

**29 MARS 2018**

L'honorable Kevin Sorenson  
Président du Comité permanent des comptes publics  
Chambre des communes  
Ottawa, Ontario,  
K1A 0A6

Cher collègue,

Conformément à l'article 109 du Règlement de la Chambre des communes, j'ai le plaisir de présenter la réponse du gouvernement du Canada au 38<sup>e</sup> rapport du Comité permanent des comptes publics, qui s'intitule « Rapport 6 – Les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord, des rapports du vérificateur général du Canada du printemps 2017 » et qui a été présenté à la Chambre des communes le 13 décembre 2017.

J'aimerais remercier les membres du Comité pour le temps qu'ils ont consacré à l'étude des infrastructures de l'aviation civile dans le Nord. Le gouvernement est d'accord avec le Comité : le transport aérien est essentiel aux collectivités du Nord du Canada. Les recommandations figurant dans le Rapport cadrent avec les efforts que Transports Canada (TC) déploie actuellement pour établir des engagements avec les intervenants, optimiser les possibilités de financement du gouvernement fédéral et élaborer une stratégie sur l'infrastructure aéroportuaire dans le Nord. Même si le Rapport porte uniquement sur les infrastructures de l'aviation civile, TC a décidé d'opter pour une vaste approche multimodale afin d'élaborer un cadre stratégique en matière de transports qui permettra de répondre aux besoins des résidents du Nord et d'assurer la sécurité et l'efficacité du transport de passagers et de marchandises. Cette décision repose sur les nombreux enjeux liés au transport dans le Nord et leur lien de dépendance. L'approche adoptée témoigne par ailleurs de la collaboration régulière que nous entretenons avec nos collègues des territoires, qui jouent eux aussi un rôle de chef de file et abordent les enjeux liés aux infrastructures du Nord d'un point de vue multimodal.

TC a consulté régulièrement ses homologues des provinces et territoires, les groupes autochtones et les intervenants dans le cadre de diverses séances officielles et officieuses. Nous participons aussi de près à l'élaboration du nouveau cadre stratégique pour l'Arctique (CSA) du gouvernement fédéral, qui a fait l'objet d'une annonce conjointe des ministres Bennett et Freeland le 15 novembre 2017. Il veille également à ce que le cadre général fasse bien état de l'importance de l'infrastructure de transport dans le Nord du pays. Dans le cadre du processus d'élaboration du CSA, TC a pris part à des séances de discussions régionales qui lui ont permis d'entendre les préoccupations des groupes autochtones, des administrations locales et du secteur privé concernant les besoins en transport dans le Nord.

../2

Répondre aux besoins particuliers de la population vivant dans le Nord du pays a toujours été une priorité pour TC et pour moi personnellement. Au cours des consultations qui ont mené à l'élaboration de notre stratégie nationale sur les transports, Transports 2030, lancée en novembre 2016, j'ai rencontré des intervenants de l'Arctique, à Iqaluit, à l'occasion d'une importante table de ronde en juillet 2016. J'ai pu entendre leurs préoccupations à l'égard des enjeux touchant le transport dans le Nord. À la suite de ces rencontres, mon ministère a alloué 400 millions de dollars par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) afin de répondre précisément aux besoins des trois territoires du Nord en matière de transport. Il s'agit là d'un financement sans précédent puisque 20 % du montant de deux milliards est destiné à répondre aux besoins de 0,3 % de la population canadienne (d'après les données du recensement de 2016). Il convient aussi de souligner que, contrairement aux aéroports dans les territoires, ceux situés en régions éloignées dans les provinces peuvent profiter d'une assiette fiscale beaucoup plus grande, toutes proportions gardées, qui servira à financer les améliorations aux infrastructures. Outre le FNCC, il existe d'autres sources de financement fédéral pour l'amélioration des infrastructures du Nord, y compris dans les provinces, à savoir le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le Fonds pour les infrastructures rurales et nordiques d'Infrastructure Canada et la Banque de l'infrastructure du Canada.

