'ont incité à maintenir l'obligation vaccinale au Canada. Communiquera-t-il ces conseils au Comité?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je communiquerai volontiers toutes les données que la membre ne connaît pas et qui prouvent que les vaccins sauvent des vies, que le Canada a un des taux de mortalité les plus faibles du monde et que les vaccins rendent un immense service à l'humanité.

Mme Melissa Lantsman: Je me permets de signaler que ce n'était pas la question.

L'hon. Omar Alghabra: Nous sommes continuellement guidés par des conseils et des exigences en matière de vaccins parce que nous voulons protéger la santé et la sécurité des Canadiens, monsieur le président.

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

Nous passons à M. Chahal.

Vous disposez de six minutes. Vous avez la parole.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, les fonctionnaires du ministère, de votre présence aujourd'hui.

Je vais passer directement aux questions, monsieur le ministre.

Pouvez-vous préciser comment le gouvernement aide les aéroports et l'ACSTA à planifier en vue d'un retour au volume de passagers d'avant la pandémie? Comment cela apparaît-il dans le Budget principal des dépenses?

L'hon. Omar Alhabra: Pendant la pandémie, nous avons vu quelque chose que nous n'avions jamais vu de notre vie. Les voyages aériens ont chuté de 90 %. Ils ont été réduits à 10 % de la normale. Nous avons vu l'effet catastrophique que cela a eu sur les aéroports, les compagnies aériennes et les personnes qui travaillent dans le secteur aérien.

Le gouvernement est intervenu parce qu'il comprend l'importance des aéroports et du secteur aérien. Nous avons beaucoup investi dans ce secteur, au total 11 milliards de dollars. Les aéroports, les compagnies aériennes, les entreprises et les employés ont reçu un soutien à la hauteur de la pandémie, et ce pendant toute cette période. Cela inclut l'ACSTA.

Comme je l'ai mentionné dans mes observations, le ministère demande des montants importants dans le Budget principal des dépenses, et c'est pour ajouter au financement que nous avons demandé au cours de la dernière année et demie pour soutenir le secteur.

M. George Chahal: Monsieur le ministre, est-il vrai, comme les conservateurs le prétendent, que le Canada est le seul pays qui continue d'imposer des restrictions sanitaires aux voyageurs aériens?

L'hon. Omar Alhabra: Non, ce n'est pas vrai. J'ai parlé de certains de ces pays dans mes observations. Je viens d'aller en Allemagne et aux États-Unis. Les deux pays imposent des restrictions sanitaires aux voyageurs. La France a des mesures sanitaires en place et exige des voyageurs qu'ils soient vaccinés ou qu'ils se soient soumis à un test de dépistage avant d'entrer sur son territoire. L'Australie, le Japon... En fait, l'Italie a encore une obligation vaccinale pour les voyages à l'intérieur de la péninsule.

Il y a beaucoup de mesures, et je suis heureux de communiquer au Comité le nom des nombreux pays qui ont des mesures de santé publique pour les voyageurs, que ce soit pour les déplacements à l'intérieur du pays ou à la frontière.

• (1120)

M. George Chahal: Monsieur le ministre, pourquoi continuons-nous d'exiger des voyageurs qu'ils portent un masque et est-ce qu'en ne l'exigeant plus, les files d'attente seraient moins longues dans nos aéroports?

L'hon. Omar Alhabra: C'est vraiment important. Si nous voulons régler ce problème, nous devons en comprendre pleinement les causes. Comme nous le voyons à présent, c'est une bonne nouvelle que beaucoup de gens veulent voyager à nouveau, mais nous constatons des retards dans tous les segments de ce secteur. Les vols sont en retard. Les formalités aux aéroports sont interminables. Les files d'attente pour les taxis n'en finissent pas. Les mêmes scènes se répètent dans tous les aéroports internationaux, à Amsterdam, à Londres, à Genève ou à Sydney, en Australie, par exemple. Les retards sont nombreux et cela nous dit que le phénomène n'est pas particulier au Canada.

Cela dit, nous devons bien comprendre ce qui se passe pour pouvoir y remédier. J'ai parlé de plusieurs causes des retards. La pénurie de personnel en est une, et c'est pourquoi nous aidons l'ACSTA à embaucher plus de personnes. Le problème tient aussi à des gou-

lets d'étranglement dans les procédures. Il tient aussi au fait qu'il faut informer les personnes dans les files d'attente de ce qu'elles doivent faire et ne pas faire lorsqu'elles attendent pour passer un contrôle de sécurité.

Nous nous attelons à tous ces aspects afin de soulager la pression, et nous voyons des résultats en ce moment même. Les temps d'attente sont moins longs qu'il y a quelques semaines.

M. George Chahal: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je cède la parole à M. Rogers pour une question.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le ministre, de votre présence aujourd'hui.

Vous avez mentionné dans vos observations le financement pour Marine Atlantique et le service de traversier entre Port aux Basques et le North Sydney prévu par la Constitution.

Pouvez-vous donner au Comité des nouvelles du nouveau traversier respectueux de l'environnement construit pour ce service, ainsi que du nouveau bâtiment administratif construit à Port aux Basques?

L'hon. Omar Alhabra: J'ai de bonnes nouvelles pour vous et pour nos amis de Terre-Neuve. Le contrat pour le nouveau traversier a été attribué l'an dernier, comme vous le savez, et le découpage de l'acier vient de commencer en mai. La construction avance comme prévu pour une livraison au début de 2024. Ce nouveau navire remplacera le MV *Atlantic Vision*, et il assurera un service de traversier fiable et continu avec Terre-Neuve.

Quant à Port aux Basques, les choses suivent aussi leur cours dans le respect de la portée et du budget. Nous espérons que la construction commencera cet été, avec une occupation prévue pour 2023-2024.

M. Churence Rogers: Je vous remercie, monsieur le ministre. Je suis très reconnaissant des bonnes nouvelles pour Terre-Neuve-et-Labrador.

Il me semble que le temps de parole est écoulé, monsieur le président.

Le président: En effet. Merci, monsieur Rogers, et merci, monsieur le ministre.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

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

Monsieur le ministre, je vous remercie de comparaître devant le Comité. Nous vous en sommes très reconnaissants. Je remercie également les membres du personnel qui vous accompagnent.

Le fait que des gens participent à la réunion en personne nous met le sourire aux lèvres. À mon avis, c'est bon pour le moral. Je présume que c'est aussi le cas pour les autres membres du Comité.

Pour commencer, je tenais à vous poser une question sur le dossier du Lac-Mégantic. Il s'agit d'un dossier qui m'interpelle beaucoup, et j'imagine que c'est aussi le cas pour vous et votre bureau.

Au départ, ce projet devait être rassembleur. Il était question de la construction d'une voie de contournement. En fait, ce projet visait à offrir un baume aux gens de la région afin qu'ils ne voient plus le train passer au milieu de la ville. Ce que nous constatons actuellement, c'est que le projet s'éternise et qu'il commence à susciter la controverse.

Nous assistons à une levée de boucliers de la part des citoyens de la région. Ils posent des questions sur ce dossier. Autrement dit, ce dossier devient problématique, et la résistance semble importante.

Pensez-vous que cela est dû au fait que votre gouvernement a manqué de transparence et qu'il a pris trop de temps avant d'aller de l'avant quant à ce projet?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Je vous remercie, monsieur le président, et je remercie le député de sa question et de ses efforts dans le dossier de Lac-Mégantic.

La nouvelle voie de contournement de Lac-Mégantic fait partie des priorités du gouvernement. Elle est inscrite dans ma lettre de mandat en raison de l'engagement pris par le premier ministre. Le gouvernement reste déterminé à tenir cet engagement. Comme le député le mentionnait, sans aucun doute maintenant que nous arrivons aux dernières étapes de la conception et à l'acquisition de terrains, et que les travaux vont commencer, espérons-le, bientôt, les choses peuvent se compliquer parce que, pendant les négociations avec les propriétaires des terrains que nous voulons acheter, ce nouveau projet soulève des questions et des objections.

Nous nous en occupons...

• (1125)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Plusieurs consultations ont eu lieu concernant la voie de contournement. Des suggestions et des recommandations ont été faites au gouvernement, notamment pour faire en sorte que ce projet mise sur la réconciliation. Il faut comprendre que le projet va au-delà du fait de déplacer une voie ferrée et de construire une voie de contournement. C'est davantage un projet social pour aider les gens à passer à autre chose.

Nous avons également fait des recommandations afin que cette nouvelle voie ne serve pas d'autoroute pour le transport pétrolier et que nous ne retrouvions pas avec des convois ferroviaires plus longs et des trains qui roulent encore plus rapidement que par le passé.

Pensez-vous que ces recommandations pourraient faire partie des orientations à prendre et que cela permettrait de rendre le projet plus acceptable pour les citoyens?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je suis heureux de recevoir tous les conseils et les recommandations que me soumettent les députés, y compris ce comité. Nous en sommes à présent à une étape cruciale. Comme le mentionnait le député, l'heure est délicate parce que beaucoup de propriétaires fonciers veulent négocier un marché équitable et être certains de trouver le tracé de la voie de contournement acceptable.

Nous travaillons avec beaucoup de diligence et de prudence avec nos collègues. La question transcende les considérations partisans,

monsieur le président. Je tiens à remercier tous les députés à la Chambre des communes et au Comité qui comprennent l'importance de la voie de contournement et qui ont exprimé la volonté de travailler de concert pour régler toutes ces questions.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aurais aimé, monsieur le ministre, que vous ayez l'occasion de répondre à la recommandation dont je vous ai fait part. Si vous en avez l'occasion, je vous serais reconnaissant de nous offrir des précisions à ce sujet.

Présentement, il y a une levée de boucliers. Cependant, j'ai l'impression que si les choses avaient été faites comme il faut dès le départ, nous n'assisterions pas à cela en ce moment. Si le projet n'avait pas traîné et si les communications avec la population avaient été bonnes, nous ne serions peut-être pas aux prises avec la situation actuelle. De plus, il semble y avoir maintenant un sentiment d'urgence: on veut aller de l'avant quant à ce projet, mais il a fallu beaucoup de temps avant que quoi que ce soit bouge.

N'avez-vous pas l'impression que, en ce moment, votre gouvernement tourne les coins ronds afin d'adopter rapidement un échancier, étant donné que très peu de travail a été fait par le passé?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je le dis respectueusement, je ne suis pas d'accord avec mon collègue. En fait, nous avons repoussé la date butoir que nous avions fixée en raison de commentaires de membres de la collectivité, y compris de la mairesse et du voisinage dans ce secteur. Nous voulons nous assurer de répondre à toutes les questions.

Nous avons des représentants sur place à plein temps. Je me suis rendu à Lac-Mégantic, et mon équipe aussi. Nous faisons tout notre possible pour que les voies de communication restent ouvertes afin de répondre aux questions des propriétaires fonciers et des membres de la collectivité. Nous traitons ce dossier avec la plus grande délicatesse, mais, en effet, nous restons déterminés à ce que la voie de contournement soit aménagée dès que possible.

Je vous remercie, monsieur le président.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le ministre, avez-vous l'impression de ne plus être maître du dossier?

Les coûts devaient s'élever à une centaine de millions de dollars, mais ils s'élèvent aujourd'hui à près de 400 millions de dollars. Les citoyens manifestent de la résistance sur le terrain, et il me semble que vous n'avez pas pris en compte les recommandations qui vous ont été faites jusqu'à présent.

