



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 005

Le jeudi 19 novembre 2020

Président : M. Vance Badawey



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

Le jeudi 19 novembre 2020

• (1535)

[Traduction]

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

Bon après-midi, tout le monde. Bienvenue à la cinquième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Le Comité siège aujourd'hui selon une formule hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 23 septembre. Les délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. À titre indicatif, la diffusion Web montrera toujours la personne qui parle, plutôt que l'ensemble du Comité.

Il y a quelques règles que je veux présenter pour assurer le bon déroulement de la séance.

Les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix, et vous aurez accès à des services d'interprétation pendant la séance. Au bas de votre écran, vous pouvez choisir entre le parquet, l'anglais ou le français.

Pour les membres du Comité qui participent en personne, procédez comme vous le faites habituellement lorsque tous les membres sont dans la même salle, tout en respectant les directives du Bureau de la régie interne concernant le port du masque et les protocoles sanitaires.

Je vous demanderais d'attendre que je vous nomme pour prendre la parole. Si vous participez à la réunion par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro. Pour ceux qui se trouvent dans la salle, votre micro sera contrôlé comme à l'habitude par l'agent des délibérations et de la vérification. Je vous rappelle que tous les commentaires des députés et des témoins doivent être adressés à la présidence. Je vous demanderais de désactiver votre micro quand vous n'avez pas la parole.

Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier et moi-même ferons notre possible pour conserver l'ordre d'intervention des membres qui participent virtuellement ou en personne.

Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, le Comité commence aujourd'hui son étude sur le Budget principal des dépenses 2020-2021 et sur le Budget supplémentaire des dépenses (B) 2020-2021.

Maintenant, j'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Premièrement, l'honorable Catherine McKenna, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, ainsi que Mme Kelly Gillis, sous-ministre, Infrastructure et des Collectivités.

Bienvenue à nouveau, madame la ministre. Vous avez la parole.

L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités): Bon après-midi.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier mon équipe, en particulier ma sous-ministre, Mme Kelly Gillis, ainsi que tout le monde qui a rendu possible cette réunion virtuelle.

Je suis heureuse de me présenter devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour répondre à vos questions sur le Budget principal des dépenses et le Budget supplémentaire des dépenses (B) 2020-2021.

[Français]

Il ne fait aucun doute que la pandémie de la COVID-19 continue d'avoir une incidence profonde sur notre pays, sur notre santé, sur notre bien-être, ainsi que sur notre économie et sur le travail du gouvernement. Beaucoup de choses ont changé depuis le début de la pandémie. Même si nous avons adapté nos programmes à l'Infrastructure Canada pour mieux y répondre, nos priorités et nos responsabilités restent les mêmes et nous travaillons très fort afin d'en tirer des résultats pour les Canadiens.

• (1540)

[Traduction]

Le Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice 2020-2021 comprend des postes qui ont nécessité des rajustements pour diverses raisons, et nous demandons une augmentation nette de 52,9 millions de dollars.

Par exemple, en réaction à la pandémie de COVID-19, nous avons lancé la nouvelle Initiative canadienne pour des collectivités en santé, afin d'appuyer des solutions communautaires visant à améliorer la qualité de vie. À cette fin, nous demandons à utiliser, en 2020-2021 pour cette nouvelle initiative, 4,9 millions de dollars de fonds inutilisés en 2019-2020 dans le cadre du programme du Défi des villes intelligentes. Les Canadiens s'adaptent aux réalités de la COVID-19, et ce programme nous aidera à garder les gens en sécurité et en bonne santé, à soutenir la reprise économique et à construire des collectivités résilientes face à la pandémie.

[Français]

En ce qui concerne le projet de corridor du pont Samuel-De Champlain, nous sollicitons l'utilisation en 2020-2021 de 48,3 millions de dollars de fonds inutilisés en 2019-2020. Nous demandons également le transfert de 310 000 dollars au Conseil de recherches en sciences humaines pour soutenir la mobilité et les transports en commun.

Tous ces travaux appuient notre plan d'infrastructure à long terme, qui vise des collectivités plus fortes et plus inclusives et des avantages économiques, environnementaux et sociaux durables pour les années à venir. Ce sont les mêmes objectifs que ceux de notre plan historique Investir dans le Canada.

[Traduction]

Ce plan sera essentiel pour sortir de cette crise économique, assurer notre prospérité à long terme et permettre de bâtir un avenir plus propre et plus résilient pour tous les Canadiens — soit les fondements de notre plan ministériel.

Depuis le 1^{er} mars, au titre du plus vaste programme administré par mon ministère — le Programme Investir dans le Canada — nous avons approuvé plus de 700 projets, pour un investissement fédéral de plus de 1,2 milliard de dollars. Nous contribuons ainsi à la création de bons emplois dans tout le pays, de la planification à la construction et au renforcement des entreprises, en passant par la conception, tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Nous avons également intégré au programme un nouveau volet lié à la COVID-19. Il permettra la réalisation de projets pour lesquels la part du fédéral sera augmentée à 80 % dans les provinces et à 100 % pour les projets des communautés autochtones et les projets situés dans les territoires. Il s'agira de projets tels que la modernisation d'écoles ou de centres de soins de longue durée, avec des installations de chauffage, ventilation et climatisation et des mesures d'éloignement physique, ou la construction de nouveaux parcs, de pistes cyclables et de sentiers pédestres pour aider les Canadiens à sortir et à rester actifs.

Et nous sommes heureux de constater que la Banque de l'infrastructure du Canada va de l'avant sous la direction du nouveau président de son conseil d'administration, M. Michael Sabia, et du nouveau PDG, M. Ehren Cory, avec des projets tels que le plan d'irrigation de 815 millions de dollars pour le Sud de l'Alberta, dans le cadre du Plan de croissance de 10 milliards de dollars sur trois ans de la Banque.

Mais il ne suffit pas que les gouvernements débloquent des fonds pour les infrastructures: il faut que les Canadiens obtiennent des résultats en retour. Chaque dollar de l'argent des contribuables que nous dépensons a un objectif triple: créer des emplois et faire croître l'économie, rendre les collectivités plus saines et plus résilientes — pour atteindre notre objectif de carboneutralité d'ici 2050 —, et rendre les collectivités inclusives afin que chacun ait une véritable chance de réussir.

[Français]

Chaque dollar de l'argent des contribuables que nous dépensons a un objectif triple: créer des emplois et faire croître l'économie, rendre les collectivités plus saines et plus résilientes dans le but d'atteindre notre objectif de zéro émission nette d'ici à 2050, et rendre les collectivités équitables afin que chacun ait une chance de réussir.

[Traduction]

Dans le discours du Trône du 23 septembre, nous avons exposé l'ambition de notre gouvernement de créer un million d'emplois alors que nous nous remettons du choc économique causé par la pandémie. Pour concrétiser cette ambition, il est essentiel d'investir dans les infrastructures.

[Français]

Nous contribuons au redressement de notre pays en aidant les collectivités à se remettre sur pied, en les soutenant dans la construction de nouvelles infrastructures, en créant des emplois et en contribuant à bâtir un pays plus fort, plus propre, plus sain et plus connecté.

Je vous remercie de votre attention. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président: Merci, madame la ministre.

Nous allons procéder en suivant l'ordre des interventions, en commençant par le Parti conservateur.

Monsieur Scheer, vous avez la parole.

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

Bienvenue, madame la ministre. Je ne sais pas quelle est la météo à Ottawa, mais j'espère que vous allez bien.

Je suis content que vous ayez parlé de la Banque de l'infrastructure du Canada, parce que j'ai quelques questions à ce sujet. Vous avez dit que la Banque « va de l'avant », mais beaucoup de gens diraient plutôt que la Banque de l'infrastructure du Canada a plutôt « les pieds dans la même bottine ». Elle existe depuis près de quatre ans maintenant, et on lui a alloué 35 milliards de dollars.

Pourriez-vous nous dire quels sont les coûts d'exploitation annuels de la Banque de l'infrastructure du Canada?

• (1545)

L'hon. Catherine McKenna: Je veux souhaiter la bienvenue au député de Regina—Qu'Appelle. Je suis très heureuse qu'il soit le nouveau porte-parole en matière d'infrastructures et de collectivités. Je crois que cela montre bien l'importance que votre parti accorde à l'infrastructure.

La météo ici n'est pas géniale, mais pas horrible non plus. Nous avons annoncé aujourd'hui notre projet de loi sur la carboneutralité, et c'était un rayon de soleil. J'étais à l'extérieur.

En ce qui concerne la Banque de l'infrastructure du Canada, je crois qu'elle joue un rôle extrêmement important, et j'espère que le Parti conservateur serait d'accord pour dire que nous avons besoin de plus d'infrastructures, et que nous avons besoin du secteur privé pour cela.

Je serai heureuse d'envoyer une réponse plus tard. La Banque de l'infrastructure du Canada est un organisme indépendant, mais nous pourrions sans problème demander des renseignements pour répondre plus tard à votre question.

L'hon. Andrew Scheer: Merci beaucoup, madame la ministre. C'est la première fois que nous participons à un comité parlementaire de cette façon, et je vous remercie de l'avoir souligné.

Vous avez dit que nous avons besoin de plus d'infrastructures, mais je ne comprends pas vraiment pourquoi vous donnez la Banque de l'infrastructure du Canada en exemple pour cela.

Peut-être pourriez-vous révéler au Comité quelque chose que le premier ministre ne veut pas admettre. J'ai une question très simple pour vous: combien de projets la Banque de l'infrastructure a-t-elle réalisés en près que quatre ans d'existence et avec 35 milliards de dollars de l'argent des contribuables?

L'hon. Catherine McKenna: Je remercie le député de sa question.

Comme je l'ai dit, la Banque de l'infrastructure du Canada va de l'avant. Elle va de l'avant avec tout un éventail de projets.

Le meilleur est probablement le Réseau express métropolitain, le REM, de Montréal. C'est un projet extrêmement populaire. Je serai heureuse d'aller le visiter avec le député d'en face, lorsque les circonstances le permettront. Ce projet crée des milliers d'emplois et il aidera à stimuler l'économie locale.

J'aimerais aussi souligner une annonce récente qui a été faite de concert avec le gouvernement de l'Alberta. Un nouveau protocole d'entente a été conclu avec le gouvernement conservateur, reconnaissant l'importance de la participation de la Banque et du secteur privé. Je suis sûre que cela satisferait le député d'en face, parce qu'il s'agit d'un projet très important pour sa province, pour moderniser l'infrastructure du district d'irrigation et augmenter la capacité de stockage d'eau. C'est un investissement de 850 millions de dollars, qui créera 6 800 emplois permanents directs et indirects.

L'hon. Andrew Scheer: Vous avez donné deux projets en exemple, dont un pour lequel un protocole d'entente a été conclu.

Mais vous n'avez pas répondu à ma question. Cela fait près de quatre ans que cette société d'État existe. Elle a été annoncée en grande pompe. Elle était censée être l'instrument spécial du gouvernement, pour s'occuper de l'infrastructure différemment. Elle était censée faire en sorte que des dizaines et des dizaines d'entreprises du secteur privé investissent des fonds dans ce genre de projets.

Cela fait presque quatre ans maintenant. Trente-cinq milliards de dollars lui ont été consacrés, et ses coûts d'exploitation s'élèvent à des millions de dollars. Vous devez avoir terminé un projet. Pouvez-vous simplement dire au Comité combien de projets ont été achevés? Je parle non pas de protocoles d'entente ou de travaux en cours, mais bien de projets achevés.

L'hon. Catherine McKenna: Le député d'en face doit savoir que ce genre de chose prend du temps. Je sais que tous ceux qui participent au projet du REM travaillent extrêmement fort. Ils voudraient vraiment que ce soit terminé, mais les choses ne fonctionnent pas comme ça.

Parmi les autres projets, il y a le terminal portuaire de Contre-cœur, à Montréal, le réseau énergétique régional de Richmond, en Colombie-Britannique et le projet d'hydroélectricité dans les Territoires du Nord-Ouest.

Peut-être devrais-je prendre le programme du Parti conservateur, pour bien comprendre... Notre but est de faire en sorte que plus d'infrastructures soient construites. C'est pourquoi nous investissons, par exemple, 13 fois plus que le Parti conservateur s'était engagé à le faire en infrastructure. À l'époque, votre parti voulait amputer le budget d'infrastructure de 18 milliards de dollars. Est-ce toujours la position de votre parti?

Quels projets seriez-vous prêt à annuler dans votre circonscription? Nous avons un projet de distribution et d'approvisionnement en eau à Ituna, un projet d'aqueduc et d'égout, un projet d'expansion

de l'étang d'épuration, un projet de nouvelle station de relèvement et un projet de systèmes de traitement de l'eau potable. Je dirais que ce sont des investissements très importants en infrastructure.