Les collectivités du Nord sont aux prises avec bon nombre d'enjeux importants, que ce soit sur le plan de la santé, les changements climatiques, la perte de culture, la protection de l'environnement et l'accès aux ressources naturelles pour les retombées économiques. Les efforts pour combler les lacunes relatives aux infrastructures de l'aviation civile doivent par conséquent cadrer avec une solution globale pour le Nord. Jusqu'à présent, nos consultations nous ont permis de constater que les priorités des territoires sont axées sur les enjeux liés au transport terrestre, par exemple les ponts et les routes reliant les collectivités entre elles, ainsi que l'accès aux ressources naturelles, notamment convertir lorsque possible les routes saisonnières en routes toutes saisons pour contrer les effets des changements climatiques.

Le développement socio-économique du Nord passe par l'amélioration du réseau de transport. TC continuera donc de collaborer avec les provinces et territoires, les groupes autochtones et les collectivités du Nord afin d'évaluer les besoins en matière d'infrastructures de transport et de prioriser les investissements fédéraux visant à améliorer le transport dans le Nord pour tous les modes, y compris le transport aérien. Améliorer le réseau de transport du Nord permettra de favoriser et d'appuyer la croissance économique et le développement social, de créer des possibilités d'emploi et d'améliorer la connectivité entre les populations du Nord.

Une fois de plus, je tiens à remercier le Comité de son temps et de son dévouement à l'égard de ce dossier. Nous nous entendons tous pour dire que le réseau de transport dans le Nord doit être sûr et sécuritaire pour assurer le transport des personnes et qu'il est essentiel à l'économie canadienne. Je suis déterminé à continuer d'améliorer l'infrastructure de l'aviation civile dans le Nord, et à collaborer étroitement avec nos partenaires, les intervenants et la population canadienne. Je serais ravi de transmettre au Comité plus de détails cet automne au sujet de nos démarches visant à mettre sur pied un nouveau cadre stratégique sur le transport dans l'Arctique.

Recevez, cher collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in blue ink that reads "Marc Garneau". The signature is fluid and cursive, with the first name "Marc" and the last name "Garneau" clearly legible.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député  
Ministre des Transports

Pièce jointe

## LISTE DES RECOMMANDATIONS ET RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

#	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
1.	<p>Que d'ici le 31 octobre 2018, TC présente au Comité une stratégie spécifique pour les infrastructures aéroportuaires du Nord, selon la définition des aéroports du Nord retenue dans l'audit du Bureau du vérificateur général, incluant ceux situés dans des provinces, en consultation avec les provinces et territoires et d'autres parties prenantes, comme les groupes autochtones, les administrations locales et les propriétaires privés d'aéroports.</p>	<p>Le gouvernement est d'accord en principe avec la recommandation.</p> <p>À la suite des vastes consultations menées dans le cadre de Transports 2030, TC a lancé la nouvelle stratégie de transports à l'échelle nationale en novembre 2016. Le 4 juillet 2017, le ministre Garneau a ensuite lancé le premier appel de propositions dans le cadre du programme du FNCC. Le FNCC est un programme de financement fondé sur le mérite visant à investir dans des projets permettant de renforcer l'efficacité et la résilience des corridors de commerce et de transport, y compris dans le Nord. Sur les deux milliards prévus dans le FNCC, le gouvernement du Canada a alloué 400 millions de dollars pour répondre aux besoins en matière de transport des territoires, y compris les infrastructures aéroportuaires.</p> <p>On examine actuellement les demandes présentées par suite du premier appel de propositions au titre du FNCC par rapport aux objectifs du programme, et la sélection des projets devrait être achevée en mars 2018. En outre, un appel de propositions au titre du FNCC visant précisément à répondre aux besoins dans le Nord territorial devrait être lancé au cours de l'été 2018. Il se peut également qu'un appel de propositions visant les petits aéroports du Réseau national des aéroports (RNA) soit lancé.</p> <p>Pour faire suite à l'engagement pris par le sous-ministre de TC devant le Comité le 3 octobre 2017, TC élabore un cadre stratégique sur les transports dans l'Arctique (CSTA), qui sera rendu public d'ici le 20 décembre 2018.</p> <p>Étant donné les nombreux enjeux liés au transport dans le Nord et leurs liens de dépendance, TC a adopté une approche multimodale en collaborant étroitement avec ses principaux intervenants et partenaires, notamment les provinces et territoires, les groupes autochtones et l'industrie.</p>