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Au contraire, monsieur le président. Nous restons attachés au projet. Il est vrai que les coûts ont augmenté, comme dans tout autre grand projet, mais nous pensons qu'il est très important de bien faire les choses. Si cela veut dire retarder le projet de quelques mois pour pouvoir tenir les membres de la collectivité continuellement informés, pour répondre à leurs questions et travailler avec les propriétaires fonciers, nous le ferons, parce que nous comprenons à quel point il est important de préserver un assentiment social à ce projet. Cela dit, je sais aussi que les membres, les membres de la collectivité et les résidents de Lac-Mégantic veulent que la voie de contournement soit construite. Ils acceptent le retard à contrecœur, mais nous sommes tous d'accord que nous devons construire cette voie le plus rapidement possible.

Je vous remercie, monsieur le président.

[Français]

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je vous remercie, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous avons maintenant M. Bachrach.

Monsieur Bashrach, vous disposez de six minutes. Vous avez la parole.

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

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être présent aujourd'hui avec vos collaborateurs.

J'aimerais commencer par quelques questions sur les retards dans les aéroports. C'est évidemment quelque chose qui tracasse beaucoup de gens.

Prenons le Budget principal des dépenses pour l'ACSTA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, pour 2022-2023. Il annonce une enveloppe de 567 millions de dollars. C'est nettement moins que l'an dernier, où les dépenses de l'ACSTA étaient estimées à 859 millions.

Pouvez-vous expliquer cette baisse des dépenses de l'ACSTA à un moment où nous connaissons de graves problèmes de dotation et tous ces retards pour les voyageurs dans nos principaux aéroports?

• (1130)

L'hon. Omar Alghabra: En fait, il s'ajoute à ce montant 300 millions de dollars annoncés dans le Budget supplémentaire des dépenses. Nous rétablissons le financement au niveau de l'an dernier, mais il est réparti différemment.

M. Taylor Bachrach: À ce sujet, les employés et les syndicats qui les représentent se disent exaspérés en ce qui concerne les agents de contrôle dans les aéroports et les conditions de travail à certains égards. Nous entendons parler de problèmes de pause, par exemple. Nous voyons un nombre anormal d'heures supplémentaires et des prolongations forcées d'heures supplémentaires, des pauses manquées, l'accès aux toilettes, tout cela, plus des salaires qui ne sont pas concurrentiels.

Je me demande si les conditions de travail des agents de contrôle et d'autres employés d'aéroport vous préoccupent. Quel rôle ces problèmes jouent-ils dans les difficultés que vous rencontrez à embaucher plus d'agents de contrôle pour nos aéroports?

L'hon. Omar Alghabra: Je suis toujours préoccupé quand j'entends parler de plaintes en milieu de travail. Il est important pour Transports Canada, pour moi personnellement et pour le gouvernement que tout employé soit bien rémunéré et ait un milieu de travail sécuritaire.

J'éviterai de parler de ce cas particulier parce que, comme vous le savez, il appartient à l'ACSTA de gérer ses relations avec son milieu de travail. Cependant, nous nous attendons à ce que toute personne qui travaille pour l'ACSTA évolue dans un milieu de travail sécuritaire, respectueux, décent et exempt de harcèlement.

M. Taylor Bachrach: Les conditions de travail actuelles vous soucient-elles?

L'hon. Omar Alghabra: Je me soucie de tout milieu de travail, et je suis d'avis que tout employeur, notamment le gouvernement du Canada et les sociétés d'État, doit se soucier de son propre milieu de travail et doit toujours prêter attention aux commentaires de ses employés et des syndicats, et travailler en collaboration avec ces derniers pour régler tous ces problèmes.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, je vais passer à un autre sujet.

Le 9 mars, vous avez publié une demande d'expression d'intérêts relative au projet du gouvernement de train à grande fréquence entre Toronto et Québec.

Il s'agit du corridor ferroviaire au plus fort trafic de passagers au Canada. Cette demande d'expression d'intérêts publiée par le gouvernement prévoit qu'un exploitant privé construise cette nouvelle ligne ferroviaire pour un service à grande fréquence, l'exploite, fixe les tarifs, établit les horaires et exploite également l'autre service ferroviaire en plus du train à grande fréquence dans ce corridor.

Pour beaucoup de Canadiens, cela a tout l'air d'une privatisation — si ce n'est la privatisation de VIA Rail, au moins celle du corridor ferroviaire au trafic de passagers le plus élevé du Canada.

Pourquoi le gouvernement a-t-il opté pour cette vision?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, je comprends la question de M. Bachrach, et il formule certaines hypothèses. Soyons clairs. Premièrement, c'est une excellente nouvelle pour VIA Rail et ses passagers. Ce sera le plus grand projet d'infrastructure de l'histoire du Canada, et il révolutionnera ce corridor. Nous voulons aménager ce corridor dans les meilleures conditions. Nous demandons l'avis de différents acteurs du secteur.

Au fait, je profite de mes nombreuses rencontres avec d'autres ministres du monde entier pour leur demander des idées et des suggestions par rapport à la façon dont leur pays exploite son propre réseau ferroviaire.

À l'heure actuelle, nous invitons des parties intéressées à soumettre des propositions fondées sur la portée des travaux que nous avons exposée. Évidemment, nous demandons le respect d'une norme minimale, mais nous demandons également s'il est possible de mieux faire.

Il s'agit d'un projet d'infrastructure massif qui continuera d'être un projet de VIA Rail. Il ne s'agit pas d'une privatisation de VIA Rail, mais nous voulons aménager cette ligne de la bonne façon pour les Canadiens afin d'optimiser l'argent de leurs impôts.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, vous avez dit plus tôt qu'il s'agissait d'un projet très excitant pour VIA Rail. S'il s'agit d'un projet si excitant pour VIA Rail, pourquoi la cheffe de la direction a-t-elle démissionné?

• (1135)

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, je ne pense pas que vous vouliez que votre comité examine le rendement de chaque employé ou qu'il discute de la décision de quelqu'un de démissionner. C'est une question de ressources humaines. C'est une question de vie privée. Je tiens à offrir mes meilleurs vœux à Mme Garneau. Elle a dirigé VIA Rail avec intégrité. Je tiens à la remercier pour son service.

VIA Rail a encore beaucoup de projets à l'horizon, dont ce corridor excitant n'est pas le moindre. Je suis enthousiaste à l'idée de jouer un petit rôle dans ce projet.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bachrach et monsieur le ministre.

Nous passons maintenant à M. Ellis.

Monsieur Ellis, la parole est à vous pour cinq minutes.

M. Stephen Ellis (Cumberland—Colchester, PCC): Merci, monsieur le président et merci au ministre d'être ici.

À titre de précision pour le Comité, les voyages aériens en Italie sont vraiment autorisés pour les personnes pleinement vaccinées, qui ont une attestation de guérison de la COVID et qui pourraient aussi avoir un test COVID négatif. Pour être tout à fait transparent, monsieur le ministre, en plus de la vaccination complète, plusieurs solutions permettent aux gens de voyager en Italie.

Monsieur le ministre, vous avez parlé de consulter des données qui éclaireraient la prise de décisions. Vous avez emprunté une voie un peu différente que celle à propos de laquelle ma collègue, Mme Lantsman, vous interrogeait. Ce qui nous intéresse, monsieur, c'est de connaître les données qui vous permettent de prendre des décisions à propos des personnes qui ne sont pas vaccinées et du moment où elles pourront effectivement voyager. Vous avez fait allusion au fait que des données sont disponibles. Ce sont les données que nous aimerions qu'on nous soumette.

Pourriez-vous présenter et déposer ces données ici, à ce comité, monsieur?

L'hon. Omar Alhabra: Premièrement, monsieur le président, mon collègue parle de l'Italie et d'autres pays. La motion des conservateurs demande de lever toutes les obligations, monsieur le président. Ils ne parlent pas d'apporter différents...

M. Stephen Ellis: Monsieur le président, je pense que ce n'est pas une question, mais...

L'hon. Omar Alhabra: ... ajustements ou de modifier... Ils demandent de lever toutes les obligations.

M. Stephen Ellis: ... la question portait sur le dépôt de données, monsieur le président. Elle ne concernait pas l'Italie. L'Italie était une affirmation, pas une question.

La question porte vraiment sur les données qui guident la décision que le gouvernement prend en ce qui concerne les voyages au Canada. C'est la question, monsieur le président, à laquelle j'aimerais avoir une réponse.

Le ministre est-il transparent et nous soumettra-t-il ces données, oui ou non? C'est simple.

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, on ne peut pas faire une affirmation et ne pas s'attendre que j'y réagisse. Cela dit, je suis plus qu'heureux de fournir des données qui prouvent que les vaccins continuent de sauver des vies, que les vaccins sont...

M. Stephen Ellis: Nous savons tous quelle est la question ici. La question est vraiment liée aux restrictions qui continuent de peser sur les Canadiens et nous aimerions voir les données qui guident vraiment ces décisions. C'est ce que nous voulons, monsieur le ministre.

Le président: Monsieur Ellis, je peux le comprendre, mais nous venons d'avoir des discussions avec nos interprètes lors de différentes réunions au sujet des membres qui parlent en même temps que d'autres membres. Il est très difficile pour eux d'entendre.

Si vous posez une question, veuillez laisser assez de temps à la personne que vous interrogez pour qu'elle puisse répondre.

M. Stephen Ellis: Merci, monsieur le président.

Je serais plus qu'heureux d'entendre la réponse à cette question. Ce serait formidable.

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, si les conservateurs cherchent des données qui montrent à quel point les vaccins sont efficaces pour aider à sauver des vies, il y a une abondance de données et je suis heureux de les fournir.

Le gouvernement a pour politique de prendre des décisions fondées sur des données qui prouvent que les vaccins sauvent des vies, et de mettre en oeuvre ces décisions. Nous agissons en fonction de la science. La science est claire: les vaccins sauvent des vies, les masques réduisent la transmission. Les données sont claires. Il revient ensuite aux gouvernements d'agir en fonction de ces données et je suis très heureux de les fournir aux membres du Comité et aux députés de la Chambre des communes.

M. Stephen Ellis: Je vais poser ma question encore une fois, monsieur le président, si possible. Quelles données montrent que ces obligations doivent être maintenues sous leur forme actuelle?

Il ne s'agit pas de décès. Nous le comprenons parfaitement. Il n'y a pas de problème.

Quelles sont les données qui continuent de guider la prise de décisions en ce qui concerne le maintien de ces obligations punitives pour les quelque 5,7 millions de Canadiens à qui un traitement spécial est réservé?

L'hon. Omar Alhabra: Je ne sais pas trop comment répondre à cette question, monsieur le président.

M. Ellis a dit qu'il ne s'agit pas de décès. Il s'agit de décès. Il s'agit de préjudice. Il s'agit de la santé et de la sécurité des Canadiens. Comme je l'ai illustré, des pays dans le monde et des provinces au Canada maintiennent les obligations vaccinales dans différents secteurs et différents segments de leur économie. Nous faisons de notre mieux pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens.

Je comprends que ce n'est pas tout le monde qui doit être d'accord avec notre décision, mais nous faisons de notre mieux pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens. Nous faisons de notre mieux pour protéger la résilience de nos chaînes d'approvisionnement.

Nous réévaluons sans cesse la situation. Nous avons levé un grand nombre de ces mesures. Celles qui demeurent font l'objet d'un examen de temps à autre pour nous assurer qu'elles sont pertinentes.