La Banque n'agit pas seule. Notre gouvernement travaille aussi avec les provinces, les territoires et les municipalités pour cela.

L'hon. Andrew Scheer: Avec tout le respect que je vous dois, madame la ministre, c'est vous qui avez parlé de la Banque de l'infrastructure. J'essaie seulement de comprendre. On lui a alloué 35 milliards de dollars. J'ai l'impression que la réponse à ma question est zéro. Je ne sais pas pourquoi vous ne pouvez pas simplement dire « zéro », si c'est la réponse.

Comme vous le savez, notre modèle de partenariat public-privé et nos programmes d'infrastructure, à l'époque du dernier gouvernement conservateur, étaient efficaces. Nous avons réalisé d'énormes projets d'un bout à l'autre du pays. Nous nous étions engagés, pendant la campagne électorale, à faire bouger les choses.

Ce que nous disent les intervenants de tout le pays, c'est que l'argent ne circule pas. Des ministres provinciaux nous ont dit que des projets proposés attendent l'approbation du gouvernement fédéral. Nous pourrions réaliser plus de projets, mais il y a un très grave problème interne au ministère, lorsque c'est le temps de mettre les projets à exécution.

J'aimerais revenir sur l'annonce de la Banque de l'infrastructure du Canada, lorsque M. Sabia a dit pendant sa conférence de presse qu'on ne doit pas compter sur l'espoir », et que le plan que M. Sabia, le premier ministre et vous avez annoncé découlait « d'une analyse rigoureuse des projets actuels et des projets potentiels. En résumé, le plan est réel. » Madame la ministre, avez-vous vu ce plan?

• (1550)

L'hon. Catherine McKenna: Oui. À dire vrai, le plan est accessible au public. Je serai heureuse de vous communiquer notre plan de croissance. C'est un plan de 10 milliards de dollars sur trois ans que la Banque de l'infrastructure du Canada a annoncé. C'est quelque chose de très important, selon moi. Je suis tout à fait d'accord avec le député d'en face: il est très important que les projets soient approuvés, en cette période de crise économique et sanitaire.

D'ailleurs, je dois féliciter mon ministère, puisque depuis le début de la pandémie, nous avons approuvé plus de 700 projets, représentant plus de 1,3 milliard de dollars.

J'aimerais revenir au fait que... Prenez simplement l'infrastructure et les investissements dans les transports en commun. Nous avons investi 13 fois plus que le gouvernement précédent, et nous créons ainsi des emplois...

L'hon. Andrew Scheer: Ce n'est pas vrai.

L'hon. Catherine McKenna: ... dans tout le pays. Je serais heureuse d'envoyer l'information au député d'en face.

L'hon. Andrew Scheer: Ce n'est pas vrai.

Le président: Merci, madame la ministre, et merci à vous monsieur Scheer.

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

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Merci, monsieur le président. Je veux aussi remercier la ministre McKenna, la sous-ministre Gillis ainsi que toute leur équipe d'être avec nous aujourd'hui.

Je vais partager mon temps avec mon collègue, M. Rogers.

Madame la ministre, cette semaine, nous vous avons accueillie virtuellement à Brampton, pour l'annonce du projet Riverwalk de Brampton, lequel aidera à débloquer le potentiel économique de notre ville.

Madame la ministre, les changements climatiques sont réels, et leurs effets se font ressentir dans tout le pays, et ici aussi à Brampton. Pouvez-vous nous en dire davantage sur ce projet et sur les autres mesures que vous prenez pour accroître la résilience des collectivités?

L'hon. Catherine McKenna: Merci beaucoup. C'était vraiment un grand projet, réalisé dans le cadre d'un partenariat direct entre le gouvernement fédéral et la municipalité. Selon moi, c'est une excellente chose que nous ayons pu faire de si grands investissements, mais parlons de ce projet. J'aime bien parler de choses concrètes.

Nous ne faisons pas qu'investir de l'argent. Nous investissons dans les gens et dans l'économie. J'ai eu l'occasion de voir Brampton, et ce projet va vraiment aider à lutter contre les inondations qui s'y produisent et qui touchent des milliers d'habitants. Cela veut aussi dire qu'il sera possible d'y construire plus d'entreprises et de maisons.

Donc, cet investissement très important changera grandement les choses. Il s'agit d'un investissement de 38 millions de dollars qui créera, si je me rappelle bien ce que le maire Brown a dit, plus de 50 000 emplois; de bons emplois dont nous avons besoin présentement. Notre Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes a soutenu 59 projets à l'échelle du pays; nous avons investi 1,7 milliard de dollars dans ces projets. Le fait est, comme vous l'avez dit, que les changements climatiques sont réels, qu'ils ont des conséquences concrètes et qui entraînent de lourds coûts pour les Canadiens et Canadiennes. Nous devons faire en sorte que nos collectivités soient plus résilientes pour qu'elles puissent composer avec les conditions météorologiques extrêmes et les conséquences des changements climatiques, et c'est ce que nous allons continuer de faire.

Je pourrais vous donner toute une liste de projets qui ont permis de vraiment changer les choses; j'en ai moi-même été témoin dans certaines collectivités, où les gens sont contents que nous prenions leurs préoccupations au sérieux.

Les inondations ont des conséquences réelles sur les gens. Elles ont un impact sur leur santé et leur collectivité. Nous pouvons être plus résilients et, bien sûr, bâtir un avenir plus vert.

Le président: Merci, madame la ministre.

Continuez, monsieur Sidhu.

M. Maninder Sidhu: Merci, monsieur le président, et merci à vous, madame la ministre.

Nous sommes vraiment très enthousiasmés par ce projet qui va vraiment aider les habitants de Brampton. Je vais maintenant céder la parole à M. Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bienvenue, madame la ministre. Je suis content de vous voir. Bienvenue aussi à votre équipe.

Madame la ministre, je sais que nous lançons toutes sortes de programmes pour essayer de lutter contre les changements climatiques, et nous savons que les Canadiens souhaitent vivement que les véhicules de transport en commun soient plus respectueux de

l'environnement. Pouvez-vous nous donner une idée du genre d'initiatives que le gouvernement met en place pour soutenir l'électrification des réseaux de transport en commun; pouvez-vous faire une mise à jour sur la situation?

L'hon. Catherine McKenna: C'est vraiment une excellente question, et je remercie beaucoup le député de l'avoir posée.

Écoutez, nous savons que les changements climatiques sont réels et que les émissions produites par le secteur des transports représentent une part importante de nos émissions, mais nous avons la possibilité de nous améliorer en investissant dans l'électrification des véhicules et, de façon plus générale, dans les transports en commun. Ce qui est vraiment formidable, c'est qu'il y a un autre avantage: cela crée une chaîne d'approvisionnement canadienne. Regardez où se trouvent les entreprises qui fabriquent les autobus électriques: il y a New Flyer à Winnipeg, au Manitoba, et Nova Bus et Lion Électrique au Québec. Cela donne vraiment d'excellentes possibilités de création d'emploi, et j'ai fait un certain nombre d'investissements dans tout le pays pour les autobus électriques. Nous avons pris l'engagement d'acheter 5 000 autobus électriques. Nous parlons il y a tout juste un instant de la Banque de l'infrastructure du Canada. Il est prévu dans son plan de croissance économique d'investir avec nous dans les autobus électriques, afin que nous puissions électrifier davantage d'autobus. C'est une énorme priorité. C'est quelque chose que je peux voir dans tout le pays, y compris dans votre province.

• (1555)

M. Churence Rogers: Rapidement, j'ai une question sur le Fonds pour la large bande universelle. Ici, dans le Canada atlantique, nous avons très bien accueilli l'annonce du Fonds pour la large bande universelle, en particulier nos petites collectivités rurales qui ont besoin d'Internet pour rester en contact avec leurs proches, pour accéder aux programmes gouvernementaux ou simplement pour se tenir informés.

Je me demandais si vous pouviez nous en dire un peu plus sur l'infrastructure physique qui sera construite dans le Canada atlantique et sur les emplois que cela pourrait générer.

L'hon. Catherine McKenna: Les investissements dans la large bande sont vraiment extrêmement importants. Beaucoup de gens d'un bout à l'autre du pays m'ont dit que la pandémie avait vraiment mis en évidence les difficultés à ce chapitre. L'accès aux services à large bande n'est pas seulement une question de productivité, c'est aussi une question d'équité. Sans cela, c'est impossible de faire l'école à la maison. C'est impossible d'exploiter une entreprise en ligne, et, de plus en plus, cela veut dire que vous n'avez pas accès à des services médicaux. C'est donc un énorme obstacle.

Le Fonds pour la large bande universelle que nous avons annoncée récemment représente 1,5 milliard de dollars. Encore une fois, la Banque de l'infrastructure du Canada étudie des possibilités de partenariat et d'expansion, parce que nous pouvons mettre en place des services à large bande, et dans votre collectivité, c'est notre but... Le premier ministre a accéléré l'atteinte de notre objectif, soit que 98 % des Canadiens soient connectés d'ici 2026, mais ma priorité est de trouver des façons pour la Banque de l'infrastructure du Canada d'aller de l'avant aussi rapidement que possible pour connecter le plus de gens le plus rapidement possible.

Le président: Monsieur Rogers, voulez-vous poser rapidement une autre question?

M. Churence Rogers: Non, monsieur le président. J'ai terminé. Merci beaucoup.

Merci de vos réponses, madame la ministre.

Le président: Merci, monsieur Rogers et madame la ministre.

La parole va maintenant à M. Barsalou-Duval.

[Français]

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

Bienvenue au Comité, madame McKenna.

Je vous ai entendu tout à l'heure parler de toutes sortes de projets dans le domaine de l'infrastructure, mais il y a un sujet que je ne vous ai pas entendu soulever. Pourtant, j'ai eu l'occasion d'en discuter avec vous à quelques reprises et votre réflexion ou votre pensée a peut-être évolué depuis.

Depuis à peu près un an, nous vous parlons des critères imposés aux municipalités dans le cadre du Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec, ou TECQ. Des municipalités m'écrivent par centaines — et nous avons recueilli leurs résolutions — pour dénoncer ces critères et demander à pouvoir enfin utiliser les fonds pour les hôtels de ville, les casernes de pompier, les garages municipaux et les entrepôts. Je pense que vous êtes très au fait de ce dossier.

J'aimerais savoir si des assouplissements concrets sont prévus à ce sujet. Vous comprendrez qu'en pleine période de pandémie, les municipalités ont besoin d'argent pour exécuter leurs projets. Cela les aidera financièrement et cela aidera aussi l'économie.

L'hon. Catherine McKenna: Je vous remercie de la question.

Il est certain que le Fonds de la taxe sur l'essence fédéral est important pour le Québec. Nous lui avons versé plus de 2,5 milliards de dollars pour appuyer des communautés, peu importe leur taille.

Quant à la façon dont cela fonctionne, je pense qu'il est vraiment important de comprendre que la situation est différente au Québec comparativement aux autres provinces du Canada. Le Québec est responsable d'administrer le Fonds de la taxe sur l'essence fédéral par l'intermédiaire de son propre programme. Cela lui permet d'assurer que les investissements appuient les projets d'infrastructure directement au bénéfice des municipalités.

Le Fonds de la taxe sur l'essence fédéral finance les infrastructures destinées principalement à l'usage ou au profit du public, comme les centres sportifs ou les infrastructures culturelles et touristiques, au lieu des bâtiments municipaux qui servent avant tout à l'administration municipale. Je sais que nous en avons beaucoup parlé.

Des discussions sont en cours avec le gouvernement du Québec pour établir un nouveau volet, qui aura une portée plus grande: le volet Résilience à la COVID-19 du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada. Cela aidera beaucoup les municipalités, y compris pour ce qui est des bâtiments municipaux.

• (1600)

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, madame la ministre.

Je pense avoir obtenu la réponse à ma question, mais vous m'avez essentiellement lu la description du programme. Je suis content de savoir que des discussions sont en cours. Il serait intéressant de savoir si ces discussions vont dans le sens de ce qui est pro-

posé ici. En effet, selon l'information que j'ai, il semble que ce soit du côté fédéral que les choses bloquent pour ce qui est de donner plus de flexibilité aux municipalités.

Le problème est que ces petites municipalités sont en difficulté en ce moment. Elles ont subi d'énormes baisses de revenus et je pense qu'il serait bon de leur donner de la flexibilité et de l'air ces temps-ci. Cela les aiderait beaucoup. On parle de municipalités comme Berthierville, Amos, La Sarre, La Malbaie, Saint-Denis-sur-Richelieu, Louiseville et j'en passe. Des centaines de municipalités sont touchées par ces politiques restrictives et je pense que de l'écoute de la part du gouvernement à cet égard serait la bienvenue.