		<p>Le cadre permettra de mieux définir l'approche de TC à l'égard des préoccupations particulières du Nord territorial. Une fois achevé, le cadre permettra aussi au gouvernement fédéral de prendre des mesures plus cohérentes en ce qui concerne les politiques, les investissements et les démarches réglementaires en vue d'améliorer les opportunités socio-économiques dans l'Arctique canadien.</p> <p>Le cadre de TC est élaboré de manière à s'harmoniser étroitement avec le nouveau CSA, qui relève d'Affaires autochtones et du Nord Canada. En ce qui concerne l'élaboration du CSA, TC a également pris part aux séances de discussions régionales, qui lui ont permis d'entendre les préoccupations des groupes autochtones, des gouvernements locaux et du secteur privé relativement aux besoins en matière de transport dans le Nord.</p>
2.	<p>Que dans les 120 jours suivant le dépôt du présent rapport, TC présente au Comité un rapport faisant état des étapes franchies dans l'élaboration de sa stratégie pour les infrastructures aéroportuaires du Nord, incluant les parties consultées et les principaux constats de ces premières consultations.</p>	<p>Le gouvernement est d'accord en principe avec la recommandation. Vous trouverez ci-dessous un rapport sur les consultations initiales menées par TC concernant l'élaboration du CSTA, notamment une liste des intervenants de l'aviation civile ayant été consultés, ainsi que les principales constatations qui en ont découlé.</p>
	<p>Que dans les 120 jours suivant le dépôt du présent rapport, TC présente au Comité un rapport détaillant les différentes sources de financement possibles pour l'amélioration des</p>	<p>Le gouvernement est d'accord en principe avec la recommandation. Vous trouverez ci-dessous un rapport portant sur les diverses sources de financement du gouvernement fédéral à l'égard de l'infrastructure de l'aviation civile dans le Nord et sur les consultations menées pour faire ressortir les enjeux et travaux visant à répondre à ces besoins au moyen d'options de financement.</p>

	<p>infrastructures aéroportuaires civiles du Nord, en consultation non seulement avec les territoires, mais aussi avec les provinces et d'autres parties prenantes comme les groupes autochtones, les administrations locales et le secteur privé.</p>	
--	--	--

## RAPPORT DE CONSULTATION EN RÉPONSE À LA RECOMMANDATION N° 2

La réponse du gouvernement se fonde essentiellement sur les consultations et discussions entre les représentants de TC et leurs homologues du Nord en ce qui concerne l'infrastructure de l'aviation civile. De plus, TC entend présenter un plan soulignant les engagements continus qui se traduiront par des appels de propositions au titre du FNCC en ce qui a trait aux petits aéroports du RNA et au Nord, et établir un CSTA. Le tableau suivant donne un aperçu de l'ensemble des consultations et discussions tenues jusqu'à présent ou qui auront lieu sous peu, de même qu'une liste des intervenants concernés.

Sujet	Intervenants	Progrès/état des consultations
<p><b>FNCC</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernements territoriaux</li> <li>• Gouvernements provinciaux</li> <li>• Municipalités</li> <li>• Membres du Western Transportation Advisory Council</li> <li>• Sociétés d'État</li> <li>• Sociétés à gouvernance partagée</li> <li>• Participants à la table ronde « Les corridors commerciaux et les marchés mondiaux »</li> <li>• Intervenants de l'industrie/du secteur privé</li> </ul>	<p>En juillet 2017, les représentants de TC ont organisé des séances d'information technique sur le FNCC et les processus de demande, dont certains visent des thèmes précis, comme le Nord. Des invitations à ces webinaires ont été envoyées à plus de 300 intervenants ministériels et à plus de 2000 membres de la Fédération canadienne des municipalités.</p> <p>TC a effectué une deuxième série de webinaires en septembre 2017 à l'intention des demandeurs au titre du FNCC ayant été sélectionnés à l'issue de la phase de déclaration d'intérêt. Ces séances avaient pour but de les aider à préparer leur proposition de projet exhaustive.</p>
<p><b>CSTA/CSA</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernements territoriaux</li> <li>• Gouvernements provinciaux</li> <li>• Municipalités</li> </ul>	<p>Participation aux séances de discussions sur le CSA (automne 2017 et hiver 2018)</p> <p>Réunions fréquentes avec les gouvernements territoriaux pour discuter des priorités en matière de transport.</p> <p>Mise sur pied des téléconférences</p>