Nous sommes guidés par le désir de protéger la santé et la sécurité des Canadiens.

• (1140)

M. Stephen Ellis: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre.

Étant entendu que certaines obligations ont été levées, on peut supposer que cette décision était basée sur la science. Répondez par oui ou par non.

L'hon. Omar Alghabra: Bien sûr.

M. Stephen Ellis: Donc, la science existe, mais personne ne l'a vue. C'est la science sur laquelle vous vous fondez pour prendre la décision. C'est la science que j'aimerais voir déposée devant ce comité, monsieur le président. Si nous pouvions voir ces données scientifiques, qui guident la décision, ce serait très utile pour les Canadiens, car ils sauraient alors à quoi s'attendre.

Le ministre aurait-il l'obligeance de déposer ces données scientifiques auxquelles il a fait allusion?

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, les données scientifiques sont claires: les vaccins sauvent des vies et les masques réduisent la transmission. Il reste au gouvernement à évaluer aussi le risque.

Je pense que mon collègue parle aussi du risque. Nous atténuons les risques au mieux de nos capacités afin de protéger la santé et la sécurité des Canadiens. Les niveaux de risque changent. Les données et l'évolution du virus changent. Nous l'avons vu lorsqu'Omicron a frappé. Nous avons dû réintroduire certaines mesures de santé publique que nous avons levées.

Nous réagissons sans cesse au virus qui change et évolue, monsieur le président, mais nous sommes toujours guidés par notre désir de protéger la santé et la sécurité des Canadiens.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous passons maintenant à Mme Koutrakis. Vous disposez de cinq minutes. La parole est à vous.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de comparaître devant nous. Je sais de première main combien votre emploi du temps a été chargé ces derniers temps. Je tenais à vous remercier personnellement pour tout votre excellent travail et remercier le ministère et tous les fonctionnaires qui sont ici avec nous.

Monsieur le ministre, à votre avis, quelle est la cause des retards que nous constatons dans les aéroports? Nous avons vu beaucoup de commentaires dans les médias. À votre avis, quelle est la cause des retards dans les aéroports?

L'hon. Omar Alghabra: Merci, monsieur le président.

Merci à ma collègue et secrétaire parlementaire pour son excellent travail.

Tout d'abord, permettez-moi d'être clair. Comme je l'ai dit plus tôt, nous observons ce phénomène partout dans le monde. Nous

l'observons dans différents aéroports. Pas plus tard que ce matin, nous avons appris qu'à l'aéroport de Dublin, un millier de passagers ont manqué leur vol. Cela ne signifie pas que nous ne devons pas agir. Je ne dis pas cela pour inciter à la complaisance. C'est le contraire, mais je tiens à souligner que ce phénomène se produit partout, car nous assistons à une augmentation de la demande de voyage après la pandémie.

Les causes sont multiples. Il y a des pénuries de main-d'œuvre, et nous agissons en conséquence. Il y a des pics et des creux importants dans les volumes de voyageurs. Nous constatons qu'à certains moments de la journée, nous avons des volumes exceptionnellement élevés, alors que d'autres moments de la journée, nous avons des creux. Voilà pourquoi, selon l'heure à laquelle vous vous trouvez à l'aéroport, vous pouvez passer le contrôle de sécurité sans attendre ou en attendant plus longtemps que d'habitude.

Nous voyons des vols réguliers à l'horaire... Quand vient le temps pour les transporteurs aériens de mettre des vols à l'horaire, il y a énormément de fluidité et les changements sont rapides.

Les passagers doivent être prêts lorsqu'ils franchissent les contrôles de sécurité et s'assurer de sortir leurs liquides et leurs ordinateurs portables, et nous réagissons en conséquence. Voilà pourquoi une partie de notre plan d'action consiste à informer les voyageurs lorsqu'ils font la queue pour s'assurer qu'ils sortent leurs ordinateurs portables et leurs fluides.

Nous voulons veiller à aborder tous les aspects des problèmes liés au voyage, afin que chacun soit préparé. Nous collaborons avec les transporteurs aériens. Nous avons formé un groupe de travail avec les aéroports, les transporteurs aériens, l'ACSTA et l'ASFC afin de nous pencher sur tous ces goulots d'étranglement et de nous assurer de réagir à cette situation afin que les passagers puissent passer le plus rapidement possible.

Mme Annie Koutrakis: Merci.

Monsieur le président, par votre entremise, j'aimerais demander au ministre son opinion, en guise de transition vers sa réponse. Nous avons entendu les commentaires de différents groupes de gens d'affaires dans des témoignages précédents. Quelle crédibilité les Canadiens devraient-ils accorder aux avis formulés par des groupes de gens d'affaires qui exercent des pressions pour lever les obligations lorsque ces groupes n'ont aucune connaissance spécialisée en santé publique? En fait, c'est moi qui ai posé cette question et ils ont reconnu qu'ils n'étaient pas des experts en santé. Quelle crédibilité les Canadiens devraient-ils accorder à ce type d'avis?

• (1145)

L'hon. Omar Alghabra: Écoutez, j'invite toutes les parties prenantes et tous les Canadiens à faire leurs commentaires. Nous prenons tous les commentaires et toute la rétroaction au sérieux, puis nous évaluons la rétroaction, puis les avis des experts et nous visons à prendre la bonne décision qui protège la santé et la sécurité des Canadiens, mais qui maintient aussi la fluidité pour les passagers et les marchandises. Je pense que nous devons simplement évaluer les commentaires que nous recevons selon leur mérite, mais nous sommes heureux de recevoir les commentaires de toutes les parties prenantes.

Mme Annie Koutrakis: J'ai une dernière question. J'ai remarqué que le Budget principal des dépenses propose aussi une nouvelle enveloppe importante destinée à soutenir nos aéroports. Pouvez-vous nous en dire plus sur les objectifs de ces programmes? Comment allons-nous mesurer l'atteinte de ces objectifs?

L'hon. Omar Alghabra: À une question précédente, j'ai parlé de l'aide que nous apportons au secteur de l'aviation, y compris les aéroports. En ce qui concerne ces derniers, j'ai parlé de deux programmes essentiels dans ma déclaration liminaire, le Programme des infrastructures essentielles des aéroports et le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Les deux programmes sont destinés à aider les aéroports, en particulier pour combler certains manques à gagner pendant la pandémie, à construire et à agrandir leurs installations, à améliorer la sécurité et à assurer la connectivité avec le transport en commun dans leurs collectivités. Nous avons fait des investissements importants et, bien sûr, nous concluons des accords avec les aéroports pour veiller à ce que ces projets soient réalisés dans les délais et les budgets impartis afin de réaliser les objectifs que ces politiques officielles visent.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour deux minutes et demie.

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

Monsieur le ministre, en 2020, vous avez demandé à l'Office des transports du Canada de préparer une modification au Règlement sur la protection des passagers aériens afin que les passagers puissent se faire rembourser en cas d'annulation de vol. Pendant la pandémie, les gens ont connu toutes sortes de problèmes concernant les remboursements pour annulation de vol.

Quand allons-nous savoir où nous en sommes avec cette fameuse modification? Quand saurons-nous si votre prochain règlement sera efficace ou non?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, c'est une question importante.

Lorsque le projet de charte des droits des passagers aériens a été déposé à la Chambre des communes et adopté, aucun d'entre nous n'avait envisagé une pandémie et celle-ci a révélé que certaines dispositions de ce cadre de réglementation ne tenaient pas compte d'une telle urgence. Voilà pourquoi nous avons offert de l'aide aux transporteurs aériens pendant la pandémie pour qu'ils puissent effectuer des remboursements. Aujourd'hui, nous renforçons et améliorons le cadre de réglementation pour nous assurer qu'une telle éventualité est prise en compte.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Pouvez-vous nous assurer que la prochaine version de la réglementation permettra d'éviter que les compagnies aériennes puissent, encore une fois, trouver des échappatoires pour ne pas rembourser les passagers?

[Traduction]

L'hon. Omar Alghabra: Monsieur le président, notre objectif est de veiller à ce que cette réglementation réalise les objectifs de la politique officielle et nous faisons de notre mieux pour veiller à ce qu'il n'y ait pas d'échappatoire. J'invite les membres du Comité à faire des suggestions et à proposer des idées sur la façon dont nous pouvons réaliser cet objectif.

[Français]

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

Monsieur le ministre, sous votre responsabilité, des entreprises comme le Canadien National, ou CN, et Air Canada semblent avoir de grosses difficultés à respecter la Loi sur les langues officielles ainsi que son application en ce qui concerne le respect du français dans leur entreprise.

L'étude du fameux projet de loi C-13 avance, et ce dernier pourrait être adopté prochainement. Ce que vous visez, au moyen de ce projet de loi, c'est que les autres organisations fédérales, dont ne font pas partie le CN et Air Canada étant donné qu'elles sont déjà assujetties à la Loi sur les langues officielles, soient assujetties aux mêmes règles que ces deux entreprises.

Étant donné la situation déplorable observée au CN et à Air Canada, en quoi l'application du projet de loi C-13 au reste des organisations fédérales améliorerait-il la situation? Ne vaudrait-il pas mieux appliquer, par exemple, les dispositions prévues dans le projet de loi n° 96 et la loi 101 du Québec?

Ne risquons-nous pas de voir se développer la même situation problématique que nous constatons déjà, en ce moment, au CN et à Air Canada?

Le président: Malheureusement, nous n'avons pas le temps d'entendre la réponse du ministre.

Monsieur le ministre, je vous demanderais de bien vouloir transmettre votre réponse par écrit au Comité.

Je vous remercie beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

• (1150)

[Traduction]

Ensuite, nous avons M. Bachrach pour deux minutes et demie.

La parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, cela fait un an et trois mois que le remorqueur *Ingenika* a coulé près de Kitimat, emportant les vies de Troy Pearson et de Charley Cragg.

Votre ministère peut-il citer une seule amélioration concrète de la sécurité qui a été apportée pour éviter des décès semblables?

L'hon. Omar Alghabra: Merci, monsieur le président.

Oui, je vais peut-être laisser à M. Brosseau le soin de répondre à cette question. Je sais que nous avons pris certaines mesures.

M. Kevin Brosseau (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, nous avons un programme de surveillance pour les bâtiments d'une taille donnée. Les remorqueurs sur la côte Ouest ont tendance à être d'une certaine taille et nous avons un régime de surveillance qui est renforcé à cet égard.

Bien sûr, un autre élément est la possibilité de se déployer sur la côte Ouest et d'avoir une présence accrue, ce qui est très important, tout comme la communication avec les exploitants de remorqueur. Nos fonctionnaires participent activement à ce travail sur la côte Ouest, en particulier, monsieur le président.

Ce sont là des exemples concrets du travail que nous faisons pour assurer la sécurité des remorqueurs.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Brosseau.

Je me suis entretenu tout récemment avec un exploitant de remorqueur à Prince Rupert. Il m'a parlé du rapport remorqueur-remorqué, un sujet de préoccupation très évident pour les petits remorqueurs de moins de 15 tonnes.

Existe-t-il des règles ou des lois applicables et explicites sur le rapport remorqueur-remorqué pour les remorqueurs de moins de 15 tonnes?

M. Kevin Brosseau: Monsieur le président, je devrai vous revenir sur les règles précises.

Je pense qu'il est vraiment important de retenir, monsieur le président, que la réglementation sur le système de gestion de la sécurité pour tous les bâtiments entrera en vigueur au cours des prochains mois. En ce qui concerne cette question précise, monsieur le président, avec votre indulgence, je pourrai y répondre après avoir consulté les spécialistes de la sécurité maritime de Transports Canada.