Vous avez beaucoup parlé de la Banque de l'infrastructure du Canada avec mon collègue conservateur et vous avez aussi évoqué le projet de terminal Contrecoeur au port de Montréal. Vous avez été la ministre de l'Environnement et du Changement climatique par le passé. Vous avez donc probablement suivi le dossier et vous devez également savoir que le projet a obtenu hier l'aval de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.

J'aimerais savoir en fait pourquoi ce projet n'a toujours pas reçu de financement fédéral, par exemple au moyen du Fonds national des corridors commerciaux. Bien que le Québec ait beaucoup de bons projets comme celui-là, il reçoit moins de 10 % du financement accordé par ce Fonds.

Je sais que vous allez me répondre que la Banque de l'infrastructure du Canada a une entente de 300 millions de dollars. Cette fameuse entente est un prêt, par contre, pas une subvention. Pourtant, il existe des subventions et les autres provinces ont eu accès à ce Fonds. Pourquoi le Québec et le projet de terminal Contrecoeur n'y ont-ils pas accès?

L'hon. Catherine McKenna: J'étais effectivement la précédente ministre de l'Environnement et du Changement climatique, mais je pense que nous parlons de deux choses différentes. La Banque de l'infrastructure du Canada a montré un intérêt, mais il y a également un processus d'évaluation environnementale.

Je pense que vous parlez aussi des fonds qui sont accessibles. C'est le ministre des Transports qui gère les fonds en lien avec le commerce, dont le Fonds national des corridors commerciaux. Je pourrai donc lui poser la question.

Nous reconnaissons à quel point l'infrastructure est importante pour le commerce, le commerce international. Nous cherchons toujours à investir dans de nouveaux projets.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie. Toutefois, ce qui m'importe, c'est que le Québec obtienne sa juste part des investissements fédéraux. Pour l'instant, ce n'est pas le cas. Quand on a de bons projets sur la table, je pense que ces projets doivent être financés et recevoir l'attention nécessaire.

Il existe un autre problème à l'heure actuelle: toutes les villes sont en difficulté, certes, mais les aéroports aussi. Le secteur aérien est durement touché.

Plus tôt, vous avez également parlé de la Banque de l'infrastructure du Canada et du financement du Réseau express métropolitain, ou REM, dans votre bilan. Or, à cause de la pandémie, l'aéroport de Montréal n'a plus un sou, ce qui met en péril le raccordement du REM à l'aéroport.

Le gouvernement du Québec a jusqu'ici investi 1,2 milliard de dollars dans le projet du REM. Il semblerait que le gouvernement fédéral ne veuille pas fournir sa part d'investissements pour faire aboutir le projet et nous aimerions savoir pourquoi. Allez-vous finir par y mettre de l'argent?

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Je vous prierais de répondre rapidement, madame la ministre.

[Français]

L'hon. Catherine McKenna: Nous reconnaissons, bien sûr, que la situation est difficile en raison de la pandémie et qu'il y a aussi des conséquences économiques.

Le REM est un projet très important. Comme vous, j'ai appris par les journaux que le gouvernement du Québec ne souhaite plus investir dans le REM. Pour notre part, nous avons investi dans ce projet par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Nous allons donc étudier cela, car le transport en commun est vraiment important: j'essaie toujours d'avoir plus de transport en commun que moins.

[Traduction]

Le président: Merci, madame la ministre.

La parole va maintenant à M. Bachrach.

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

Merci d'être avec nous aujourd'hui, madame la ministre.

Je veux d'abord parler de la crise climatique. Je sais que vous croyez tout comme moi que la situation est urgente. Vous avez beaucoup parlé de l'importance de l'action climatique pour votre ministère. Malgré tout, j'ai consulté le plan ministériel pour 2020-2021, et je n'ai pas vraiment vu quoi que ce soit sur le rôle du ministère de l'Infrastructure dans l'atteinte des cibles du Canada en matière de réduction des émissions. Je crois qu'il y a un passage où on dit qu'il y a une cible de 3,5 % de municipalités qui ont renforcé leur « capacité à réduire les émissions de [gaz à effet de serre] et à s'adapter aux changements climatiques grâce à un financement fédéral », mais on ne donne ni chiffres ni paramètres.

En l'absence de mesures précises dans le plan ministériel, comment les Canadiens peuvent-ils être sûrs que nous sommes en bonne voie d'atteindre les cibles, en particulier en ce qui concerne la contribution du ministère de l'Infrastructure?

• (1605)

L'hon. Catherine McKenna: C'est vraiment une excellente question.

Comme vous le savez, la lutte contre les changements climatiques me tient vraiment à cœur. Nous venons tout juste d'annoncer notre projet de loi sur la carboneutralité. Je dis souvent que les infrastructures peuvent soit augmenter, soit réduire les émissions, et nous rendre soit plus, soit moins résilients. Présentement, nous examinons les projets dans l'optique des changements climatiques. Le projet de loi qui a été proposé... comme vous le savez, c'est un projet de loi d'initiative parlementaire de mon secrétaire parlementaire, M. Andy Fillmore, qui fait de l'excellent travail. Le projet de loi vise uniquement les projets de 10 millions de dollars et plus.

Je suis tout à fait d'accord pour dire que nous devons examiner chaque projet dans l'optique des changements climatiques. C'est quelque chose que je m'engage à faire et que nous cherchons à mettre en œuvre. Je suis aussi d'accord pour dire que nous avons besoin de mettre en place des incitatifs pour les collectivités afin qu'elles prennent la bonne décision de réduire leurs émissions. Nous devons savoir dans quelle mesure elles vont réduire leurs émissions. Nous devons adopter une perspective à long terme quant à la façon dont nous allons atteindre la carboneutralité d'ici 2050. J'ai parlé de l'importance d'un programme national d'évaluation des infrastructures qui nous permettrait d'avoir une perspective à long terme, afin que le chemin à suivre soit très clair, avec des objectifs et des jalons précis.

Le président: Monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Ce que je voulais savoir, c'était comment nous allons savoir que nous sommes sur la bonne voie? J'ai écouté aussi attentivement que possible, et je n'ai rien entendu pour m'éclairer.

Je vais passer à mon prochain sujet, les services à large bande en région rurale. Vous avez effleuré la question. Dans la région du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique dont je suis le député, c'est véritablement un enjeu clé, comme vous le savez bien, c'est une très grande région rurale. Le ministère a comme objectif de faire en sorte que 98 % des Canadiens aient un accès à Internet haute vitesse d'ici 2026. Comment le ministère a-t-il décidé que cela devait être 98 %?

L'hon. Catherine McKenna: Je compatis vraiment avec les gens dans votre circonscription qui sont aux prises avec une situation vraiment difficile présentement. ISDE est un chef de file en ce qui concerne les services à large bande, et nous jouons effectivement un rôle de soutien. Je joue un rôle de soutien dans le cadre du plan Investir dans le Canada. Nous avons investi plus de 340 millions de dollars dans 11 projets de connectivité, dans le volet Collectivités rurales et nordiques. Malgré tout, nous sommes une composante parmi d'autres, et il faut que les provinces et les territoires priorisent les services à large bande au lieu des routes et des ponts, par exemple.

Il y a aussi la Banque de l'infrastructure du Canada, qui a débloqué 2 milliards de dollars en financement pour les projets de connectivité. Elle a parlé de 750 000 maisons et petites entreprises, au moins. Je vais suivre cela de très près, parce que je suis tout à fait d'accord. Je crois que notre plus grand défi en matière d'infrastructure est de connecter tous les Canadiens aussi rapidement que possible.

M. Taylor Bachrach: Madame la ministre, dans votre plan ministériel, vous parlez d'inclusivité. Est-ce que cela comprend l'équité entre les collectivités rurales et urbaines? Est-ce ce dont on parle? Si c'est le cas, votre ministère mesure-t-il précisément cette dimension d'équité?

L'hon. Catherine McKenna: Je devrais dire que l'inclusivité est quelque chose de très important pour moi. Nous avons effectivement des objectifs de retombées locales, mais il s'agit d'un type différent d'inclusivité lorsqu'on cherche à inclure les gens des régions rurales. Je suis tout à fait d'accord: cela fait partie de l'inclusivité. Encore une fois, mon but est de créer des débouchés, des débouchés en matière d'emplois et de croissance économique. Comment pouvons-nous créer des débouchés en matière de lutte contre les changements climatiques ainsi que des débouchés qui tiennent compte de l'inclusivité, dans la conception de nos programmes en faisant en sorte que nous pouvons précisément mesurer et suivre les objectifs? Vous pouvez être assuré que nous travaillerons là-dessus.

Je crois que vous avez soulevé un point très important. La plupart du temps, les gens croient que l'inclusivité ne concerne que la communauté LGBTQ+ ou peut-être les gens qui ont besoin de mesures d'adaptation, mais je crois que nous devons aussi considérer cela sous l'optique des régions rurales par rapport aux régions urbaines.

• (1610)

M. Taylor Bachrach: Madame la ministre, selon votre plan ministériel, l'un des résultats importants par rapport à l'infrastructure publique est la croissance économique inclusive et durable, mais le seul indicateur dans le plan est la croissance du PIB. Comment comptez-vous mesurer l'inclusivité et la durabilité? Le problème — ce que je veux dire —, c'est que même s'il y a ces mots dans le plan ministériel, il n'y a jamais de paramètres ou d'objectifs précis qui montreraient au public où nous en sommes dans l'atteinte de ces objectifs. Comment les gens peuvent-ils se faire une idée...? Je vais revenir à ma question précédente: comment pouvons-nous être sûrs que les choses progressent, alors qu'il n'y a pas de paramètres ou d'objectifs quantifiables dans le plan ministériel?

L'hon. Catherine McKenna: Vous soulevez un point vraiment important. Selon la façon dont notre plan est structuré, juste pour que ce soit très clair... par exemple, nous avons un volet appelé Fonds pour l'infrastructure verte, mais ce sont les provinces et les territoires qui décident des projets qui nous sont proposés. C'est le volet Infrastructures communautaires, culturelles et récréatives. Nous recevons des projets qui ont été proposés aux provinces par les municipalités ou d'autres partenaires. Ce sont elles qui décident des projets qui aboutissent sur mon bureau.

Je crois sincèrement que nous devons surveiller cela de très près, parce que je suis d'accord: quand nous investissons dans les infrastructures, nous devons nous assurer que tout le monde peut accéder à de l'infrastructure de qualité. Nous savons qu'il y a un déficit en matière d'infrastructure dans les collectivités autochtones. Nous savons que les groupes racialisés sont souvent aux prises avec un déficit et un écart. Je crois que nous devons en faire plus. Nous étudions... J'ai parlé avec le statisticien en chef pour trouver des façons d'être plus efficace, pour se munir d'outils.

Comme je l'ai dit, je veux des résultats. Selon moi, chaque dollar dépensé — chaque dollar des contribuables — doit permettre d'atteindre trois buts: créer des emplois à court terme et stimuler l'économie à long terme; contribuer à la lutte contre les changements climatiques, réduire les émissions et rendre les collectivités plus résilientes; et bâtir des collectivités inclusives pour tous. Je cherche des façons d'accomplir cela, et je serai heureuse de travailler avec le député — parce que je sais que cela lui tient beaucoup à cœur — afin qu'il puisse formuler des commentaires au sujet des pratiques exemplaires. Je sais qu'il y a d'excellentes initiatives en Colombie-

Britannique. Toronto a aussi des façons d'évaluer l'inclusivité. Je crois que nous pourrions vraiment faire en sorte que chaque dollar dépensé contribue à l'atteinte de ce triple objectif.

Le président: Merci, madame la ministre.

Nous allons commencer le deuxième tour. Voici la liste des intervenants: Mme Kusie et Mme Jaczek auront cinq minutes chacune; M. Barsalou-Duval et M. Bachrach auront deux minutes et demie chacun; et M. Kram et M. Fillmore auront cinq minutes chacun.

Commençons avec Mme Kusie.

Vous avez la parole.

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

Je suis contente de vous voir, madame la ministre. Enfin, nous pouvons nous saluer dans ce contexte, après tout ce temps. Bien sûr, James vous envoie aussi ses salutations. Il me demande de temps en temps comment vont les choses avec vous à la Chambre.

Madame la ministre, vous avez dit quelque chose qui a vraiment retenu mon attention, ainsi que celle de l'opposition et des Canadiens. Vous avez dit que vous recherchez des résultats. Malgré tout, le président-directeur général de la Banque de l'infrastructure a touché une prime au rendement même s'il n'y a eu aucun résultat, aucun projet terminé. À mon avis, on ne peut pas dire qu'on recherche vraiment des résultats si quelqu'un — le président-directeur général sortant — touche une prime au rendement alors que la Banque de l'infrastructure n'a mené à terme aucun projet.