		<p>régulières avec les gouvernements territoriaux au niveau des directeurs et des sous-ministres adjoints.</p> <p>Les groupes autochtones participent aussi régulièrement aux séances de discussions sur le CSA et prendront part aux consultations officielles qui devraient avoir lieu au printemps 2018.</p>
--	--	---

<p>Initiative d'adaptation des transports dans le Nord (IATN)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernements territoriaux</li> <li>• Gouvernements provinciaux</li> <li>• Gouvernement fédéral</li> <li>• Milieu universitaire</li> <li>• Experts de l'industrie</li> </ul>	<p>TC a tenu des discussions bilatérales continues avec ses homologues des provinces et territoires pour aborder la question des priorités et des pressions concernant l'adaptation des transports dans l'Arctique, et réaliser des projets appuyant l'adaptation, l'innovation et le développement des capacités.</p> <p>TC joue aussi un rôle actif auprès des deux réseaux d'experts de l'IATN (pergélisol et eaux arctiques). Il organise une réunion et un atelier tous les ans avec chacun des réseaux.</p> <p>Cette année une rencontre conjointe avec les deux réseaux a eu lieu afin de discuter de l'IATN et de sa transition vers la prochaine phase d'exécution de trois ans (novembre 2017).</p>
<p>Comité permanent de l'aviation</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Responsables des transports, gouvernements territoriaux</li> <li>• Responsables des transports, gouvernements provinciaux</li> <li>• Responsables des transports, gouvernement fédéral</li> </ul>	<p>Le Comité se réunit deux fois par an (en personne à Ottawa ou par téléconférence), au printemps et à l'automne, pour traiter de sujets liés à l'aviation, notamment le fret aérien, la réglementation, les options de financement et les programmes pour les aéroports éloignés.</p>
<p>Consultations réglementaires pour l'Aviation civile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest</li> <li>• Ministère de l'infrastructure et des transports du Manitoba</li> <li>• Ministère des transports de l'Ontario, Bureau des transports dans les régions éloignées du Nord</li> </ul>	<p>Consultations auprès des exploitants du Nord concernant les dossiers réglementaires suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestion de la fatigue des équipages de conduite</li> <li>• Aire de sécurité d'extrémité de piste</li> <li>• Radiobalises de repérage d'urgence</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Northern Air Operations, gouvernement de la Saskatchewan</li> <li>• Canadian North Airlines</li> <li>• North Cariboo Air</li> <li>• Air Sprint</li> <li>• North Wright Airways, Territoires du Nord-Ouest</li> <li>• Wilderness North Air</li> <li>• Voyageur Airways Ltd.</li> <li>• Aéroport Jack Garland de North Bay</li> <li>• Northern Air Transport Association (NATA)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Article 306 du RAC– Hydroaéroports</li> <li>• Maintenance des aéroports en hiver</li> <li>• Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne</li> </ul> <p>L'Aviation civile assiste à la conférence annuelle de la NATA pour discuter de questions liées à la sécurité aérienne et à la surveillance.</p> <p>Le ministre Garneau a rencontré la NATA à Yellowknife (août 2017).</p> <p>Le directeur général de l'Aviation civile a rencontré la NATA (décembre 2017).</p> <p>Le ministre Garneau prévoit rencontrer la NATA à Whitehorse (avril 2018).</p>
<p>Bureau régional de TC des Prairies et du Nord</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernements territoriaux</li> <li>• Gouvernements provinciaux</li> <li>• Représentants des aéroports du Nord</li> </ul>	<p>Consultations, réunions et appels réguliers pour discuter du statut des demandes au titre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), ainsi que d'éventuelles demandes.</p> <p>TC a échangé plusieurs courriels d'engagement et a eu de nombreuses téléconférences et conversations téléphoniques avec divers intervenants du Nord concernant le Programmes des sites contaminés.</p> <p>TC tient des réunions trimestrielles avec le directeur des opérations aéroportuaires de chaque territoire pour discuter de l'exploitation. En 2017, ces réunions ont eu lieu en mars, en mai et en septembre.</p>