M. Taylor Bachrach: Le Bureau du vérificateur général a soulevé de nombreuses préoccupations concernant les systèmes de gestion de la sécurité dans d'autres secteurs, comme la sécurité ferroviaire. Comment comptez-vous éviter ces mêmes problèmes en mettant en œuvre les systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur maritime?

Le président: Je suis désolé, monsieur Brosseau. Encore une fois, nous n'avons plus de temps. Je vous invite à nous fournir une réponse écrite après la réunion du Comité.

Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Dowdall pour cinq minutes.

La parole est à vous.

M. Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Merci, monsieur le président, et merci, monsieur le ministre, de votre présence.

J'aimerais faire d'abord un bref commentaire. J'ai été un peu dégoûté d'entendre un membre du Comité essayer de minimiser l'importance des témoins. Je ne pense pas que ce soit une bonne chose. J'ai bien aimé la réponse du ministre et je tiens à l'en remercier.

Je n'ai que deux petites questions à poser.

Monsieur le ministre, avez-vous eu l'occasion de voir ou d'entendre la réunion du 16 mai du Comité lorsque nous avons commencé l'étude sur la réduction des formalités administratives?

L'hon. Omar Alhabra: Oui, je sais que le Comité a publié un rapport. Je ne me souviens pas si Transports Canada y a répondu ou non, mais j'ai eu l'occasion de prendre connaissance du rapport.

M. Terry Dowdall: Bien. Vous devez savoir qu'à l'issue de cette réunion, plusieurs personnes étaient un peu contrariées, peut-être. Je sais que vous avez dit ici que les gouvernements ont versé des sommes importantes. J'entends assez souvent des gens s'en vanter à la Chambre, mais il est parfois préférable de se vanter des résultats. D'après ce que j'ai entendu, beaucoup de personnes ici présentes pensaient que des mesures qui ne coûtent rien pourraient être prises qui seraient probablement utiles au secteur de l'aviation.

L'une de ces personnes était Monette Pasher, du Conseil des aéroports du Canada. Dans le journal aujourd'hui, elle a écrit que pour

réduire ou éliminer les retards aux douanes, la mesure la plus utile que nous pourrions prendre serait de supprimer les mesures de santé publique et les tests aléatoires obligatoires à l'aéroport et que, dans le monde entier, 62 pays, dont la Nouvelle-Zélande, la Suède, Israël et maintenant l'Autriche, ont déjà supprimé les tests et les protocoles liés à la COVID et le Canada doit faire de même, ou peut-être les déplacer hors site.

Que pensez-vous de les déplacer hors site? En avez-vous entendu parler?

L'hon. Omar Alhabra: Il est vraiment important d'être toujours remis en question et de toujours chercher des occasions d'augmenter l'efficacité. Il faut aussi qu'on nous rappelle et que nous nous rappelions que certaines de ces mesures, aussi lourdes puissent-elles paraître, sont importantes pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens. Nous voulons toujours évaluer et réévaluer l'application de ces règles.

Pour répondre directement à votre question, à Transports Canada, nous cherchons des moyens de collaborer avec les aéroports pour déplacer les tests hors site. Nous étudions cette possibilité, mais permettez-moi de rappeler à tous que nous traversons une pandémie et que nous voyons beaucoup de...

• (1155)

M. Terry Dowdall: Oui, nous le savons, monsieur le ministre.

Je n'ai qu'une autre question, mais il ne me reste pas beaucoup de temps.

Votre prédécesseur a déclaré que les transporteurs aériens devaient traiter les passagers comme des personnes et non comme des numéros. Sous votre gouverne, des agences gouvernementales sont à l'origine des pires violations des droits des passagers de l'histoire du Canada: il faut des heures aux passagers pour passer la sécurité, des bébés sont coincés dans des avions pendant des heures après leur atterrissage et restent dans les salles de douane. Les voyageurs sont retenus et retardés, et c'est inacceptable.

Avez-vous écrit à l'OTC pour qu'il enquête sur ces violations flagrantes? Avez-vous demandé à votre ministère de rédiger une norme de soins et d'obligations pour l'ASPC, l'ASFC et l'ACSTA?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, permettez-moi de réitérer ma compréhension et mon empathie pour ceux qui font la queue dans les aéroports. C'est une situation qui nécessite des réponses. Dans toutes les conversations que j'ai eues avec l'ACSTA, les aéroports et les transporteurs aériens, j'ai dit clairement que c'est un problème qui doit être réglé, et nous offrons des ressources...

M. Terry Dowdall: Y aura-t-il une norme de diligence?

L'hon. Omar Alhabra: ... des orientations et de l'aide par tous les moyens à notre disposition.

Cela dit, je tiens à rappeler à tous que nous sommes toujours en pandémie. Nous observons des retards non seulement dans les aéroports du monde entier, mais dans tous les secteurs de l'économie. C'est la conséquence des défis que la pandémie a engendrés pour notre économie...

M. Terry Dowdall: Y aura-t-il une norme de diligence, monsieur le ministre?

L'hon. Omar Alhabra: ... et cela dit, nous devons réagir. Nous devons apporter notre soutien. Nous devons faire tout en notre pouvoir pour relever ces défis, et c'est ce que nous faisons, monsieur le président.

M. Terry Dowdall: D'accord.

Un autre problème que nous avons rencontré et qui soulève de nombreuses questions est la taxe sur le carbone et le coût supplémentaire qu'elle entraîne sur le carburant.

Le gouvernement envisage-t-il de prendre des mesures pour aider à cet égard?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, nous travaillons avec le secteur sur des carburants durables et de nouvelles technologies afin de trouver de nouveaux carburants qui réduiront les émissions tout en permettant d'exploiter des avions de façon sûre et efficace. Tout à fait, nous collaborons avec le secteur du transport aérien. Cela...

M. Terry Dowdall: Savez-vous que le Canada se classe au 107^e rang mondial en matière de compétitivité des coûts dans le domaine aérien?

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, c'est l'une de mes priorités, de veiller à ce que nous ayons un secteur aérien et un secteur des transporteurs aériens compétitifs. Étant donné son paysage et sa géographie exceptionnels, il est vrai que le Canada doit relever certains défis, mais notre priorité est la sécurité des Canadiens ainsi que l'efficacité et la productivité du secteur de l'aviation.

M. Terry Dowdall: Essayons de faire mieux que 107^e.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dowdall.

Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nos trois dernières minutes iront à M. Iacono.

Monsieur Iacono, la parole est à vous. Vous disposez de trois minutes.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Bonjour.

Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être avec nous ce matin. Je remercie également les membres du personnel qui vous accompagnent.

Monsieur le ministre, le Budget principal des dépenses de 2022-2023 fait état d'une augmentation très importante, soit de 39 %, par rapport à l'année précédente. Cela s'explique principalement par une augmentation des dépenses prévues pour le Fonds national des corridors commerciaux, soit le FNCC.

Pouvez-vous expliquer l'augmentation proposée par le gouvernement quant à cette initiative?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Il est important d'en parler, car l'une des raisons de l'augmentation du budget des dépenses est le Fonds national des corridors commerciaux qui vise à améliorer la résilience de nos chaînes d'approvisionnement.

L'an dernier, notre gouvernement a eu la prévoyance d'inclure un investissement supplémentaire de 1,9 milliard de dollars dans le Fonds pour les corridors commerciaux pour nous assurer d'améliorer et de renforcer nos chaînes d'approvisionnement, pour un total de 4,2 milliards de dollars au cours des quatre ou cinq dernières années. Le budget de cette année prévoit également près de 500 millions de dollars de plus.

La raison de cette augmentation significative est de tenir compte de l'augmentation et de la recapitalisation que nous avons vue dans le Fonds national des corridors commerciaux.

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Pouvez-vous nous donner des exemples de projets financés par le truchement du FNCC?

[Traduction]

L'hon. Omar Alhabra: Monsieur le président, dans ma déclaration liminaire, j'ai parlé de ma visite au Nouveau-Brunswick la semaine dernière pour soutenir le port de Saint John, mais voici quelques exemples. Il y a 50 millions de dollars pour permettre à l'aéroport de Montréal de rénover le pont de chargement. Un autre montant de 50 millions de dollars est accordé à la Ville de Montréal pour améliorer l'accès routier entre la Transcanadienne et le port de Montréal; 33 millions de dollars au port de Trois-Rivières pour augmenter la capacité de fret de près de 50 %. L'administration portuaire de Hamilton-Oshawa recevra 5,5 millions de dollars pour le projet d'expansion des exportations à la jetée 10; et la société Alberta Midland Railway Terminal recevra 5 millions de dollars pour la phase 2 de son expansion, et la liste continue.

Je serais heureux de vous fournir d'autres exemples, monsieur Iacono.

● (1200)

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie, monsieur le ministre.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Iacono.

Monsieur le ministre, au nom du Comité, j'aimerais vous remercier encore une fois d'être venu et de nous avoir livré votre témoignage.

Chers collègues, je vais suspendre la séance pendant deux minutes pour laisser partir le ministre et les fonctionnaires de son ministère.

Nous pourrions ensuite prendre les dispositions nécessaires pour accueillir le ministre des Affaires gouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités.

● (1200)

(Pause)

● (1205)

Le président: Chers collègues, nous reprenons le débat. Pour la deuxième partie de notre réunion, nous sommes enchantés d'accueillir le ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable Dominic LeBlanc. Il est accompagné des fonctionnaires suivants de son ministère: Kelly Gillis, sous-ministre, Infrastructure et Collectivités; Alison O'Leary, sous-ministre adjointe principale, Programme des collectivités et des infrastructures; et Glenn Campbell, sous-ministre adjoint, Investissement, partenariats et innovation.

Monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous accueillir, vous et votre équipe devant le Comité pour la première fois en personne depuis un bon moment. Avant de vous laisser la parole pour votre déclaration liminaire, je crois que M. Badawey a une brève motion dont nous devons disposer.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

La plupart des membres, sinon la totalité, ont reçu le budget de voyage pour le troisième trimestre de l'exercice en cours, soit à compter de septembre. Je souhaite présenter une motion visant à approuver ce budget de voyage.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Je crois, monsieur le greffier, que si nous le faisons maintenant, c'est parce que nous avons un délai serré. Y a-t-il des objections à ce que nous le fassions dès le début de la réunion?

(La motion est adoptée.)

Le président: La motion est adoptée.

Monsieur le ministre, à vous la parole. Vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

L'hon. Dominic LeBlanc (ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités): Monsieur le président, je vous remercie. Je tiens à vous assurer, ainsi qu'à mes collègues, que je partage votre plaisir d'être ici avec vous. Je vous assure que le plaisir est, en fait, le mien.

Je me réjouis de l'occasion qui m'est donnée de vous parler de la façon dont notre équipe du ministère de l'Infrastructure répond aux besoins des Canadiens.

Monsieur le président, vous avez si bien accueilli les trois hauts fonctionnaires qui se joignent à moi aujourd'hui que je ne le répéterai pas. S'il y a des questions techniques précises de la part des collègues, ils se feront un plaisir d'y répondre.

[Français]

Notre gouvernement reste concentré sur la construction d'un avenir meilleur, d'un Canada plus prospère, plus résilient et plus durable. C'est pourquoi nous continuons à prendre des mesures énergiques en matière de climat, à rendre la vie plus abordable, à faire croître notre économie et à créer de bons emplois pour les Canadiens.