Je ne sais pas sur quel autre paramètre vous vous êtes appuyée pour le récompenser ainsi... l'initiative, la motivation ou autre chose du genre. Peut-être voulez-vous nous expliquer, au Comité, aux Canadiens et à moi, pourquoi le président-directeur général sortant a touché une prime au rendement, alors que la Banque de l'infrastructure n'a mené à terme aucun projet.

L'hon. Catherine McKenna: Il y a une chose très importante que je devrais préciser, c'est que la Banque de l'infrastructure du Canada est une société d'État indépendante, et elle doit absolument remplir son mandat d'investir dans les grands projets d'édification nationale. Depuis que je suis en poste, c'est vraiment une priorité pour moi.

Je suis très contente que nous ayons réussi à recruter Michael Sabia, le nouveau président du conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure, qui vient d'annoncer un plan de croissance de 10 milliards de dollars.

Nous avons maintenant un nouveau PDG, et je tiens à souligner que son échelle salariale de base et sa rémunération au rendement sont inférieures de 40 % à celle de l'ancien PDG. J'attends beaucoup de la BIC et de M. Cory. Je sais qu'ils vont remplir leur mandat de construire plus d'infrastructures d'un bout à l'autre du pays, des projets d'édification nationale, des projets qui n'auraient jamais été réalisés par un gouvernement conservateur qui voulait annuler des projets d'infrastructure d'un océan à l'autre.

Nous devons aller de l'avant. Nous allons stimuler notre économie de cette façon. Les investissements en infrastructures sont la meilleure façon d'augmenter notre PIB, de stimuler l'économie et de créer de bons emplois — des emplois syndiqués — pour les Canadiens. J'ai parlé aux syndicats de l'importance de ces emplois...

• (1615)

Mme Stephanie Kusie: Merci, madame la ministre. Je suis d'accord avec vous.

Vous voyez? Nous sommes déjà sur la même longueur d'onde. Nous voyons toutes les deux l'importance du rendement. C'est formidable.

Le président: Madame Kusie.

Mme Stephanie Kusie: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais poser une question sur le gouvernement de l'Ontario. En mai, le gouvernement de l'Ontario vous a envoyé une lettre demandant une entente officielle sur le plan d'expansion des transports en commun dans la région du Grand Toronto, mais, après six mois, il n'a toujours pas obtenu de réponse.

Madame la ministre, quand le gouvernement de l'Ontario peut-il s'attendre à obtenir une réponse à propos de ce plan si important?

L'hon. Catherine McKenna: J'ai beaucoup discuté avec mes homologues de l'Ontario, et je crois qu'il y a une belle occasion d'agrandir le réseau de transport en commun. Comme je l'ai dit, nous avons déjà investi 13 fois plus d'argent que le gouvernement précédent dans les transports en commun. C'est quelque chose d'indispensable, y compris dans ma ville natale de Hamilton, où nous espérons vraiment que le gouvernement Ford va agir. LiUNA, le syndicat, espère vivement que cela va se faire. Il veut être partenaire, tout comme la Chambre de commerce.

Écoutez, mon but est de construire de l'infrastructure, mais ce dont nous avons besoin, ce sont des plans d'affaires. Je suis responsable de l'argent des contribuables...

Mme Stephanie Kusie: Madame la ministre, vous affirmez donc que vous allez débloquer les fonds. La Ville de Toronto et la région de York attendent ces fonds de 5,1 milliards de dollars. Vous engagez-vous aujourd'hui à débloquer ces fonds?

Je suis contente que vous ayez parlé de plans d'affaires, parce qu'il s'avère que cela n'était apparemment pas nécessaire pour le Réseau express métropolitain de Montréal ou le projet de la ligne de métro Broadway, à Vancouver. J'ai l'impression qu'en plus, votre processus de traitement des demandes est incohérent.

Ce que je comprends aujourd'hui, c'est que vous vous engagez envers ce projet et que vous êtes prête à débloquer les fonds. Donc, quand peut-on s'attendre à ce que ces 5,1 milliards de dollars soient débloqués?

L'hon. Catherine McKenna: Je veux seulement qu'il soit clair que je suis responsable de l'argent des contribuables. Il faut effectivement qu'il y ait des plans d'affaires. Nous devons comprendre l'établissement des coûts. C'est critique. Je ne vais pas m'excuser auprès de la députée conservatrice par rapport à cela, parce que je tiens pour acquis que c'est exactement ce qu'elle veut que nous fassions.

Mme Stephanie Kusie: Vous n'avez pas demandé de plan d'affaires pour le Réseau express métropolitain de Montréal ou le projet de la ligne Broadway à Vancouver. Selon moi, il y a un manque de cohérence. J'ai l'impression que nous sommes d'accord sur le fait qu'il est important d'être cohérent dans ses pratiques organisationnelles, mais on dirait que cela n'a pas été appliqué.

Je suis très contente que vous ayez mentionné que le gouvernement fédéral est prêt à faire sa part, parce qu'il a des engagements financiers envers les provinces et les municipalités. Je vous deman-

derais donc si vous vous engagez maintenant à débloquer le financement fédéral de 5,1 milliards de dollars qui manque cruellement pour terminer le projet.

D'après ce que je comprends, nous nous entendons sur les attentes en matière de rendement, sur les attentes de résultats, sur l'engagement pour améliorer le réseau de transport en commun et sur l'engagement de financer ces projets pour le bien des Canadiens. Pouvez-vous vous engager aujourd'hui à débloquer les fonds, s'il vous plaît?

L'hon. Catherine McKenna: Écoutez, nous travaillons en très étroite collaboration avec le gouvernement de l'Ontario pour analyser les chiffres. Ma sous-ministre pourrait vous dire qu'elle a de bonnes relations très solides avec son homologue en Ontario, mais, encore une fois, nous sommes responsables de l'argent des contribuables. Je crois qu'il m'incombe de veiller à ce que nous ayons des plans pour qu'il soit très clair comment l'argent investi sera utilisé.

Je tiens beaucoup à ce que nous renforçons les transports en commun. Nous avons investi 13 fois plus d'argent que le gouvernement précédent. Vous faisiez partie du gouvernement conservateur, et nous voulons...

Mme Stephanie Kusie: Alors, débloquent les fonds. Laissez l'argent circuler.

L'hon. Catherine McKenna: Je suis surprise. Vous voulez bien que je débloque les fonds? Est-ce que je devrais simplement donner de l'argent aux gens sans leur demander de rendre des comptes?

Mme Stephanie Kusie: Eh bien, c'est apparemment ce que vous avez fait pour les projets de transport en commun à Montréal et à Vancouver.

Le président: D'accord. Je remercie les députées. Nous allons maintenant passer à la prochaine intervenante.

Merci, madame Kusie; merci, madame la ministre.

Mme Stephanie Kusie: Merci, madame la ministre, et merci à vous, monsieur le président.

Le président: La parole va maintenant à Mme Jaczek.

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

Madame la ministre, merci d'être avec nous avec votre équipe.

Je crois que Mme Kusie et moi-même sommes sur la même longueur d'onde, parce que j'allais vous demander de nous donner des exemples saillants d'investissements qui ont été faits depuis 2015 par rapport aux transports en commun, et elle en a donné deux ou trois. Peut-être pourriez-vous faire quelques commentaires sur l'éventail d'investissements dans les transports collectifs que le ministère de l'Infrastructure a faits jusqu'ici.

L'hon. Catherine McKenna: Génial. Je pense que c'est un sujet très important. Je l'ai dit 13 fois, et cela tombe bien, parce que nous avons investi 13 milliards de dollars dans les transports en commun depuis que nous sommes au pouvoir. Je vous rappelle que les conservateurs prévoyaient, dans leur programme, réduire les dépenses en infrastructures de 18 milliards de dollars; cela représente peut-être tous les projets de transport en commun dans lesquels nous avons investi et qui n'auraient pas autrement vu le jour.

Je peux vous parler du centre de transport en commun à Brampton, en Ontario. J'ai fait tout récemment une annonce avec le maire de Brampton. Il se réjouit vraiment de la construction de ce centre de transport en commun, parce que cela va transformer Brampton et permettre à plus de gens de circuler plus rapidement, à moindre coût et en respectant l'environnement.

Il y a aussi le centre de transport en commun de Cowichan Valley, en Colombie-Britannique. Il y a aussi d'autres projets, comme celui des autobus scolaires électriques et d'infrastructure de recharge à Charlottetown, à Milton, dans la région de Durham, à Kawartha Lakes, à Kingston, à St. Thomas, à Oakville, à Waterloo, à Stratford et à Guelph, et j'en passe.

Depuis que nous sommes arrivés au pouvoir à la fin de 2015, nous avons investi plus de 13,3 milliards de dollars dans des projets de transport en commun d'un bout à l'autre du pays. C'est 13 fois plus que le gouvernement précédent, qui n'a investi qu'un milliard de dollars.

J'aime l'ambition des provinces comme l'Ontario. Je veux qu'il y ait plus de transports en commun. Je veux qu'il y ait plus de transports en commun à Hamilton. Je crois que nous devons continuer d'aller de l'avant.

M. Jerry Dias m'a dit que le projet de tramway à Toronto était très important, parce que cela allait créer de bons emplois chez Bombardier à Thunder Bay. Je crois que c'est ça, l'important.

Vous voyez, c'est le « triple avantage » dont j'ai tant parlé: les transports en commun, les emplois, la chaîne d'approvisionnement canadienne, les autobus électriques, les tramways et la croissance économique. Les investissements en infrastructures sont ceux qui stimulent le plus la croissance économique.

En ce qui concerne l'action climatique... Les transports en commun et les autobus électriques contribuent énormément à la réduction des émissions. Bien sûr, il y a aussi l'inclusivité, parce qu'il faut tenir compte de ceux qui prennent le transport en commun: ce sont souvent les travailleurs essentiels, et nous avons vu, en cette période de pandémie, qu'ils dépendent des transports en commun. Ce sont des gens qui n'ont pas accès à d'autres véhicules, qu'ils ne peuvent pas se payer d'autres véhicules. Ce sont les jeunes qui ne veulent même pas avoir de voiture. J'ai appris que mes enfants ne veulent jamais avoir de voiture; ils veulent seulement se déplacer en transport en commun.

C'est vraiment une occasion à saisir. C'est de cette façon que nous allons bâtir un meilleur pays, un pays plus vert, et un pays où tous ont accès à des emplois équitables.

● (1620)

Mme Helena Jaczek: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais parler de la ligne de métro Yonge North. Je représente une circonscription dans la région de York, et ce projet est extrêmement important pour tous les députés de la région de York, autant ceux du gouvernement que de l'opposition, bien sûr.

Vous avez dit qu'un plan d'affaires était nécessaire. Je connais vraiment très bien la topographie, par exemple, de la région où passe le tracé proposé, et je sais que c'est une zone très vallonnée de la région de York. Je tiens pour acquis qu'il est nécessaire d'examiner très rigoureusement les tracés potentiels ainsi que les options possibles; par exemple est-ce qu'on passe sous la terre ou en surface?

Pouvez-vous nous en dire un peu plus à propos du niveau de détail dont vous avez besoin de la part des provinces?

L'hon. Catherine McKenna: Merci beaucoup de la question.

D'abord, je devrais dire que nous soutenons déjà le projet de prolongement de la ligne de métro Yonge North. Nous avons financé l'avant-projet sommaire dans la région de York. À mon avis, c'est un excellent projet.

Nous allons évidemment devoir examiner le tracé de la ligne de métro, les détails des coûts ainsi que toute l'analyse de rentabilité. Cela est nécessaire, parce que, tout comme la province de l'Ontario a dû le faire, de mon côté, je dois justifier chaque dollar au Conseil du Trésor, tout comme nous devrions le faire. Nous devons rendre des comptes, parce qu'il s'agit de l'argent des contribuables.

Nous avons fortement encouragé la province à nous donner l'analyse de rentabilité pour ce projet afin d'aider notre gouvernement à vraiment le comprendre; nous pourrions ainsi rendre des comptes aux contribuables tout en exécutant ce projet formidable.

C'est vraiment fascinant: les consommateurs attaquent rarement les libéraux parce qu'ils sont prudents avec l'argent des contribuables.

Je suis quelqu'un qui croit que nous devons être financièrement responsables, d'une part, tout en étant ambitieux en matière d'infrastructure, d'autre part. J'ai l'impression que les conservateurs ne veulent pas être financièrement responsables, et nous savons qu'ils ne veulent pas investir dans les infrastructures. C'est comme s'ils étaient à l'opposé de nous.