<p>Transports 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernements territoriaux</li> <li>• Gouvernements provinciaux</li> <li>• Industrie</li> </ul>	<p>Le ministre Garneau a organisé une table ronde sur le Nord, à Iqaluit, au Nunavut, dans le but de déterminer les principales préoccupations liées au transport et la façon d'améliorer les programmes fédéraux dans le cadre desquels des activités sont réalisées pour mieux tenir compte des réalités particulières du Nord (juillet 2016).</p> <p>Les groupes autochtones ont aussi été consultés au moment où le plan et les thèmes de l'initiative ont été élaborés.</p>
<p>Infrastructure Canada (INFC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernements provinciaux</li> <li>• Gouvernements territoriaux</li> <li>• Municipalités</li> <li>• Organismes autochtones</li> </ul>	<p>Dans le cadre de la mise sur pied du plan Investir dans le Canada, INFC a mobilisé les provinces, les territoires, les municipalités et les communautés autochtones au niveau de la haute direction et au niveau ministériel. Des discussions au niveau de la haute direction sont en cours avec les provinces et territoires en vue de la signature des ententes bilatérales intégrées.</p> <p>Au fur et à mesure de la mise en œuvre du plan Investir dans le Canada au cours des dix prochaines années, INFC entend mobiliser encore davantage et sur une base régulière l'Assemblée des Premières Nations, l'Inuit Tapiriit Kanatami et le Ralliement national des Métis pour déterminer la façon dont leurs priorités sont prises en compte.</p>

### Vastes consultations

TC continue de consulter en profondeur avec ses intervenants dans le cadre d'un certain nombre de forums, notamment la NATA, de réunions régulières avec les collègues des territoires pour discuter des priorités liées à l'infrastructure de transports; de séances de

discussion dans les territoires et les provinces avec les collègues fédéraux, territoriaux et provinciaux; et de réunions avec les intervenants du Nord.

### **Principales constatations**

#### **1. Les priorités des territoires en matière d'infrastructure ont une portée plus grande que l'aviation civile.**

Le transport aérien, et par extension les infrastructures aériennes, fait partie intégrante du réseau de transport dans le Nord canadien puisque, pour bon nombre de collectivités, il s'agit du seul moyen de transport accessible à l'année. Toutefois, des discussions avec les gouvernements territoriaux nous ont permis de constater que ceux-ci ont tendance à prioriser le développement et l'entretien des infrastructures terrestres (p. ex. routes et ponts).

#### **2. Coût élevé du transport aérien**

Les résidents du Nord ont répété à maintes reprises sur diverses tribunes que le transport aérien de marchandises est extrêmement coûteux et que, même s'il est en général réservé aux marchandises périssables ou plus légères, dans la mesure du possible, il en résulte que le coût de la vie est très élevé pour eux. En effet, le coût élevé pour tous les modes de transport se répercute sur le coût des biens et des activités économiques dans le Nord. Le fait que le coût du transport aérien soit beaucoup plus élevé au Nord qu'au Sud du Canada entraîne également des répercussions sur le tourisme et sur la capacité des résidents du Nord à voyager dans d'autres collectivités du Nord ainsi que dans le Sud du pays.

#### **3. Le maintien du dialogue demeure une priorité ministérielle.**

Après analyse des consultations menées par TC, il est évident que le dialogue avec les intervenants est constant et qu'une communication ouverte est encouragée avec toutes les parties. TC veillera à ce que le dialogue avec les intervenants du Nord demeure une priorité.

## RAPPORT SUR LES SOURCES DE FINANCEMENT EN RÉPONSE À LA RECOMMANDATION N° 3

Vous trouverez ci-dessous la liste de toutes les sources de financement offertes par le gouvernement fédéral pour améliorer les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord. La majorité des initiatives sont à l'échelle nationale. Cependant, étant donné la multitude d'enjeux liés au transport dans le Nord, notamment les conditions météorologiques difficiles, la saison de construction limitée et les grandes distances entre les collectivités, des fonds peuvent être expressément réservés pour des projets dans le Nord.