Tout en poursuivant ce travail, nous augmentons nos investissements dans l'infrastructure en vue de soutenir les Canadiens. Notre objectif est de renforcer notre économie et nos collectivités ainsi que d'offrir de nouvelles possibilités sociales et économiques aux familles, aux jeunes et aux aînés.

[Traduction]

Nous continuerons à travailler avec tous les ordres de gouvernement, ainsi qu'avec les communautés autochtones et d'autres partenaires. Ces partenaires nous aident à présenter aux Canadiens de grands projets de ponts, par exemple, des options de transport en commun sans émissions et des logements abordables. Nous aidons à améliorer la ventilation dans les bâtiments publics et investissons dans des bâtiments communautaires verts et inclusifs. Nous investissons dans l'exploitation durable de l'eau potable et des eaux usées, ainsi que dans les infrastructures naturelles.

Aujourd'hui, monsieur le président, je suis ici pour parler du Budget principal des dépenses 2022-2023 d'Infrastructure Canada afin que nous puissions poursuivre cet important travail.

Infrastructure Canada demande 9,3 milliards de dollars dans le Budget principal des dépenses de 2022-2023. La majeure partie de ce montant — 6,8 milliards de dollars — est destinée aux subven-

tions et contributions. Le reste comprend 242 millions de dollars pour les dépenses de fonctionnement, 13,8 millions de dollars pour les dépenses en capital, ainsi que 2,3 milliards de dollars en dépenses législatives prévues, visant principalement le Fonds pour le développement des collectivités du Canada, anciennement appelé le Fonds de la taxe sur l'essence.

• (1210)

[Français]

Le montant demandé dans le budget principal de cette année représente une augmentation nette de 2,5 milliards de dollars par rapport au Budget principal des dépenses de 2021-2022, dont la majorité est constituée de fonds de subventions et de contributions. Un pourcentage d'environ 25 % de l'augmentation des subventions et des contributions correspond à de nouveaux programmes annoncés dans l'Énoncé économique de l'automne de 2020 et le budget de 2021, qui seront mis en œuvre au cours des prochaines années.

Ces programmes comprennent un certain nombre de programmes clés, notamment le programme Bâtiments communautaires verts et inclusifs, auquel j'ai fait allusion tantôt, le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun, le Fonds pour l'infrastructure naturelle, le financement de la ventilation dans le cadre du volet Résilience à la COVID-19 du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada et un complément au Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes.

[Traduction]

Les 75 % restants de l'augmentation des subventions et des contributions sont destinés à des programmes existants, comme le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun, le programme d'Infrastructure Investir dans le Canada et la responsabilité supplémentaire de Vers un chez-soi, la stratégie canadienne de lutte contre l'itinérance. L'augmentation des dépenses de fonctionnement de 86,3 millions de dollars comprend les ressources requises pour l'exécution des nouveaux programmes, ainsi que le transfert obligatoire au ministère des responsabilités de la Direction des politiques en matière d'itinérance. Comme les collègues le savent, cette direction relevait auparavant du ministère de l'Emploi et du Développement social. Celles-ci, bien sûr, relèvent de mon collègue, le ministre du Logement.

Le financement législatif a connu une augmentation de 8,4 millions de dollars, concernant en grande partie les exigences du régime d'avantages sociaux des employés, qui sont liées à l'augmentation des ressources de fonctionnement.

Enfin, les dépenses en capital représentent une diminution de 52,4 millions de dollars par rapport au budget de l'an dernier. Cette diminution est principalement attribuable à la temporisation du financement dans le budget de 2021-2022 pour l'achat de terrains liés au pont international Gordie Howe et au corridor du pont Samuel-De Champlain, ce dernier, le pont Champlain dans votre grande province de Québec, monsieur le président, devant être terminé à la fin de 2022.

L'année à venir promet d'être bien occupée. Nous pensons qu'elle sera productive pour l'équipe d'Infrastructure Canada. Comme je l'ai dit, nous sommes enthousiastes à l'idée de nos nouveaux programmes qui ont été annoncés, en grande partie, dans le budget 2021 et dans l'Énoncé économique de l'automne 2020.

J'ai hâte de répondre aux questions, monsieur le président, et de parler avec vous et avec nos collègues du travail de notre ministère, ainsi que de notre engagement à servir les Canadiens de la meilleure façon possible.

[Français]

Je vous remercie beaucoup de votre attention.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

[Traduction]

Monsieur Muys, à vous la parole, pour six minutes.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci, monsieur le président, et merci au ministre et aux fonctionnaires du ministère pour leur présence aujourd'hui. Il y a manifestement beaucoup d'enthousiasme à cette occasion, et nous le partageons, même si nous avons des questions à poser.

Monsieur le ministre, j'aimerais parler un peu plus de la Banque de l'infrastructure du Canada. Comme vous le savez, le Comité a recommandé son démantèlement en raison de ses échecs et du témoignage d'experts devant le Comité.

À ce sujet, je crois savoir que le Comité a adopté une motion unanime en mars 2021. Cela a certainement précédé mon mandat au sein de ce comité et votre mandat de ministre. Le Comité a demandé des détails concernant les primes du PDG et des directeurs. Je sais qu'une réponse a été envoyée quelques mois plus tard et qu'elle était moins que satisfaisante. Il y manquait certainement une certaine responsabilité.

J'aimerais avancer à un an plus tard, maintenant que vous occupez le fauteuil, et vous demander si, à la fin du dernier exercice, il y avait ou non des primes pour les PDG ou les cadres supérieurs de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Pouvez-vous nous donner des détails à ce sujet?

• (1215)

L'hon. Dominic LeBlanc: Nous avons évidemment pris note du travail de ce comité en ce qui concerne la Banque de l'infrastructure. Nous avons reconnu que toute nouvelle entreprise d'envergure, comme la Banque de l'infrastructure, qui a été créée il y a probablement cinq ans, connaît des difficultés de croissance initiales. À notre avis, la Banque de l'infrastructure du Canada est sur une bien meilleure base, peut-être qu'elle ne l'était il y a quatre ans. J'ai eu l'occasion de rencontrer la présidente du conseil d'administration à Vancouver la semaine dernière.

En ce qui concerne la rémunération des dirigeants, c'est une question très raisonnable. De toute évidence, les efforts déployés pour recruter, par exemple, le PDG actuel, que j'ai rencontré à Ottawa il y a quelques mois... Il était associé chez McKinsey & Company et avait travaillé à Infrastructure Ontario. Il a une très grande expérience dans ce domaine. D'après ce que j'ai compris, tous les membres du conseil d'administration... C'est le conseil d'administration, bien sûr, qui fixe la rémunération des cadres supérieurs. C'est tout à fait conforme aux organisations semblables en ce qui concerne les méthodes de recrutement de talents.

Si vous avez des questions précises concernant les primes, M. Campbell pourrait avoir ces renseignements précis, ou je me ferai un plaisir de vous faire suivre les renseignements qui sont du domaine public.

M. Dan Muys: Certainement, et je crois que c'est ce que nous demandons. Des renseignements qui sont du domaine public, comme ceux qui ont été fournis au Comité lorsque la question a été posée la dernière fois. Si vous pouviez voir à ce cela soit fourni au Comité, nous vous en serions reconnaissants.

À ce propos, quels sont les paramètres associés à ces primes de rendement? Au cours des 25 années que j'ai passées dans le secteur privé avant de faire de la politique, dans une situation comme celle de la Banque de l'infrastructure du Canada qui n'a réalisé aucun projet, je n'aurais reçu aucune prime de rendement pour des résultats nuls.

Je ne sais pas si vous pouvez nous en dire davantage à ce sujet.

L'hon. Dominic LeBlanc: Loin de moi l'idée de diminuer l'expérience de notre collègue dans le secteur privé, mais dire qu'elle n'a réalisé aucun projet est simplifier les choses à l'extrême.

Au cours des 18 derniers mois, il y a eu une augmentation très importante des fonds d'immobilisation attribués, de l'ordre de 7,2 milliards de dollars pour 28 à 30 projets. Cela représente des investissements en capital de plus de 20 milliards de dollars. Là encore, nous fournissons volontiers au Comité une liste détaillée — que je sais que la Banque de l'infrastructure a publiée récemment — de tous les projets auxquels elle participe et du financement qu'elle a alloué.

Je suis convaincu qu'au cours des prochains mois, nous verrons la Banque de l'infrastructure investir dans toutes les régions du pays dans des projets qui seront très importants pour les Canadiens. Je suis sûr que les 18 derniers mois ont été différents, peut-être, des deux années précédentes, mais je suis persuadé que les 18 prochains mois verront également une augmentation significative de l'activité de la Banque de l'infrastructure du Canada.

M. Dan Muys: À ce propos, lorsque vous étiez ici la dernière fois, il y a trois mois — fin février —, vous avez admis que la Banque de l'infrastructure devait intensifier le rythme de ses activités visant à attirer les investissements du secteur privé dans ces projets — ce qui est certainement un de ses objectifs — et vous avez indiqué que vous alliez communiquer vos attentes à la Banque. Trois mois plus tard, qu'est-ce qui a été fait? Êtes-vous satisfait des progrès réalisés à ce jour? Que pouvez-vous signaler qui pourrait intéresser ce comité?

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, ce sont là des questions très raisonnables.

Je partage certainement l'impatience des membres de ce comité et des Canadiens de voir la valeur que la banque peut apporter à ce genre de projets. J'ai eu un certain nombre de conversations avec le PDG et la présidente du conseil d'administration. Comme je l'ai dit, nous avons rencontré la présidente du Conseil. Mon adjoint et moi étions en Colombie-Britannique la semaine dernière et avons passé quelques heures avec Mme Vrooman. Je lui ai expliqué ce que je pense être un désir compréhensible de la part de tous les Canadiens de voir la Banque s'impliquer dans de petits et grands projets partout au pays. Elle a investi, comme je l'ai dit, 7,2 milliards de dollars de capitaux, qui ont attiré, en date du mois dernier, 7,6 milliards de dollars d'investissements privés et institutionnels.

Je comprends bien que dans la description initiale du mandat de la Banque, on s'attendait ou on espérait que la part de capital privé serait plus élevée. Je crois que nous allons voir cette part augmenter avec le temps.

• (1220)

M. Dan Muys: Encore une fois, la dernière fois que vous étiez ici, il y avait 33 projets qui avaient été lancés — et aucun n'était terminé. Où en sommes-nous aujourd'hui, trois mois plus tard? Avons-nous accéléré les choses ou atteint un nombre plus élevé?

L'hon. Dominic LeBlanc: Nous sommes bien sûr en train d'accélérer les choses, mais peut-être que M. Campbell a des exemples de projets précis qui pourraient aider M. Muys.

Le président: Désolé, monsieur Campbell, mais nous n'avons malheureusement plus de temps pour ce segment. Je vous invite à soumettre ces renseignements par courriel après la séance d'aujourd'hui.

Nous avons maintenant M. Badawey.

La parole est à vous. Vous avez six minutes.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être des nôtres aujourd'hui.

Je vais commencer, monsieur le ministre, par vous dire combien je reconnais la valeur de votre dossier. Vous avez l'infrastructure, vous avez les affaires intergouvernementales et vous avez les collectivités, qui sont primordiales en ce qui concerne l'orientation que nous adoptons en tant que gouvernement pour assurer que la communication continue soit renforcée. Je dis cela parce que nous reconnaissons que beaucoup de dossiers et de questions dont nous nous occupons sont interministériels. Je vous félicite de réussir si bien à cet égard.