Écoutez, nous soutenons le projet de prolongement de la ligne de métro Yonge; nous l'avons déclaré fortement et publiquement. Mais il incombe vraiment à la province de faire ce qui s'impose et de nous donner l'information dont nous avons besoin pour réaliser une évaluation du financement en bonne et due forme et enfin amorcer le projet.

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

La parole va maintenant à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

Vous avez la parole.

[Français]

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

Madame la ministre, dans votre exposé, vous avez parlé du port de Montréal et du terminal Contrecoeur. Quand on vous a posé des questions là-dessus, vous avez dit que cela relève davantage de Transports Canada. Quand je vous ai posé des questions au sujet de la taxe sur l'essence, vous m'avez répondu que cela relève davantage de Québec. Nous savons très bien que, dans les deux cas, cela vous concerne. Quand c'est positif, c'est dans votre bilan, mais, quand c'est négatif, cela n'y figure pas.

Il y a un projet auquel la Banque de l'infrastructure du Canada s'est associée: le projet de train à grande fréquence Québec-Windsor. Dans des documents du gouvernement qui ont été rendus publics il n'y a pas si longtemps, il était recommandé de laisser tomber le tronçon Montréal-Québec.

On a dit plus tôt que le Québec n'obtient pas sa part d'investissements en infrastructure. J'aimerais savoir s'il va y avoir un engagement concret de votre gouvernement pour que le projet se concrétise et pour que le tronçon Montréal-Québec en fasse partie.

Je vous demanderais de ne pas me répondre encore une fois que ce n'est pas votre faute.

• (1625)

L'hon. Catherine McKenna: Il est très important de travailler avec le Québec. C'est une province que j'aime bien. Nous avons fait une étude sur les coûts et les avantages du train à grande fréquence. Il est très important pour les gens du Québec et de l'Ontario qui vivent dans ces régions d'avoir accès à un train. Nous examinons ce projet et prendrons une décision dans les mois qui viennent.

M. Xavier Barsalou-Duval: Votre gouvernement s'engage-t-il, oui ou non, à financer le tronçon Montréal-Québec? Allez-vous encore abandonner le Québec?

L'hon. Catherine McKenna: Tout d'abord, nous n'abandonnons pas le Québec. Nous avons fait des investissements historiques dans les infrastructures partout au pays, y compris au Québec. Je suis très heureuse, quand on me parle des investissements que nous faisons dans le transport en commun. Les investissements qu'a faits la Banque de l'infrastructure du Canada dans le REM en sont un exemple et témoignent de l'importance de travailler avec le gouvernement du Québec.

Vous savez que M. Michael Sabia...

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vais devoir vous interrompre, parce que j'aimerais vraiment obtenir une réponse à ma question.

Vous dites que vous n'abandonnez pas le Québec, mais les chiffres ne mentent pas. Les rapports du directeur parlementaire du budget et du vérificateur général sont très clairs: il y a un sous-investissement fédéral en infrastructure au Québec. C'est la même chose en ce qui concerne le Fonds national des corridors commerciaux dont j'ai parlé tout à l'heure.

Nous donnez-vous la garantie que vous allez financer le tronçon Montréal-Québec du train à grande fréquence?

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame la ministre, pouvez-vous répondre rapidement, s'il vous plaît?

[Français]

L'hon. Catherine McKenna: Une étude est actuellement menée sur le train à grande fréquence. Nous n'abandonnons pas le Québec; nous investissons dans cette province. Nous examinons les projets du Québec pour déterminer si nous les financerons. J'ai passé beaucoup de temps au Québec, et je sais combien les projets d'infrastructure sont importants parce qu'ils contribuent à faire croître l'économie, à lutter contre les changements climatiques et à rendre les communautés plus inclusives. Nous allons continuer à investir dans les infrastructures de cette province.

[Traduction]

Le président: Merci, madame la ministre. Merci, monsieur Barsalou-Duval.

La parole va à M. Bachrach pour deux minutes et demie.

Vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Madame la ministre, j'aimerais revenir sur l'une de mes questions précédentes à propos des services à large bande en région rurale.

Quand je vous ai posé la question plus tôt, vous avez renvoyé la balle au ministre de l'Industrie. Cela m'a fait penser à un rapport qui a été déposé au comité du patrimoine, en janvier ou en février, je crois, intitulé *L'avenir des communications au Canada: le temps d'agir*. Dans la section sur la mise en œuvre de services à large bande dans les collectivités rurales, il est précisément indiqué que le fait qu'aucun ministre en particulier ne s'occupe du dossier des services à large bande dans les collectivités rurales nuit peut-être à l'atteinte de cet objectif.

Qui est responsable de la mise en œuvre des services à large bande dans les collectivités rurales?

L'hon. Catherine McKenna: C'est vraiment une excellente question.

De fait, si vous consultez notre plan relatif aux services à large bande dans les régions rurales... et j'ai une rectification à faire: nous avons investi non pas 1,5 milliard de dollars, mais bien 1,75 milliard de dollars. Nous avons augmenté le montant du fonds, et avons renforcé la coordination.

Pour toutes sortes de raisons, les provinces et les territoires ont demandé que, dans le cadre du plan Investir dans le Canada, les services à large bande fassent partie des possibilités dans le volet Collectivités rurales et nordiques, mais que ce ne soit pas les seules. C'est donc à eux de décider. ISDE aura alors un rôle important à jouer. Le rôle de la Banque de l'infrastructure du Canada est très précis...

M. Taylor Bachrach: Excusez-moi, madame la ministre, mais je voulais savoir...

L'hon. Catherine McKenna: ... alors il faut que la Banque fasse autre chose, c'est-à-dire tirer parti du secteur privé. Le CRTC est un organisme indépendant, et il...

M. Taylor Bachrach: C'est que j'ai peu de temps, madame la ministre...

Le président: Merci, madame la ministre.

Allez-y, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Ce que je voulais savoir, c'est quel ministre est responsable de fournir les résultats que vous avez promis relativement aux services à large bande dans les collectivités rurales? Y a-t-il un ministre qui doit rendre des comptes? Qui est le principal ministre responsable?

• (1630)

L'hon. Catherine McKenna: Tous les ministres dont le portefeuille touche aux services à large bande doivent rendre des comptes. Au bout du compte, c'est notre gouvernement qui est responsable. Nous devons rendre des comptes aux Canadiens. Les Canadiens nous ont fait savoir à quel point il était important d'investir dans les services à large bande, et c'est pourquoi nous avons accéléré nos investissements dans les services à large bande. Nous avons aussi augmenté les montants investis, et c'est pourquoi la Banque fournit maintenant 2 milliards de dollars en financement. Comme je l'ai dit, il y a une cible de 750 000 résidences, et je vais m'assurer que cet engagement soit tenu. Il faut que ce soit fait rapidement.

Je devrais aussi dire, pour les Canadiens qui nous regardent peut-être, qu'un montant maximal de 150 millions de dollars sera accessible immédiatement dans le cadre du Fonds pour la large bande universelle, qui a récemment été annoncé. Ce montant servira à exécuter rapidement les projets qui peuvent être achevés au cours de la saison de construction de 2020-2021.

M. Taylor Bachrach: Le problème, c'est qu'il y a plus d'un ministre responsable, et qu'il est difficile pour cette raison de faire en sorte que le gouvernement rende des comptes par rapport aux résultats qu'il a promis.

Je veux passer à un autre sujet, madame la ministre. J'ai une question de plus à propos des autobus électriques. D'après ce que dit le secteur des autobus électriques, l'une des principales difficultés dans l'atteinte de l'objectif de 5 000 autobus est l'absence d'un volet de financement dédié aux villes pour le financement des études de faisabilité, qui leur serviront à s'assurer d'utiliser et de mettre en œuvre la technologie efficacement. Êtes-vous consciente de cette difficulté? Si oui, quelles mesures votre gouvernement compte-t-il prendre?

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Je vous prierais de répondre rapidement, madame la ministre.

L'hon. Catherine McKenna: Merci beaucoup. À dire vrai, j'ai appris beaucoup de choses sur les autobus électriques, et j'ai aussi compris qu'il ne faut pas uniquement investir dans les autobus, mais aussi dans l'infrastructure de recharge. On a aussi parlé de la nécessité de faire des études de faisabilité. Il y a quelques possibilités par l'intermédiaire de la FCM, mais c'est quelque chose que nous devons étudier. Bien sûr, nous devons soutenir les municipalités afin qu'elles aient la capacité de donner suite à notre engagement envers elles, c'est-à-dire atteindre l'objectif de 5 000 autobus électriques.

Le président: Merci, madame la ministre, et merci, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, madame la ministre.

Le président: Les prochains intervenants auront cinq minutes.

Je crois que M. Kram et M. Shipley ont décidé de se partager les cinq prochaines minutes.

Monsieur Kram, vous avez la parole.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Merci, monsieur le président. Effectivement, je partage mon temps aujourd'hui avec mon collègue, M. Shipley.

Merci, madame la ministre, de témoigner aujourd'hui devant le Comité.

Il y a deux mois, le premier ministre de la Saskatchewan, M. Scott Moe, a envoyé une lettre au premier ministre Trudeau pour faire part au gouvernement fédéral de certaines des préoccupations de ma province. Aujourd'hui, j'aimerais revenir sur l'une des préoccupations qu'il a soulevées.

En Saskatchewan, seulement trois projets municipaux d'infrastructure ont reçu du financement de votre gouvernement depuis le 1^{er} mars. Pouvez-vous nous dire si c'est toujours vrai?

L'hon. Catherine McKenna: À dire vrai, je pense que ce serait une bonne idée de laisser ma sous-ministre répondre. Encore une fois, dans le cadre de notre programme d'infrastructure, il est essentiel que la province nous propose des projets. Le programme fonctionne ainsi. Les projets doivent se rendre sur mon bureau. Ensuite,

nous les examinons. Nous avons encouragé la Saskatchewan à proposer plus de projets, et collaborons avec elle à cette fin.

Ma sous-ministre est avec nous. Elle pourra vous dire combien de projets nous avons approuvés, et répondre à votre question.

Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Infrastructure et Collectivités, Bureau de l'infrastructure du Canada): Jusqu'ici, nous avons approuvé 375 projets en Saskatchewan: 25 dans le cadre de l'entente bilatérale intégrée; cinq dans le cadre du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes; et un dans le cadre du Défi des villes intelligentes. Aussi, dans le budget de 2016, 14 projets ont été financés grâce au Fonds pour l'infrastructure de transport en commun. Il y en a eu 110 dans le cadre du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, huit dans le cadre du Fonds d'innovation pour les changements climatiques; et 106 dans le cadre du Fonds de gestion des actifs.

Donc, des projets représentant une valeur de 716 millions de dollars ont été approuvés et financés dans votre province.

M. Michael Kram: D'accord. Merci.

Comme je l'ai dit, je partage mon temps avec mon collègue, M. Shipley. Je ne veux pas empiéter sur son temps, alors je vais lui céder la parole.

Le président: Allez-y, monsieur Shipley.

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, madame la ministre, d'être avec nous aujourd'hui.

Madame la ministre, vous avez dit plus tôt que la Banque de l'infrastructure est une société indépendante. Si c'est vrai, comment expliquez-vous que vous, la ministre, étiez présente quand la Banque a annoncé son nouveau plan de croissance et de projet à dessein politique?

• (1635)

L'hon. Catherine McKenna: La Banque de l'infrastructure du Canada est une société indépendante, mais c'est tout de même notre gouvernement qui établit ses priorités globales. Ce sont des priorités très générales.

Si vous consultez le plan de croissance, vous verrez qu'elle a préparé un plan en harmonie avec ces priorités. Je crois qu'il faut féliciter M. Michael Sabia, le nouveau président du conseil d'administration, d'avoir travaillé avec le conseil et le personnel de la Banque afin de déterminer quels domaines permettraient de changer les choses à court terme.

La Banque a des priorités globales, comme les transports en commun, les lignes de transmission et d'autres choses sur lesquelles elle travaille, mais elle s'est demandé: « Que pouvons-nous faire à court terme pour créer des emplois qui vont aussi faire changer les choses pendant la pandémie? » Prenons uniquement les services à large bande; c'est important que les Canadiens aient accès à des services à large bande.

La Banque s'est engagée, à court terme, à connecter 750 000 résidences et entreprises aux services à large bande. Je crois que cela montre que la Banque cherche des possibilités, et j'espère que vous serez d'accord pour dire que c'est vraiment important. Je sais que les Canadiens font valoir l'importance d'investir dans les services à large bande.