Sujet	Possibilités de financement
<b>FNCC</b>	<p>Sur l'allocation de deux milliards de dollars prévue au titre du FNCC, jusqu'à 400 millions de dollars viendront appuyer des investissements dans les trois territoires du Nord canadien. Étant donné les enjeux particuliers liés au transport dans le Nord territorial, ces fonds serviront exclusivement à appuyer des projets réalisés au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. Les aéroports situés au nord des provinces peuvent présenter une demande au titre du FNCC pour bénéficier du montant restant de 1,6 milliard de dollars.</p> <p>Les infrastructures aériennes peuvent recevoir des fonds au titre du FNCC dans différentes catégories d'investissement, notamment pour des projets qui : améliorent l'efficacité, la fluidité et la connectivité multimodale en vue du commerce international; améliorent de manière considérable la sécurité des petits aéroports du RNA; et répondent aux besoins des collectivités du Nord territorial, notamment la sécurité et le développement économique.</p> <p>À l'été 2018, un appel de propositions sera lancé et visera précisément le Nord. Les gouvernements territoriaux devront prioriser les investissements dans le transport aérien. Selon la mesure dans laquelle le premier appel de propositions permet de répondre aux besoins immédiats, il se pourrait qu'un appel de propositions visant spécialement les petits aéroports du RNA soit aussi lancé en 2018.</p>
<b>Politique nationale des aéroports (PNA) et PAIA</b>	Le PAIA est un programme de contribution avec une enveloppe de financement de 38 millions de dollars. Pour y être admissibles, les aéroports doivent respecter les exigences suivantes :

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ne pas appartenir au gouvernement fédéral;</li> <li>• Offrir un service régulier à l'année de 1000 passagers par année ou plus;</li> <li>• Répondre aux exigences de certification de l'aéroport.</li> </ul> <p>Les fonds au titre du PAIA sont versés selon un modèle de partage des coûts et en fonction des niveaux de passagers. Les projets approuvés dans les aéroports admissibles de moins de 50 000 passagers par année sont financés à 100 pour cent par le gouvernement fédéral. Pour chaque tranche additionnelle de 25 000 passagers, et ce jusqu'à 524 999 passagers, on applique une diminution de cinq pour cent au calcul de partage des coûts.</p> <p>Toutefois, pour rendre compte de l'importance des aéroports du Nord, qui représentent souvent pour certaines collectivités du Nord le seul moyen de transport à l'année longue, les projets approuvés pour les aéroports situés au nord du 60<sup>e</sup> parallèle reçoivent au moins 85 % de financement fédéral au titre du PAIA, peu importe les niveaux de services réguliers de passagers par année. En outre, les aéroports désignés comme étant éloignés en vertu du PNA ne sont pas tenus de respecter le seuil minimum de services réguliers de passagers pour demeurer admissibles.</p>
<b>IATN</b>	<p>L'IATN a été renouvelée dans le budget de 2017 à hauteur de 6,9 millions de dollars sur trois ans (2018/2019 - 2020/2021). Le programme renouvelé continuera de rendre des fonds disponibles au moyen de subventions et contributions et par l'entremise de contrats pour des projets de recherche et développement admissibles. Les trois territoires (Territoires du Nord-Ouest, Yukon, Nunavut), ainsi que le gouvernement du Québec, prennent part à cette initiative. Les projets financés doivent apporter des avantages pour le Nord, et peuvent englober des aéroports dans les territoires et les régions du Nord du Québec et du Manitoba.</p>
<b>INFC</b>	<p>Dans le budget de 2017, le gouvernement du Canada a annoncé son plan Investir dans le Canada, un plan historique visant à investir plus de 180 milliards de dollars dans l'infrastructure sur 12 ans. Comme les collectivités rurales et nordiques ont des besoins particuliers en infrastructure qui requièrent une stratégie ciblée, le gouvernement du Canada investira deux milliards de dollars pour appuyer un large éventail de projets d'infrastructure. Les projets visés pourraient par exemple avoir pour objectif d'améliorer l'accès au transport,</p>

d'élargir la connectivité à Internet, d'accroître la sécurité alimentaire ou d'accroître la sûreté et l'efficacité énergétique.

Le plan Investir dans le Canada prévoit également la création de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC). La BIC aura recours à divers instruments de financement, notamment le capital de risque et le financement par emprunt, en vue d'investir 35 milliards de dollars provenant du gouvernement fédéral, ainsi que du secteur privé, dans des projets de transformation ayant le potentiel de générer des revenus et relevant de l'intérêt public. Au moins cinq milliards de dollars seront investis par l'entremise de la BIC pour répondre à des priorités liées au commerce et au transport d'un bout à l'autre du pays. Un montant additionnel de cinq milliards sera alloué aux projets d'infrastructures vertes, notamment le transport d'énergie verte.