Cela dit, vous avez traité avec différents ministères, différents ordres de gouvernement et des collectivités autochtones pour assurer cette force dans les communications, comme je l'ai dit plus tôt. En particulier, pour en venir à ma question, entre le ministère des Transports, par exemple, le ministère des Finances, le gouvernement provincial, le gouvernement municipal et le secteur privé... Nous étions à Washington la semaine dernière, et une chose sur laquelle nous nous sommes tous mis d'accord, les deux pays, est la nécessité de renforcer nos chaînes d'approvisionnement, nos corridors commerciaux, d'être plus stratégiques dans les investissements que nous faisons, non seulement à l'échelle locale ou nationale, mais aussi entre les deux pays. En intégrant les corridors commerciaux stratégiques binationaux, y compris les investissements en capital binationaux, nous assurons, une fois de plus, la fluidité binationale de nos chaînes d'approvisionnement.

Prenons les Grands Lacs, par exemple. Pouvez-vous nous en dire plus sur le nouveau financement proposé de 79,1 millions de dollars pour protéger nos côtes et nos voies navigables? À quoi servira cet argent et pourquoi est-il si important?

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur Badawey, de vos remarques.

Je vais faire quelques observations préliminaires, et peut-être que le sous-ministre pourra fournir des renseignements précis sur les voies navigables que vous avez mentionnées.

Vous avez raison de dire que notre ministère travaille en étroite collaboration avec Transports Canada précisément sur la résilience de la chaîne d'approvisionnement. Vous avez tout à fait raison de dire que les Canadiens se préoccupent, à juste titre, de la sécurité des chaînes d'approvisionnement et de leur résilience. L'aspect binational de l'infrastructure est essentiel. Nous avons vu ce qui est arrivé à l'économie canadienne lorsque le pont Ambassador a été

bloqué il y a quelques mois, et ce que cela a signifié pour les dizaines de milliers de travailleurs qui ont été mis à pied dans votre province. Je pense que cela a fait prendre conscience aux Canadiens de ces points d'étranglement bien réels. C'est pourquoi, de toute évidence, le pont Gordie Howe est un élément clé de l'effort de notre ministère pour renforcer la résilience d'un élément essentiel de la chaîne d'approvisionnement.

J'ai souvent des conversations avec le ministre des Transports sur la façon dont le ministère des Infrastructures peut compléter le financement des corridors commerciaux. Nous ne voulons pas nuire à leur capacité de bien définir, comme ils l'ont fait la semaine dernière à Saint John, au Nouveau-Brunswick, les améliorations à apporter à l'infrastructure du port de Saint John pour faciliter le service ferroviaire de conteneurs, par exemple. Ils se concentrent sur cette question, mais il y a des choses que notre ministère peut faire en complément, qui appuieront ces investissements et qui feront en sorte que nous obtenions les meilleurs avantages pour l'argent que ce ministère ou notre ministère investit.

En ce qui concerne les voies navigables, je ne sais pas, madame Gillis, si vous voulez ajouter quelque chose.

Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Infrastructure et Collectivités, Bureau de l'infrastructure du Canada): Je n'ai pas les détails de cet investissement particulier. Nous pourrions peut-être vous préciser par la suite par quel programme et par quel ministère cet investissement particulier est fait pour les voies navigables.

Il est certain qu'un investissement très important que nous faisons entre nos deux pays est la construction du pont international Gordie Howe, qui sera un corridor commercial très important entre nos deux pays. Il progresse. Vous pouvez voir, maintenant que vous êtes là, les progrès qui ont été faits dans la construction.

M. Vance Badawey: Merci, madame Gillis. Merci, monsieur le ministre.

Allant un peu plus en profondeur, prenons ce que fait le ministère des Transports avec l'examen de la modernisation des ports, l'examen de la voie maritime du Saint-Laurent et de nombreux autres examens que nous faisons en ce qui concerne les Grands Lacs et la stratégie de l'économie bleue.

Monsieur le ministre, comment voyez-vous l'infrastructure, comme vous l'avez mentionné plus tôt, s'aligner, par exemple, sur le Fonds national des corridors commerciaux pour assurer cette fluidité? Comment nous assurons-nous — là encore de façon binationale, non seulement en ce qui concerne les politiques, mais également, sinon davantage, en ce qui concerne l'intégration de ces investissements en capital dans le transport terrestre, ferroviaire, aérien et maritime — que nos systèmes de distribution sont intégrés sur le plan de la logistique de distribution et, en fin de compte, répondent aux exigences en matière de fluidité?

• (1225)

L'hon. Dominic LeBlanc: Je partage entièrement votre point de vue selon lequel nous devons examiner l'ensemble du gouvernement du Canada pour voir comment les différents ministères fédéraux font des investissements... Je pense aux investissements dans les trains à grande fréquence, par exemple, sur lesquels travaille Transports Canada. Notre ministère joue un rôle modeste à l'appui de cet effort. Si l'on prend, comme l'a dit le député, le pont Gordie Howe — et je pense ici aussi au pont Champlain au Québec —, ce sont des voies d'approvisionnement essentielles pour le mouvement des biens et des personnes en toute sécurité. Les investissements dans l'infrastructure binationale, comme vous l'avez bien noté, monsieur Badawey, sont évidemment ceux qui retiennent le plus l'attention du gouvernement.

Pour revenir à la question précédente sur la Banque de l'infrastructure, une des choses que nous pouvons faire est de veiller à ce que la Banque de l'infrastructure, qui peut apporter à la conversation une expertise différente, des instruments de financement différents... Nous pensons que cela fait partie de la collaboration, par exemple, avec d'autres partenaires au sein du gouvernement, mais aussi avec des partenaires du secteur privé ou d'autres ordres de gouvernement, dans nos efforts de trouver le meilleur moyen... À une époque où les ressources financières sont forcément limitées, nous voulons veiller à ne pas nous marcher sur les pieds mutuellement, ou faire en sorte que, si le gouvernement du Canada fait quelque chose de complémentaire à ce que fait le gouvernement de l'Ontario, du Québec ou du Nouveau-Brunswick, cela permet en fait de faire fructifier ces fonds et d'atteindre nos objectifs avec une plus grande efficacité.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président, et monsieur le ministre.

Le président: Merci à vous deux.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre. Cela fait longtemps que nous nous sommes vus en personne au Comité. Évidemment, de vous voir nous rend de bonne humeur.

Les questions que j'aimerais vous poser portent sur le budget de 2022. À la lecture d'un passage figurant à la page 79, je me suis posé des questions auxquelles vous allez peut-être pouvoir répondre. On peut y lire que « [L]e budget de 2022 annonce que le gouvernement entend devancer l'échéance pour que les provinces consacrent tout leur financement restant dans le cadre du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada à des projets prioritaires au 31 mars 2023. Par mesure de prudence financière, tout fond inutilisé après cette date sera réaffecté à d'autres priorités. »

Si je comprends bien, plutôt que d'avoir jusqu'en 2025, les provinces ont maintenant jusqu'en 2023 pour dépenser l'argent du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada.

Qu'advient-il des sommes non utilisées?

Cela veut-il dire que ces sommes ne seront plus destinées à ce programme? Allez-vous les réattribuer à toutes sortes d'autres projets?

L'argent inutilisé ne restera pas nécessairement dans les provinces, car il ne leur appartiendra plus.

Est-ce bien cela?

L'hon. Dominic LeBlanc: Je vous remercie de la question, monsieur Barsalou-Duval.

Il est important de constater que le ministre des Finances a effectivement statué sur le fait que les provinces financées dans le cadre de programmes établis en vertu d'ententes entre le fédéral et des provinces, comme une entente Canada-Québec ou Canada—Nouveau-Brunswick, doivent attribuer les fonds à des projets avant le 31 mars. Il ne faut pas que les fonds soient nécessairement dépensés, mais il faut que le gouvernement fédéral et, dans votre cas, le gouvernement du Québec s'entendent sur une liste des projets que le fédéral financera.

Les projets peuvent s'échelonner sur des années, et les fonds peuvent être déboursés pendant une période de dix ans après la date butoir. Toutefois, si le gouvernement fédéral ne peut pas s'entendre avec le gouvernement du Québec, ou celui du Nouveau-Brunswick, sur la liste de ces projets, les fonds vont être repris par le receveur général du Canada.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Selon ce que je comprends, de l'argent peut encore être versé par la suite, mais il faut au moins que la décision ait été prise ou que le projet ait été soumis avant le 31 mars 2023.

Je vous explique pourquoi je vous posais cette question.

Selon l'Entente bilatérale intégrée Canada-Québec relative au Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, qui a été signée en 2018 par votre gouvernement, le Québec a jusqu'au 31 mars 2025 pour soumettre des projets.

Dois-je comprendre que cette entente n'est plus valide?

• (1230)

L'hon. Dominic LeBlanc: Non, ce n'est pas cela. D'ailleurs, l'entente fonctionne très bien.

La semaine dernière, Mme Sonia LeBel et moi avons eu une discussion très constructive et très positive sur les projets d'infrastructure que nous souhaitons faire en partenariat avec le gouvernement du Québec. Je suis optimiste pour ce qui est d'arriver, avec le gouvernement du Québec, à des décisions pour affecter ces fonds.

Notre problème a trait à l'épuisement des fonds dans les provinces. En Colombie-Britannique — où j'étais la semaine dernière —, par exemple, il ne reste effectivement plus d'argent. C'est aussi le cas au Manitoba et en Ontario. Ces provinces nous font des demandes. À l'Île-du-Prince-Édouard, il reste peut-être 15 % ou 30 % des fonds qui ne sont pas encore affectés. Le Manitoba n'a effectivement aucun montant résiduel non alloué. C'est le cas de plusieurs provinces.

D'une certaine façon, le Québec n'est pas dans la pire situation. Le pire cas est celui de la province de Terre-Neuve-et-Labrador, suivie par ma province, le Nouveau-Brunswick.

La ministre des Finances est impatiente de voir ces fonds attribués à des projets. Cependant, certains premiers ministres, y compris celui de l'Ontario, me demandent une version 2.0 de ces programmes.

J'ai l'obligation de travailler avec toutes les provinces pour déterminer ce que pourrait être la deuxième version de ces programmes. J'ai expliqué cela à Mme LeBel la semaine dernière. D'ailleurs, nous avons convenu de nous rencontrer pour établir plus précisément comment, dans cette deuxième version, nous pourrions trouver une solution qui respectera les intérêts du Québec et du gouvernement fédéral.

M. Xavier Barsalou-Duval: En somme, si je vous suis bien, monsieur le ministre, si l'argent n'est pas alloué à des projets avant le 31 mars 2023, il retournera au fonds général et vous allez trouver d'autres façons de l'utiliser. Cela revient donc à dire que la date du 31 mars 2025, qui était précisée dans l'entente bilatérale Canada-Québec de 2018, ne tient plus. Vous avez donc modifié de façon unilatérale, sans négociations ni discussion, l'entente conclue avec le Québec.

Ne trouvez-vous pas cela particulier?

Généralement, lorsqu'une entente est conclue, que des documents sont signés, chaque partie est censée respecter sa signature.

N'est-ce pas?