Aussi, c'est vraiment une bonne chose que le premier projet venait de l'Alberta. La Banque a travaillé avec le premier ministre Kenney à un projet d'irrigation qui va vraiment changer les choses. C'est un projet pour les agriculteurs et les grands éleveurs. C'est aussi un projet de technologie agricole, qui va favoriser les exportations canadiennes. J'appuie de tout cœur ce projet.

Je crois que nous devons avoir plus d'ambition. Nous devons investir davantage dans l'infrastructure, et nous devons le faire en collaboration avec le secteur privé.

M. Doug Shipley: Merci, madame la ministre.

J'ai une dernière question sur la Banque de l'infrastructure.

Avant la pandémie, la Banque a alloué des milliards de dollars, et jusqu'ici n'a terminé aucun projet. Maintenant, vous revitalisez la Banque, et l'avez dotée d'un mandat encore plus politique. Encore une fois, il semble que vous nous demandez simplement de vous faire confiance.

Pourquoi devrions-nous avoir confiance en vous lorsque vous dites que vous réaliserez des projets dans l'avenir, si vous n'y êtes pas arrivés dans le passé?

L'hon. Catherine McKenna: Je ne suis pas vraiment sûre de comprendre, mais écoutez, la Banque de l'infrastructure fait de l'excellent travail. Comme je l'ai dit, elle a annoncé un projet qui, je crois, a extrêmement plu au premier ministre Kenney. Cela va vraiment faire bouger les choses en ce qui concerne l'irrigation en Alberta.

Prenez aussi le projet REM à Montréal. C'est un projet incroyable. J'ai entendu un son de cloche des Montréalais, et ils sont très excités à l'idée que cela va se faire et créer des milliers d'emplois.

Le rôle de la Banque de l'infrastructure est, concrètement, de trouver des possibilités d'investissements intéressantes pour le secteur privé et de trouver des façons pour que le secteur privé investisse dans ces projets. J'ai une très grande confiance envers Michael Sabia. Le nouveau PDG de la Banque, M. Ehren Cory, était auparavant au ministère de l'Infrastructure de l'Ontario; il a donc beaucoup d'expérience pour ce qui est de mobiliser le secteur privé et de trouver des outils de financement novateurs.

Je crois qu'une occasion énorme s'offre à nous, et je suis très heureuse de voir, comme je l'ai dit, que les premiers ministres conservateurs veulent aller de l'avant et construire plus d'infrastructures.

Le président: Merci, madame la ministre, et merci, monsieur Kram et monsieur Shipley.

Les cinq dernières minutes vont à M. Fillmore.

Monsieur Fillmore, vous avez la parole.

M. Andy Fillmore (Halifax, Lib.): Merci d'être avec nous, madame la ministre. Nous sommes ravis que vous soyez ici pour discuter du programme d'infrastructure.

Pouvez-vous nous parler des impacts de deux des volets du programme d'infrastructure que vous gérez présentement? D'abord, les impacts sur les changements climatiques, sur les phénomènes météorologiques violents et sur la réduction des gaz à effet de serre, et l'impact sur notre capacité d'atteindre les cibles de carboneutralité d'ici 2050. Commençons par cela.

Ensuite, s'il reste du temps, j'aimerais que vous nous parliez des avantages économiques pour les collectivités canadiennes.

Pouvez-vous commencer par nous parler des impacts sur l'environnement, sur les changements climatiques et sur les émissions de carbone?

L'hon. Catherine McKenna: Merci beaucoup.

J'ai un secrétaire parlementaire formidable, qui s'intéresse beaucoup aux changements climatiques. De fait, il a déposé un projet de loi d'initiative parlementaire, et même si ce genre de projets de loi est difficile à faire adopter, il a été adopté à la Chambre, afin que nous appliquions une optique des changements climatiques aux infrastructures que nous envisageons de construire.

C'est quelque chose d'intéressant, quand on regarde les possibilités... vous savez, j'ai annoncé la construction d'un centre aquatique carboneutre à Drayton Valley, et cela a suscité énormément d'intérêt. Ce n'est qu'un exemple de la façon dont nous pouvons réellement changer les choses. Même si cet investissement ne semble pas particulièrement important, ce l'est pour cette collectivité, et elle va aussi utiliser le chauffage de l'aréna local pour le centre aquatique, une idée vraiment intelligente.

J'ai vu des investissements d'un bout à l'autre du pays qui réduisent les émissions, ce qui est d'une importance critique. Par exemple, ce sont des investissements dans les autobus électriques, dans l'énergie renouvelable et dans le chauffage à distance. Je sais que cela vous tient beaucoup à cœur. Il y a aussi des investissements dans les transports actifs et des façons d'établir un lien entre cela et les transports collectifs, par exemple en promouvant le vélo comme façon de se rendre au travail et d'en revenir. Nous envisageons rarement d'utiliser le vélo ainsi, au lieu de simplement comme un passe-temps.

Nous renforçons aussi la résilience, étant donné que, malheureusement, les changements climatiques ont déjà d'énormes conséquences sur les collectivités. Comme je l'ai déjà dit, notre investissement à Brampton, dans le cadre du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes est réellement d'une importance critique.

Je pense qu'il y a beaucoup de possibilités qui s'offrent à nous. Dans l'avenir, j'aimerais saisir plus d'occasions de travailler directement avec les grandes et les petites villes et municipalités de tout le pays. Nous avons vu des municipalités, de toutes les provinces et de tous les territoires du pays, faire preuve de leadership en matière de changements climatiques. On estime que 40 % des émissions relèvent de la compétence des municipalités: c'est pourquoi nous devons leur permettre de prendre des décisions qui vont véritablement les aider à réduire les émissions et à faire en sorte que leur air et leur eau soient propres et qu'elles puissent offrir une meilleure qualité de vie à leurs habitants.

L'amélioration des transports en commun ou le fait d'avoir du chauffage à distance, plus de pistes cyclables ou un plus grand accès à la nature — nous n'avons pas beaucoup parlé de l'infrastructure naturelle — entraîne sans le moindre doute des retombées concrètes et avantageuses pour les gens, tout en créant de bons emplois syndiqués. Je veux insister là-dessus. Je crois qu'il y a énormément de possibilités qui s'offrent à nous dans nos efforts pour édifier le Canada et pour nous sortir de la pandémie, si nous faisons des investissements qui créent de bons emplois syndiqués maintenant.

J'ai écouté les syndicats du pays, et je tiens à saluer tous les travailleurs et travailleuses de la construction, qui travaillent fort, vu la pandémie, pour garder le secteur ouvert et continuer à construire de façon sécuritaire.

• (1640)

M. Andy Fillmore: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président, une ou deux minutes?

Le président: Oui, il vous reste environ une minute et demie.

M. Andy Fillmore: D'accord, génial.

Vous avez bifurqué vers la question de l'économie. Tous les deux, nous parlons souvent du fait que ce programme d'infrastructure, vu son ampleur, nous donne l'occasion de redresser non seulement la situation environnementale, mais aussi la situation en matière d'économie et d'emploi, en particulier présentement, à cause de la COVID.

Pouvez-vous continuer un peu sur cette voie et nous parler des retombées économiques de la relance et même de ce qui va suivre; pouvez-vous nous parler en général de la façon dont on va créer de la prospérité pour nos collectivités d'un océan à l'autre?

L'hon. Catherine McKenna: C'est très important, selon moi.

Présentement, nous devons nous assurer que nous créons de bons emplois et que nous stimulons la croissance économique.

Je vais vous donner quelques statistiques. J'accorde beaucoup d'importance aux statistiques. En 2019 seulement, l'industrie de la construction représentait environ 7 % du PIB du Canada et employait autour de 1,7 million de Canadiens.

Nous savons que les investissements en infrastructure contribuent énormément à notre économie, et que chaque investissement public égal à 1 % du PIB en infrastructure stimule la croissance économique de 2,7 %.

Un investissement de 1 million de dollars dans les infrastructures traditionnelles, par exemple les usines de traitement de l'eau, les ponts et les égouts pluviaux, génère entre deux et huit emplois, tandis que les investissements dans les infrastructures propres, comme les transports en commun et les bâtiments énergétiques, créent des retombées encore plus importantes; pour chaque million de dollars dépensés, cela crée entre 5 et 14 emplois.

Je pourrais vous parler de toutes sortes de projets qui créent des emplois. Le maire de Brampton a dit que notre investissement dans l'atténuation des inondations créera des dizaines de milliers d'emplois à Brampton seulement. Selon moi, nous devons saisir les possibilités que représentent tous ces projets, qui créent de bons emplois locaux, dans tout le pays.

Nous savons que nous avons besoin de plus d'emplois. Nous sommes aux prises avec la pire récession depuis la Grande Dépression, et nous devons nous assurer de créer de bons emplois pour les Canadiens et les Canadiennes tout en nous dirigeant vers un avenir plus propre et plus inclusif.

Le président: Merci, madame la ministre et monsieur Fillmore.

M. Andy Fillmore: Merci.

Le président: Nous arrivons à la fin de la présente séance. Je remercie la ministre McKenna d'avoir été avec nous aujourd'hui. Vous avez tous fait de l'excellent travail et posé d'excellentes questions.

Nous allons maintenant prendre une pause de quelques minutes pour nous préparer à la prochaine heure. Nous allons accueillir des fonctionnaires du ministère.

Sur ce, nous suspendons nos travaux pour trois minutes environ.

• (1645)

(Pause)

• (1645)

Le président: Bonjour, tout le monde.

Bienvenue aux témoins. Nous sommes contents que vous soyez avec nous cet après-midi pour la réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

M. Scheer ouvre la deuxième portion de notre réunion. Vous avez six minutes.

Vous avez la parole, monsieur Scheer.

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

Je remercie les hauts fonctionnaires d'avoir pris le temps d'être avec nous aujourd'hui.

Il y a seulement deux ou trois points que je veux soulever par rapport aux commentaires de la ministre.

Je crois qu'elle a dit que l'une des raisons pour lesquelles le projet de prolongement de la ligne de métro Yonge ne pouvait pas être approuvé actuellement est qu'on ne sait pas où la ligne va passer. Je voulais vous dire que j'ai trouvé la ligne. Cela m'a pris environ deux secondes sur Google pour trouver le tracé proposé, et je serai heureux de l'envoyer à la ministre. Peut-être que cela va accélérer le processus d'approbation.

J'aimerais obtenir des éclaircissements sur la réponse de la ministre à une question de mon collègue, M. Kram.

Le premier ministre Moe a effectivement envoyé une lettre juste avant le discours du Trône, dans laquelle il disait que, depuis mars, seulement trois projets avaient été approuvés. Cependant, la sous-ministre nous a donné d'autres chiffres. Je me demandais seulement si vous pouviez nous fournir des éclaircissements. Est-ce qu'il y a eu une foule de nouveaux projets qui ont été approuvés au cours des dernières semaines?

• (1650)

Le président: Madame Gillis, allez-y.

Mme Kelly Gillis: Nous publions en ligne tous les projets approuvés dans les volets de l'entente bilatérale intégrée. Vous pouvez les consulter sur votre site Web.

En ce qui concerne les ententes bilatérales intégrées, il y a 25 projets qui ont été approuvés et annoncés...

L'hon. Andrew Scheer: Depuis le 1^{er} mars?

Mme Kelly Gillis: Je peux demander à quelques-uns de mes fonctionnaires de vérifier les dates exactes. Je ne les ai pas à portée de main présentement. Je sais cependant que 25 projets, représentant une valeur de 151 880 000 \$, ont été approuvés et annoncés. Jusqu'ici, 14 000 691 \$ ont été réclamés. Ce n'est pas depuis le 1^{er} mars, mais cela s'est fait dans le cadre d'ententes bilatérales intégrées.

L'hon. Andrew Scheer: D'accord. Comme vous le savez, ces ententes remontent à un certain temps. Je crois que ce que le premier ministre voulait dire...

Mme Kelly Gillis: Il s'agit des ententes bilatérales intégrées pour les 33 milliards de dollars qui sont débloqués présentement. C'est notre programme le plus récent.

L'hon. Andrew Scheer: Je comprends.

Mme Kelly Gillis: Certains des projets que j'ai mentionnés plus tôt précèdent effectivement ce programme. Vous avez raison. Ils remontent à notre première série d'ententes bilatérales intégrées, dans le budget de 2016.

Mme Kelly Gillis: Ces 25 projets ont été approuvés dans le cadre du plus récent programme.

L'hon. Andrew Scheer: Je crois que ce que le premier ministre voulait dire, c'est que depuis le 1^{er} mars, il y a eu 123 propositions de projet, et seulement trois approbations. En Saskatchewan, la saison de la construction ne dure pas longtemps après l'arrivée de l'hiver, et je crois que c'est le problème qui est soulevé.