L'hon. Dominic LeBlanc: C'est exact. Cependant, nous avons la même entente avec 10 gouvernements provinciaux et 3 gouvernements territoriaux. Plusieurs d'entre eux ont choisi des projets et ont alloué des fonds plus rapidement que Terre-Neuve-et-Labrador, le Québec ou le Nouveau-Brunswick.

La ministre des Finances a jugé — et je suis d'accord avec elle — qu'il était dans l'intérêt de l'économie et de l'environnement du Canada d'allouer ces fonds à des projets le plus rapidement possible. Comme je l'ai déjà dit, cela ne veut pas dire que les projets seront terminés, mais il faut faire un choix. La liste des projets potentiels est tellement longue que nous n'aurons jamais assez d'argent pour tous les réaliser.

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le ministre, moi, quand je signe un contrat avec quelqu'un, je m'attends à ce qu'il soit respecté.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Malheureusement, monsieur Barsalou-Duval, votre temps de parole est écoulé.

[Traduction]

Merci à vous, monsieur le ministre.

Nous accueillons maintenant Mme Ashton, qui se joint à nous par vidéoconférence.

Madame Ashton, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

Mme Niki Ashton (Churchill—Keewatinook Aski, NPD): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre.

Ces derniers temps, les Canadiens de partout au pays ont vécu directement les événements météorologiques extrêmes qui sont de plus en plus fréquents en raison des changements climatiques. L'été dernier, Lytton, en Colombie-Britannique, a été réduite en cendres à la suite d'horribles incendies de forêt qui ont ravagé la côte ouest. L'automne dernier, l'équivalent d'un mois de pluie est tombé sur la côte sud de la Colombie-Britannique en deux jours, forçant plus de 15 000 personnes à quitter leur foyer. Des vies ont été perdues et des collectivités ont été détruites.

Ottawa, où se tient ce comité, est encore aux prises avec les retombées d'une tempête si extrême que 350 000 personnes ont perdu leur électricité. Les Territoires du Nord-Ouest et le nord de l'Ontario ont dû faire face à des inondations sans précédent au cours des dernières semaines. Dans ma circonscription, la Première Nation de Peguis a dû évacuer plus de 1 800 personnes, et plus de 700 maisons ont été touchées. Il s'agit d'une collectivité qui a subi des inondations cinq fois au cours des 16 dernières années.

Chaque année, nous voyons de plus en plus de ces phénomènes météorologiques extrêmes. La situation ne fait qu'empirer, mais il semble que le gouvernement fédéral réagisse toujours à ces événements et ne fasse pas le type d'investissements durables à long terme pour aider les collectivités à se protéger face aux changements climatiques.

Peguis, par exemple, demande depuis plus de dix ans des investissements dans l'atténuation des inondations pour se protéger, mais le gouvernement les a largement refusés. J'ai présenté le projet de loi C-245 visant à réformer la Banque de l'infrastructure du Canada afin de soutenir les collectivités dans la lutte contre les changements climatiques. Le bruit court que le gouvernement va voter contre ce projet de loi.

Pour quels motifs votre gouvernement est-il prêt à refuser d'aider les collectivités à survivre face aux changements climatiques et à faire enfin bon usage de la Banque de l'infrastructure du Canada?

• (1235)

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, par votre entremise, je remercie Mme Ashton pour les questions. Je dis questions — au pluriel — parce que notre collègue a abordé probablement une demi-douzaine d'éléments différents dans sa question.

Vous ne serez pas surpris, monsieur le président, que je ne partage pas son point de vue selon lequel le gouvernement n'a rien fait pour anticiper ces phénomènes météorologiques extrêmes et les défis qu'ils représentent pour les infrastructures du pays. Elle a bien cerné certaines des circonstances dévastatrices en Colombie-Britannique, comme la rivière atmosphérique et les incendies à Lytton. J'étais dans sa province du Manitoba il y a quelques semaines. J'ai vu les inondations et les circonstances de ces inondations dans certaines parties du sud du Manitoba.

Dans tout le pays, nous avons des exemples, comme les routes qui sont coupées dans la province de M. Rogers, Terre-Neuve-et-Labrador, à cause des dégravolements sur la Transcanadienne. Partout au pays, des événements très coûteux et très dangereux se produisent, causant des dommages considérables aux infrastructures et représentant aussi, de toute évidence, un risque considérable pour la sécurité humaine.

Je ne pense pas que la Banque de l'infrastructure devrait être le premier et le seul endroit où nous irions pour faire ce travail important avec les provinces et les territoires. Comme notre collègue le sait, en 2018, le gouvernement a engagé 3,4 milliards de dollars dans un fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes. Ce n'est pas un programme de la Banque de l'infrastructure, qui serait un prêt. Il s'agit de fonds fédéraux réels mis à disposition pour aider les collectivités à rester résilientes face aux catastrophes naturelles. À ce jour, 2,1 milliards de dollars ont été versés à 70 projets dans tout le pays pour atténuer les menaces de catastrophe naturelle, d'inondation, de feu de forêt et de sécheresse.

Je pense que la Banque de l'infrastructure du Canada devrait et peut jouer un rôle de soutien dans certains de ces projets. Par exemple, dans certains des projets d'irrigation dans les Prairies, peut-être certains projets de gestion de l'eau...

Mme Niki Ashton: Je m'inquiète du temps dont je dispose. J'apprécie les commentaires sur ce que fait le gouvernement.

Je veux revenir à la Banque de l'infrastructure pour savoir exactement ce qu'elle fait.

Soyons francs. J'imagine qu'il y a cinq ans, ce que votre gouvernement envisageait en ce qui concerne la Banque de l'infrastructure était très différent de ce que nous avons aujourd'hui. Dans les conversations avec un certain nombre de vos députés, il est clair que la BIC n'est pas considérée comme faisant le travail qu'elle devrait faire.

Je veux me concentrer en particulier sur un sous-ensemble de collectivités qui fait face aux plus grands défis en matière d'infrastructure: les collectivités autochtones. Nous savons que pour les Premières Nations, le déficit d'infrastructure est de 25 à 30 milliards de dollars. Si l'on regarde la Banque de l'infrastructure, nous savons qu'elle a rejeté un nombre historique de projets concernant les collectivités autochtones parce que ces projets étaient considérés comme trop petits.

Pensez-vous que la Banque de l'infrastructure devrait donner la priorité aux projets destinés aux collectivités autochtones et être mieux représentée en incluant des représentants autochtones dans son conseil d'administration?

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, je remercie notre collègue, Mme Ashton, de sa question.

Je crois certainement, comme tous les députés, que la Banque de l'infrastructure, comme tout autre organisme ou ministère de notre gouvernement, devrait s'efforcer de combler les lacunes en matière d'infrastructure qui existent pour les collectivités autochtones.

La réponse courte à sa question de savoir si je pense que la Banque de l'infrastructure devrait jouer un rôle dans le soutien des infrastructures dirigées par les Autochtones à travers le pays est bien sûr qu'elle le devrait. J'ai eu ces discussions avec la présidente du Conseil d'administration. J'ai eu ces discussions avec le PDG. Nous envisageons de renouveler le Conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure. Nous sommes toujours à la recherche d'Autochtones qualifiés qui pourraient siéger dans des conseils d'administration importants comme celui-ci. Une personne autochtone siège actuellement au Conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure, mais il y a un poste vacant. Certains administrateurs seront remplacés au cours des prochains mois.

Si des collègues ont des suggestions... Mme Ashton représente une partie de la grande province du Manitoba, qui compte certains des meilleurs dirigeants autochtones du Canada. Si des collègues peuvent suggérer des personnes qui pourraient être des administrateurs autochtones de la Banque canadienne d'infrastructure, nous sommes tout ouïe et nous serons ravis de les inclure, si nous le pouvons.

• (1240)

Le président: Merci beaucoup, madame Ashton, et merci, monsieur le ministre.

Chers collègues, s'il n'y a pas d'objections — les cloches sonnent —, je propose que nous poursuivions notre discussion et

nos questions jusqu'à 12 h 55. Cela vous donnerait 16 minutes pour vous rendre à la Chambre, si vous le souhaitez.

En l'absence d'objections...

M. Vance Badawey: Est-ce que nous reprenons la séance après?

Le président: Je ne crois pas que nous aurons le temps de le faire. Dites-moi si je me trompe, monsieur le greffier.

Cela dit, nous passons maintenant la parole à Mme Lantsman.

Vous avez cinq minutes. Allez-y, madame.

Mme Melissa Lantsman: Merci beaucoup.

Merci, monsieur le ministre, d'être revenu devant ce comité et aux fonctionnaires d'avoir pris le temps de le faire.

Je veux poursuivre sur la lancée de ma collègue. Je sais que vous considérez que c'est plus compliqué, mais six ans après sa création, la BIC avait lancé 33 projets, et aucun n'a été achevé.

Je comprends qu'il y a beaucoup de travail, mais est-ce que nous en sommes toujours à 33 projets entrepris?

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président et madame Lantsman, merci.

Afin de fournir l'information la plus précise possible à une question très raisonnable, M. Campbell peut peut-être donner le chiffre exact.

M. Glenn Campbell (sous-ministre adjoint, Investissement, partenariats et innovation, Bureau de l'infrastructure du Canada): Merci beaucoup.

Monsieur le président, je vous rappellerai simplement que la Banque de l'infrastructure du Canada s'occupe de conseiller les investisseurs et de fournir des recherches et des analyses à un grand nombre de collectivités, provinces, municipalités et groupes autochtones au sujet de leurs projets et de la prise en compte de la structuration à un stade très précoce.

Il y a actuellement 34 projets pour lesquels la BIC a pris un engagement formel d'investissement. Ceux-ci sont présentés sur son site Web. Beaucoup d'autres sont actifs ou en cours d'examen, soit dans le cadre de conseils, soit dans le cadre d'un examen de diligence raisonnable de structuration.

Comme beaucoup de ces projets sont de nature compliquée et impliquent le secteur privé, ils commencent souvent plus tôt et sont intenses. Certains d'entre eux, en raison de leur complexité, prendront plus de temps pour être menés à bien.

D'autre part, la BIC n'est pas une entité de passation de marchés, elle n'exécute donc pas elle-même les projets. Elle s'engage en fait à en faciliter l'exécution.

Mme Melissa Lantsman: Je vous remercie. C'est de 33 à 34.

Monsieur le ministre, la dernière fois que vous avez comparu devant ce comité, vous avez déclaré à juste titre que la BIC, comme l'a dit mon collègue, devait « intensifier le rythme ».

Ce comité a recommandé le démantèlement de la BIC.

Vous vous êtes engagé à communiquer vos attentes à la Banque. Je voudrais savoir, pour le bien du Comité, si vous constatez des améliorations au cours des trois derniers mois. Y a-t-il eu des communications avec la BIC?

L'hon. Dominic LeBlanc: Je pense que la réponse courte, monsieur le président, est oui.

Il y a eu des échanges approfondis et continus avec la Banque de l'infrastructure. J'ai des conversations régulières avec la présidente du conseil d'administration et le PDG, qui me tiennent au courant. Ils étaient à Ottawa et m'ont présenté une mise à jour il y a environ un mois.