Je voulais vous poser une question. Il y a eu de nombreux rapports dans lesquels on essaie de quantifier le pourcentage des dollars consacrés à l'infrastructure qui vont à ce qu'on pourrait appeler les infrastructures traditionnelles, par exemple certains types de routes, les ponts, les installations portuaires et les réseaux d'aqueduc. Il y a beaucoup d'analyses qui montrent que ce qu'on appelle les infrastructures « sociales » — des investissements qui ne feraient habituellement pas partie de l'enveloppe des infrastructures —, même s'il peut s'agir d'initiatives avantageuses qui répondent à des besoins, étaient dans le passé classées dans d'autres catégories. Il me semble que le gouvernement essaie d'appeler plein de choses de l'infrastructure, parce que les qualifier ainsi nous donne l'impression que ce genre d'investissement est vraiment rentable, en ce qui concerne la croissance économique.

Le ministère a-t-il des critères pour catégoriser les divers types d'investissements en infrastructure qu'il approuve, selon qu'il s'agisse des projets d'infrastructure sociale ou de ce qu'on pourrait appeler des projets d'infrastructure traditionnelle?

Mme Kelly Gillis: Merci de la question, monsieur le président.

Relativement à nos programmes actuels, qui relèvent d'ententes bilatérales intégrées, je dirais que les infrastructures sociales, que nous finançons depuis longtemps, s'inscrivent dans le volet Infrastructures communautaires, culturelles et récréatives. Il s'agit d'une enveloppe globale, une allocation nationale de 1,3 milliard de dollars. Jusqu'ici, 155 projets ont été approuvés d'un bout à l'autre du pays, ce qui représente près de 400 millions de dollars.

Aussi, nous avons tout récemment créé, à cause de la pandémie, un volet COVID. Je sais que la ministre a brièvement mentionné que les provinces et les territoires pouvaient transférer jusqu'à 10 % de leur allocation du fonds de 33 milliards de dollars. Deux ou trois autres catégories admissibles, comme les projets de rénovation et de modernisation ou de résilience face à la pandémie, sont visées par la définition générale des infrastructures sociales. Tous les établissements qui sont la propriété des provinces, des territoires et des municipalités, comme les hôpitaux, les écoles et les établissements de soins de longue durée seraient admissibles dans ce volet. Habituellement, ces projets seraient de compétence provinciale ou territoriale, alors nous ne finançons pas ce genre d'infrastructure, mais nous finançons effectivement, et depuis de nombreuses années, les infrastructures communautaires, culturelles et récréatives.

Les autres volets visent les projets de transport en commun, de traitement des eaux usées et d'énergie renouvelable. Nous avons aussi le volet Collectivités rurales et nordiques. Donc, nous avons 18 catégories, mais aucune ne vise les infrastructures sociales habituelles, au sens où vous l'entendez. J'espère que c'est plus clair.

L'hon. Andrew Scheer: Merci.

Quand la ministre et le premier ministre font des déclarations à propos de l'incidence sur le PIB, le ministère mène-t-il une analyse pour voir si les investissements en infrastructure sociale entraînent les mêmes retombées que les investissements dans les infrastructures plus traditionnelles?

• (1655)

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie de la question, monsieur le président.

À Infrastructure Canada, nous utilisons les comptes macroéconomiques fournis par Statistique Canada. C'est le modèle que nous utilisons pour l'analyse économique et l'analyse de rentabilité; il s'agit d'une méthodologie établie au sein du gouvernement fédéral.

Le président: Merci, madame Gillis. Merci, monsieur Scheer.

L'hon. Andrew Scheer: Merci, madame Gillis.

Le président: Nous allons maintenant passer à M. Filmore pour six minutes.

M. Andy Fillmore: Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie les représentants du gouvernement d'être ici, aujourd'hui.

Je me demande si vous pouvez nous dire ce que INFC, le ministère de l'Infrastructure, envisage concernant les détails relatifs à un projet. Quel est le niveau de diligence raisonnable et de rigueur qui sont appliquées pour que soient débloqués les fonds avant que nous puissions commencer à financer un projet, pour le faire de manière responsable?

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie de la question, monsieur le président.

En ce qui concerne cette question en particulier, cela dépend du type de projet. Si nous travaillons sur un projet qui requiert une présentation au Conseil du Trésor — à l'heure actuelle, tout ce qui est inférieur à 100 millions de dollars n'exige pas de présentation au Conseil du Trésor, et tout ce qui est supérieur à 100 millions de dollars en requiert une —, nous devons effectuer une analyse de rentabilisation complète. Nous devons donc comprendre le calendrier, l'établissement des coûts, les risques, l'évaluation environnementale, l'obligation de consulter, comprendre les résultats que ce type de projet en particulier nous permettrait d'atteindre, et comment il se conforme aux modalités du programme en particulier, ainsi que les montants demandés dans le cadre de l'affectation. Puisque nous avons des ententes bilatérales intégrées avec les provinces et les territoires — et tous les montants sont publics —, la province doit déterminer la part de cette affectation qu'elle souhaite utiliser pour ce projet en particulier.

Quand nous faisons une présentation au Conseil du Trésor, il s'agit d'une étude de rentabilisation complète, très exhaustive et similaire à ce qui serait entrepris dans une province ou un territoire. Si un projet de moins de 100 millions de dollars exige l'autorisation du ministre, alors pour chaque programme en particulier, il y a une quantité prescrite de données nécessaires pour que l'on puisse déterminer l'admissibilité et la conformité avec les modalités.

Nous avons créé un portail grâce à nos ententes bilatérales intégrées. On y énonce clairement les ensembles de données qui sont nécessaires là où une présentation au Conseil du Trésor ne s'impose pas.

M. Andy Fillmore: D'accord, merci beaucoup de cette réponse.

Comme vous le savez, madame la sous-ministre, j'étais urbaniste pendant plusieurs décennies. Je comprends la complexité des projets d'infrastructure de grande envergure, ainsi que la planification et les analyses de rentabilisation détaillées nécessaires pour aller de l'avant sans gaspiller d'argent. C'est plutôt de l'argent judicieusement investi.

Vous avez mentionné les ententes bilatérales intégrées. J'aimerais que l'on en parle un instant, si possible. Le plan Investir au Canada a ces ententes bilatérales complexes qui sont négociées, qui respectent l'autorité et la compétence des provinces. Elles respectent également le fait que les provinces connaissent leurs priorités sur le terrain.

Quel est leur rôle? Pourriez-vous simplement nous parler du rôle des provinces dans le financement de ces projets d'infrastructure à l'échelle du pays?

Mme Kelly Gillis: Comme vous l'avez dit, les ententes bilatérales intégrées portent sur les résultats nationaux, mais tout en respectant les priorités locales établies. Une fois les ententes bilatérales intégrées signées et approuvées par toutes les provinces et tous les territoires, ce qui représentait 33 milliards de dollars pour les ententes bilatérales intégrées, chaque province et territoire crée — parce qu'un élément relatif au partage des coûts s'ajoute ici — ses propres programmes, son propre processus de demande au sein de son administration, et détermine comment les choses évolueront, et, ensuite, lorsque la province ou le territoire reçoit les projets, ils doivent établir les projets prioritaires qui nous sont transmis.

Chaque province faisant partie de chaque volet est en train de déterminer le moment où elle ouvrira son processus de demande. Les provinces effectuent les évaluations qui leur permettent de déterminer quels projets devraient aller de l'avant et quelle part de l'affectation sera allouée à chaque projet, et ensuite, nous présenter la demande. À ce moment-là, une fois que nous avons reçu la demande complète, nous l'examinons au chapitre de la diligence raisonnable en fonction de diverses composantes, comme je l'ai mentionné, concernant les données saisies, et nous déterminons s'il est nécessaire de l'envisager dans l'optique des changements climatiques, pour que ce soit fait au moment opportun. Nous soumettons ensuite la demande à l'approbation du ministre. S'il s'agit d'un projet de plus de 100 millions de dollars, il faut un processus plus collaboratif afin d'établir les informations qui seraient nécessaires pour soumettre une présentation au Conseil du Trésor.

• (1700)

Le président: Merci, madame Gillis.

Monsieur Fillmore, allez-y.

M. Andy Fillmore: Merci.

Avons-nous fini, monsieur le président?

Le président: Non, vous avez environ une minute trente.

M. Andy Fillmore: Oh, excellent!

Merci, madame la sous-ministre.

Évidemment, le déroulement d'un projet, depuis le promoteur d'un projet municipal jusqu'au gouvernement provincial — tout au long du processus d'établissement des priorités —, jusqu'à la diligence raisonnable exigée par Infrastructure Canada est un processus nécessairement détaillé, parce que, notre rôle consiste bien sûr à demander des comptes et à concrétiser de bons projets. Je vous remercie de cette description.

Pendant le temps qu'il nous reste, j'aimerais aborder le transport en commun et le transport actif. Je me demande si vous pouvez décrire l'expérience du ministère de l'Infrastructure au chapitre de l'accroissement des demandes et, je suppose, de la superficie que couvre le transport actif, et la façon dont ces résultats sont en train de modifier la demande liée aux projets en cours.

Mme Kelly Gillis: Certainement. Je pense que le transport actif est un domaine dont la popularité a augmenté, selon nous, surtout pendant cette pandémie. Il y a certaines catégories qui sont admissibles dans notre volet lié à la COVID-19 que j'ai précédemment mentionné. Nous classons le transport actif comme étant une catégorie admissible. Concernant ce volet en particulier, nous payons 80 ¢ sur chaque dollar, de sorte que nous puissions soutenir, espérons-le, davantage de projets de transport actif. Le volet est soumis au même processus, c'est-à-dire que les provinces et territoires ont un processus d'admission, et nous communiquent les projets par ordre de priorité.

Jusqu'ici, au chapitre du transport actif, nous avons par exemple financé 225 kilomètres de pistes cyclables et un certain nombre d'éléments d'infrastructure connexes. On considère que cette infrastructure est importante pour le bien-être et la santé des Canadiens.

M. Andy Fillmore: Fantastique!

Le président: Merci, madame Gillis.

Merci, monsieur Fillmore.

Nous allons maintenant passer à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

Ma question s'adresse à Mme Gillis.

Au cours de la dernière année, pouvez-vous nous dire, proportionnellement, combien d'investissements en infrastructure il y a eu au Québec par rapport au reste du Canada?

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie de votre question.

À ce jour, nous avons approuvé 1 144 projets au Québec, qui s'élèvent dans l'ensemble à 6,5 milliards de dollars. En ce qui concerne les ententes bilatérales, le montant alloué est de 7,5 milliards de dollars. Pour ce programme, 289 projets ont été approuvés et annoncés, ce qui représente environ 3 milliards de dollars. Ce sont les montants investis à ce jour au Québec.

M. Xavier Barsalou-Duval: Avez-vous les chiffres, en proportion, par rapport au reste du Canada?

Mme Kelly Gillis: Je n'ai pas cette information présentement, mais nous pourrions vous la faire parvenir.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie beaucoup; nous vous en serions très reconnaissants.

Ma prochaine question concerne la Banque de l'infrastructure du Canada. Depuis combien de temps est-elle en place?

Mme Kelly Gillis: La Loi sur la Banque de l'infrastructure a été mise en place en 2017. Par la suite, beaucoup de travail a été fait pour créer la Banque de l'infrastructure et la mettre en vigueur. En 2019, le premier dirigeant était en place.

M. Xavier Barsalou-Duval: Combien y a-t-il eu de présidents depuis la création?

Mme Kelly Gillis: Le deuxième a été annoncé il y a quelques semaines, et c'est M. Ehren Cory, qui vient d'Infrastructure Ontario.

M. Xavier Barsalou-Duval: Y a-t-il des raisons qui expliquent le départ rapide de l'ancien président — qui a occupé ce poste pendant environ un an? Je peux comprendre que tout le monde a des défis professionnels à relever, mais, quand on crée une organisation, on mène des recherches approfondies concernant les postes à pourvoir. En général, quand le titulaire d'un poste part rapidement après la création d'une organisation, c'est que le choix du titulaire n'était peut-être pas adéquat.

En fait, nous nous questionnons beaucoup sur la validité et la pertinence de cette organisation. Est-ce que l'instabilité à la direction de la Banque de l'infrastructure démontrerait ce manque de pertinence?

• (1705)

Mme Kelly Gillis: La Banque de l'infrastructure est une organisation indépendante gérée par un conseil d'administration indépendant. Je ne peux pas faire de commentaires sur les décisions de la haute direction.

M. Xavier Barsalou-Duval: Les projets dans lesquels la Banque de l'infrastructure a investi jusqu'à présent sont presque tous des projets publics menés par des municipalités ou des provinces.

Pourriez-vous me donner des exemples de cas où vous avez réussi à aller chercher des investissements autres que publics?