J'ai précisé clairement qui est l'actionnaire de la Banque, tout comme l'ont fait mes collègues à la table qui représentent notre ministère. Nous leur avons expliqué nos attentes et je suis convaincu que nous constatons une intensification, comme l'a dit M. Campbell, d'un mois à l'autre, des activités de la BIC tant auprès d'éventuels investisseurs qu'auprès d'éventuels promoteurs des projets. Nous verrons au cours des prochains mois une liste croissante dans toutes les régions du pays. Je me concentre évidemment sur les projets provenant du Canada atlantique, afin de m'assurer que nous avons le bon équilibre régional en ce qui concerne les régions où la Banque est en mesure de soutenir des projets.

Je reste convaincu que nous avons vu, et que nous verrons, un rôle accru.

Mme Melissa Lantsman: Parlons de quelques-uns de ces investissements. La dernière fois, nous avons parlé de Fortis.

Je veux savoir ce que pense un ministre chevronné et quelqu'un qui travaille depuis longtemps au sein du gouvernement. Pensez-vous, en tant qu'actionnaire principal de la Banque, que l'investissement dans Fortis, une entreprise dont les bénéfices s'élèvent à 9 ou 10 milliards de dollars, est approprié?

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le président, notre collègue Mme Lantsman comprendra que si nous avons opté pour une structure du style société d'État, c'est précisément pour que le Conseil d'administration et les cadres supérieurs de la Banque soient ceux qui prennent ces décisions d'investissement individuelles.

Je ne participe pas à la décision d'allouer X millions de dollars au projet Y. Nous précisons à la Banque un ensemble d'attentes. Nous lui donnons une orientation en ce qui concerne les domaines dans lesquels nous aimerions la voir travailler.

Je suis convaincu que la Banque prend ces décisions dans l'intérêt supérieur des contribuables canadiens.

M. Campbell a dit...

• (1245)

M. Glenn Campbell: L'investissement est en fait dans le projet; il n'est pas dans l'entreprise, donc ITC Fortis est une contrepartie...

Mme Melissa Lantsman: En tant que gestionnaire de l'argent de nos impôts et en tant que ministre du gouvernement, pensez-vous qu'un projet comme Fortis est approprié?

L'hon. Dominic LeBlanc: Le conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada a jugé que le projet était important. Je n'y avais pas pensé de façon aussi concise que M. Campbell, mais nous devons faire attention de ne pas choisir une série de partenaires dans un projet donné et décider que c'est la bonne entité corporative qui devrait participer à un projet particulier. Ce n'est certainement pas le rôle d'un ministre...

Mme Melissa Lantsman: Nous pouvons enlever le...

L'hon. Dominic LeBlanc: Je suis sûr que la diligence raisonnable de la Banque a tenu compte de tout cela.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Mme Melissa Lantsman: C'est dommage. Je commençais à peine.

Le président: Merci, madame Lantsman.

Nous avons maintenant M. Rogers.

Monsieur Rogers, à vous la parole. Vous avez cinq minutes.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le président.

Bienvenue, monsieur le ministre. C'est un plaisir de vous voir aujourd'hui.

Monsieur le ministre, comme vous le savez, des besoins en infrastructure apparaissent partout au pays, particulièrement dans les régions rurales et nordiques comme celles de Terre-Neuve-et-Labrador et de votre province, le Nouveau-Brunswick. Nous avons déjà le soutien du volet Infrastructure des collectivités rurales et nordiques pour améliorer les routes et l'infrastructure maritime, entre autres, à Bonavista—Burin—Trinity, ma circonscription bien sûr, mais il y a toujours plus à faire. Chaque jour, les Canadiens savent mieux que quiconque ce qu'il faut faire.

L'évaluation nationale des infrastructures est un pas dans la bonne voie pour déterminer ces besoins. Pouvez-vous décrire l'engagement que vous avez reçu des Canadiens à l'égard de l'élaboration de cette initiative et les prochaines étapes de sa mise en œuvre?

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur Rogers, je vous remercie de votre question et du leadership dont vous faites preuve en défendant les intérêts de certaines de ces petites communautés rurales et leurs besoins particuliers en matière d'infrastructure à travers le pays. C'est vrai dans votre grande circonscription de la province de Terre-Neuve-et-Labrador, et c'est vrai dans d'autres petites collectivités du pays.

Je peux vous dire que j'ai eu une longue conversation avec votre premier ministre hier soir et, comme je l'ai dit à vos collègues de l'autre côté de la table, il reste à Terre-Neuve-et-Labrador un solde considérable dans le financement de ses infrastructures. Comme nous l'avons dit à notre ami du Bloc, j'ai dit au premier ministre de votre province que nous avons un délai très court pour travailler avec les députés de sa province afin de repérer les projets dans lesquels nous pourrions investir.

Comme vous l'avez dit, monsieur Rogers — et je crois qu'il a fait référence à certaines conversations qu'il a eues avec vous la semaine dernière —, dans votre province, la route transcanadienne est un élément essentiel de l'infrastructure économique de l'île que vous représentez. Je suis sûr qu'avec la province de Terre-Neuve-et-Labrador, nous trouverons au cours des prochains mois une excellente liste d'investissements que le Canada et Terre-Neuve-et-Labrador seraient en mesure de faire, ainsi que certaines petites municipalités qui participeraient à d'autres types de projets.

L'évaluation nationale de l'infrastructure est une initiative que notre gouvernement a jugée importante et qui s'inspire de ce qui se fait, par exemple, en Australie, en Nouvelle-Zélande et au Royaume-Uni. Un certain nombre d'autres pays disposent d'une évaluation professionnelle indépendante et à long terme des besoins en infrastructure des collectivités, qu'il s'agisse de transport rapide ou d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées. Nous sommes en train de mettre la dernière main à cette évaluation. Vous remarquerez que dans le budget d'il y a un an et quelques mois, nous avons reçu quelque 20 millions de dollars pour mettre en place cette évaluation nationale des infrastructures. Nous sommes en bonne voie. La première étape, comme vous l'avez bien noté, a été de consulter les Canadiens. J'oublie le nombre exact, mais nous avons reçu plus de 300 mémoires de Canadiens, dont beaucoup étaient des experts dans le domaine. J'ai pris la parole à la réunion de la Société canadienne de génie civil en Colombie-Britannique la semaine dernière. C'est le genre de personnes qui avaient des idées très réfléchies. J'ai eu une conversation avec eux au sujet de l'évaluation nationale des infrastructures.

Nous pensons qu'il y a une réelle volonté de participer à ce travail.

Monsieur Rogers, je vais m'assurer que ce ne sont pas seulement quelques grandes villes qui mènent cette conversation, mais que le travail est également pertinent dans les petites collectivités comme celles que vous et moi représentons.

M. Churence Rogers: Je vous suis très reconnaissant pour cela, monsieur le ministre.

L'autre question que j'ai pour vous concerne le projet de lien fixe dont nous avons parlé, entre le Labrador et la partie insulaire de la province.

• (1250)

L'hon. Dominic LeBlanc: Pas entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Churence Rogers: Oh, oh!

L'hon. Dominic LeBlanc: Cela se passe bien. Il a 25 ans.

M. Churence Rogers: Non, je veux dire celui qui relie le Labrador et l'île de Terre-Neuve. Je me demande si vous pourriez nous donner une mise à jour. Quel est l'état d'avancement du rapport sur ce projet particulier?

L'hon. Dominic LeBlanc: Ces projets sont réellement transformateurs. Nos collègues de l'Île-du-Prince-Édouard nous ont parlé de ce que cela signifiait. C'est troublant maintenant que les gens... Le pont vers l'Île-du-Prince-Édouard part de ma circonscription, alors les gens vont à l'Île-du-Prince-Édouard en vacances, et font une excursion d'une journée. Ils font ensuite demi-tour et reviennent sur l'île grâce au pont. Cela peut transformer les économies locales et les chaînes d'approvisionnement, comme l'a dit M. Badawey.

Vous n'êtes pas sans savoir, monsieur Rogers, que la Banque de l'infrastructure du Canada, dans son rôle consultatif que M. Campbell a mentionné, a procédé à une évaluation initiale d'un éventuel lien fixe entre l'île de Terre-Neuve et le Labrador. Je crois savoir qu'elle a terminé une évaluation préliminaire, ou une évaluation initiale. La Banque a remis ce travail à la province de Terre-Neuve-et-Labrador.

J'ai hâte d'avoir l'occasion, avec nos collègues de votre province et le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, d'examiner les prochaines étapes. Je n'ai pas eu de conversation précise avec le premier ministre ou les ministres provinciaux, mais je sais qu'ils disposent maintenant, au moins, de l'évaluation initiale fondée sur le travail de la Banque d'infrastructure d'il y a 12 ou 18 mois.

Je serais heureux de vous fournir plus de renseignements sur ce projet précis.

M. Churence Rogers: Je serais ravi d'obtenir ces renseignements, monsieur le ministre. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

Merci, monsieur le ministre.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour deux minutes et demie.

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

Dans l'entente bilatérale intégrée relative au Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, soit l'entente Canada-Québec, votre gouvernement prévoit, aux points 3A et 3B, que le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et le Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées qui ne sont pas utilisés pendant la phase 1 pourraient l'être dans d'autres volets du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada qui sont consacrés au Québec.

Or, selon l'information disponible, environ 300 millions de dollars n'ont pas été dépensés.

Votre gouvernement a-t-il transféré ces fonds dans le reste de l'enveloppe du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada en ce qui concerne le Québec?

L'hon. Dominic LeBlanc: Nous pouvons vous fournir des montants précis, monsieur Barsalou-Duval. Toutefois, nous n'avons transféré ni au Québec ni en Ontario ni à d'autres provinces des sommes qui n'ont pas été dépensées.

Parlez-vous bien des anciens programmes qui existaient à l'époque du gouvernement précédent?

M. Xavier Barsalou-Duval: Je parle du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, pour lequel une entente a été conclue en 2018, plus précisément des points 3A et 3B. C'est une entente conclue par votre gouvernement, un gouvernement libéral.

L'hon. Dominic LeBlanc: D'accord.

Comme je vous l'ai dit, je vais être très clair. Les sommes qui ne seront pas dépensées avant le 31 mars seront reprises par le receveur général du Canada. Elles ne seront pas transférées aux provinces. Aucune province ne va profiter de cet argent si nous ne pouvons pas nous entendre sur une liste conjointe de projets. Cela va nécessairement prendre un certain nombre d'années.

Je ne veux pas que vous soyez pessimiste. J'ai pleinement confiance en votre gouvernement provincial. Nous allons y arriver.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je reviens aux points 3A et 3B.

Les programmes qui sont mentionnés prenaient fin le 31 mars 2020.

L'argent non utilisé au 31 mars 2020 va-t-il être transféré dans le reste de l'enveloppe qui peut être utilisée jusqu'au 31 mars 2023?

L'hon. Dominic LeBlanc: Non, ce ne sera pas le cas.

Vous parlez des fonds prévus pour la phase 1. Les fonctionnaires appellent cela des fonds hérités d'autres programmes. Toutefois, les sommes qui n'ont pas été dépensées ne seront pas transférées dans l'actuel Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, dont les sommes doivent être dépensées avant le 31 mars de l'année prochaine.

M. Xavier Barsalou-Duval: Pour une deuxième fois, vous ne respectez pas l'entente avec le Québec.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur le ministre, et merci aux représentants de votre ministère, pour avoir comparu devant le Comité aujourd'hui. Ce fut effectivement l'expérience agréable que nous avions prévue. Nous avons hâte de vous accueillir de nouveau dans un proche avenir.

L'hon. Dominic LeBlanc: Merci, monsieur le président, et merci à vous, chers collègues.

● (1255)

Le président: La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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