Je m'interroge sur la pertinence de créer une banque qui est censée attirer des investissements privés — ce sur quoi nous ne sommes pas d'accord puisque nous ne sommes pas en faveur de la privatisation des infrastructures. Concrètement, on aurait très bien pu mettre en place un autre programme. Pourquoi la Banque est-elle nécessaire, s'il s'agit seulement de financer des projets qui auraient pu être financés autrement par des programmes privés?

[Traduction]

Le président: Madame Gillis.

[Français]

Mme Kelly Gillis: La Banque de l'infrastructure est un modèle mis en place par le gouvernement dans le but d'avoir plus d'investissements dans les infrastructures au profit de tous les Canadiens, un modèle

[Traduction]

le propriétaire des institutions publiques demeure

[Français]

et pour qu'il y ait plus d'investissements du secteur privé dans nos infrastructures.

M. Xavier Barsalou-Duval: En fait, cela ne répond pas vraiment à ma question, mais j'accepte vos réponses. Je comprends que vous n'avez pas nécessairement répondu à tout. Finalement, si nous

ne sommes pas en mesure de soutenir la pertinence de la Banque, cela pourrait être la réponse à ma question.

La pandémie de la COVID-19 a mis en lumière un problème majeur quant à l'accès à Internet, surtout en région. Pourriez-vous me dire ce que votre gouvernement a fait concernant ce problème au cours des derniers mois?

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Madame Gillis, nous avons besoin d'une réponse rapide.

Mme Kelly Gillis: Je n'ai pas bien entendu la dernière partie de cette question.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Depuis le début de la pandémie, qu'a fait votre gouvernement pour faciliter l'accès à Internet en région?

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie de votre question.

Comme la ministre l'a mentionné, le Fonds pour la large bande universelle a été annoncé il y a quelques semaines. Ce fonds s'élève à 1,75 milliard de dollars, et il vise à soutenir des projets de services Internet haute vitesse partout au pays.

À Infrastructure Canada, nous avons approuvé 11 projets, qui représentent 340 millions de dollars.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Gillis, et merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous passerons à M. Bachrach pour six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Merci, madame Gillis, d'être venue ici, aujourd'hui.

Ma première question concerne ce que j'ai demandé au ministre au sujet de la contribution d'Infrastructure à nos ambitions en matière de climat. Nous avons l'Optique des changements climatiques, qui permet d'évaluer de manière quantitative les émissions des projets d'une valeur de plus de 10 millions de dollars. Je m'interroge au sujet de la responsabilisation. Où tout cela mènera-t-il, et pourquoi n'y a-t-il pas d'objectifs pour ce dossier? Puisque nous avons ce mécanisme d'évaluation quantitative, pourquoi n'y a-t-il pas d'objectifs dans le plan ministériel en matière de réduction des émissions?

• (1710)

Mme Kelly Gillis: Quand nous examinons la réalisation des objectifs dans l'optique des changements climatiques, nous utilisons différents outils. Vous avez mentionné l'Optique des changements climatiques, qui a été l'un des outils que nous avons récemment créés pour comprendre la possibilité qui s'offre et l'intégrer dans le processus d'analyse du projet. Cette optique comporte en quelque sorte deux volets. La partie sur les gaz à effet de serre et la partie sur la résilience. Elle est utilisée actuellement pour presque 90 % — au chapitre de la valeur — de nos projets approuvés, alors c'est utile.

Nous avons assorti nos programmes d'infrastructure, en général, d'un objectif national, soit 10 mégatonnes. Au point où nous en sommes, selon les objectifs atteints dans l'optique des changements climatiques, nous dépassons tout juste deux mégatonnes. Nous avons encore les deux tiers de notre financement, qui seront consacrés à des projets.

Nous avons toutefois mis en place d'autres outils que nous avons pour nous aider à atteindre nos objectifs. Nous travaillons en collaboration avec le Conseil national de recherches sur les nouveaux codes du bâtiment. Nous travaillons avec le Conseil canadien des normes pour élaborer des normes. Nous travaillons également en collaboration avec la Fédération canadienne des municipalités pour soutenir les plans en matière de lutte contre les changements climatiques et fournir aux municipalités la capacité de mieux comprendre la gestion des actifs et d'avoir plus d'expertise connexe. Je ne pense pas qu'il ne s'agisse que d'un seul outil. Je crois que tous les outils doivent être réunis. Par ailleurs, alors que nous nous tournons vers l'avenir, que faut-il faire de plus?

M. Taylor Bachrach: Merci, madame Gillis.

Dans le même ordre d'idées, est-ce que l'objectif de 10 mégatonnes représente une réduction nette? Ce que je veux dire, c'est que certains des investissements en infrastructure augmentent en fait les émissions. Ces augmentations sont-elles déduites pour arriver à la réduction nette, ou comptez-vous simplement les projets qui réduisent les émissions, et pas ceux qui augmentent les émissions?

Mme Kelly Gillis: En ce qui concerne les 10 mégatonnes, c'est actuellement calculé grâce à l'Optique des changements climatiques qui s'applique à ces projets en particulier. À mesure que nous progressons dans notre lutte contre les changements climatiques, nous examinerons, dans l'ensemble, la façon dont nous continuerons à apprendre et à nous améliorer, et quels nouveaux outils peuvent être mis en place, y compris, maintenant, l'évaluation de l'Optique des changements climatiques et son évolution, à l'avenir.

M. Taylor Bachrach: Je ne comprends toujours pas. Je m'excuse. S'agit-il d'une...? L'Optique des changements climatiques vous indique les conséquences des émissions. Certains projets augmentent les émissions, et d'autres les réduisent. Vous avez parlé des deux mégatonnes que nous avons déjà réussi à éliminer, les deux mégatonnes sont-elles une valeur nette ou est-ce autre chose?

Mme Kelly Gillis: Je dois vous revenir sur la question de savoir s'il s'agit d'une valeur nette ou si cela tient simplement compte de ce que nous faisons; je pense que c'est cela.

M. Taylor Bachrach: D'accord. J'apprécierais vraiment cela.

La prochaine question concerne un sujet légèrement différent. J'ai mentionné au ministre mon intérêt pour les investissements en capital et en infrastructure, la répartition entre les collectivités rurales et urbaines, les régions rurales et urbaines du Canada. S'agit-il d'une chose dont votre ministère tient-il expressément compte? Mesurez-vous en particulier ces investissements en capital?

Mme Kelly Gillis: Nous avons notre volet rural et nordique, qui compte 2 milliards de dollars dans tout le pays. Ensuite, des investissements sont actuellement faits dans le volet rural. Les types d'investissements sont assez variés. Jusqu'ici, nous en sommes environ à mi-chemin dans ce volet en particulier, en ce qui concerne les projets approuvés; c'est l'équivalent d'un milliard de dollars pour plus de 400 projets.

Il s'agit d'une composante très importante, car c'est un volet assez flexible, dans lequel les collectivités rurales peuvent déterminer leurs priorités et leurs besoins au chapitre des investissements en infrastructure. Cela n'exclut pas les investissements dans les autres volets qui soutiennent les collectivités rurales; il s'agit vraiment d'une composante très importante de la façon dont nous envisageons les infrastructures futures. Dans nos programmes, nous avons récemment investi environ 10 milliards de dollars dans des collecti-

vités comptant moins de 30 000 habitants. Même pour ce qui est de notre programme d'atténuation des catastrophes que la ministre avait mentionné, presque la moitié a été affectée aux collectivités rurales.

Nous constatons que d'importants investissements sont faits dans le Canada rural. Cependant, comme je l'ai mentionné précédemment, quand M. Filmore posait des questions sur le processus, les provinces et les territoires mettent au point les projets en tant que tels et établissent les priorités, tandis que nous examinons l'admissibilité.

Il y a un autre aspect, bien qu'il ne soit pas rural en particulier, il s'agit des avantages communautaires en matière d'emploi. À ce chapitre, nous étudions neuf groupes de population différents pour voir comment ils pourraient bénéficier de certains de nos programmes.

• (1715)

M. Taylor Bachrach: C'est simplement par curiosité et ce n'est pas pour vous piéger, mais est-ce que votre ministère fait le suivi de la proportion des investissements qui sont consentis aux collectivités rurales en tant que pourcentage des dépenses globales en infrastructure?

Savez-vous si les dépenses globales en infrastructure sont équitables entre les régions rurales et les régions urbaines du Canada? Est-ce quelque chose qui a été soulevé à votre ministère? Est-ce quelque chose qui fait l'objet d'un suivi? Je n'ai pas réussi à trouver quoi que ce soit à ce sujet.

Mme Kelly Gillis: On ne fait pas ce genre de suivi. Évidemment, dans le volet rural et nordique, on fait précisément un suivi, parce que ces fonds sont réservés aux collectivités rurales et nordiques.

Et si on regarde l'ensemble de nos programmes, comme je l'ai dit, les autres volets soutiennent aussi les collectivités rurales. Aussi, une chose très importante, la taxe sur l'essence, est aussi consentie à un certain nombre de collectivités, y compris les collectivités rurales, de partout au pays.

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

Merci beaucoup, madame Gillis.

Le président: Merci, madame Gillis et monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant passer à la deuxième série de questions, qui commence par M. Soroka, pour cinq minutes.

Monsieur Soroka, la parole est à vous.

M. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC): Merci, monsieur le président.

Madame Gillis, vous savez que la large bande est un enjeu important pour moi dans ma circonscription. Avec le Fonds pour la large bande universelle, la Banque de l'infrastructure du Canada semble accorder davantage de prêts que de subventions.

Quand les municipalités ou les organisations soumettront leur candidature, pourront-elles recevoir des subventions, ou s'agit-il de prêts? Aussi, peuvent-elles s'associer avec d'autres organisations, comme des groupes communautaires autochtones, pour présenter une demande dans le cadre de multiples domaines différents de subventions pour des programmes différents ou doivent-elles soumettre leur candidature pour un seul domaine?

Mme Kelly Gillis: Pour la large bande dans son ensemble, avec le nouveau programme à large bande de 1,75 milliard de dollars qui a été annoncé, c'est une occasion d'obtenir des subventions; c'est un programme de subventions. Si nous regardons le programme de croissance de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui a investi 2 milliards de dollars, ce n'est pas un programme de subventions.

On cherche à tirer parti de tous les programmes, d'en faire le plus possible pour pouvoir atteindre la cible de 2026. Les collectivités devraient examiner... et nous assurerons une coordination au sein du gouvernement fédéral entre les ministères qui financent la large bande pour nous assurer de maximiser la disponibilité des fonds afin d'en faire le plus possible.

Le fait de cibler un seul domaine ne limite pas les municipalités. Nous nous coordonnons en réalité entre nous, afin de pouvoir examiner les meilleures possibilités pour cette collectivité particulière.

M. Gerald Soroka: Très bien.

Je vais maintenant changer un peu de sujet.

Vous parliez d'électrifier les transports collectifs et d'amener plus d'autobus électriques et de véhicules électriques privés sur les routes. Ma préoccupation concerne l'électricité. Je ne crois pas qu'il y a assez de production, et il en va de même pour les véhicules de distribution, comme les lignes électriques, et les bornes de recharge.

Avez-vous un plan pour accompagner le passage à une économie fondée sur la technologie verte avec l'électricité?

Mme Kelly Gillis: Pour ce qui est de la transmission et de l'électrification, nous travaillons en étroite collaboration avec nos ministères partenaires. Ressources naturelles Canada est le responsable du secteur énergétique. Notre volet des Infrastructures vertes finance les lignes de transmission et les types de projets sur l'énergie renouvelable. Nous avons réalisé un important projet en Colombie-Britannique pour la région de Peace.

C'est donc quelque chose que nous étudions. Si les provinces et les territoires privilégient ces types de projets, ils sont certainement admissibles dans le cadre des accords bilatéraux intégrés qui font partie du volet des Infrastructures vertes. C'est un élément qu'il est important de faire avancer.

M. Gerald Soroka: De plus, avec la production d'électricité, les provinces commencent à financer de petits réacteurs modulaires pour produire de l'électricité. L'Ontario, la Saskatchewan et le Nouveau-Brunswick sont déjà en train d'en mettre au point. Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de la production nucléaire pour ces petits projets?

Mme Kelly Gillis: À Infrastructure Canada, nous finançons des projets qui auront une application fonctionnelle et qui produiront de l'énergie dans les collectivités dès maintenant. Ce type de technologie est en cours d'élaboration, et ce serait Ressources naturelles Canada qui l'étudierait pour savoir comment la faire fonctionner dans l'avenir. Une fois qu'elle sera fonctionnelle et qu'elle produira réellement de l'énergie, c'est quelque chose que notre type de programmation pourrait soutenir dans l'avenir, mais ce n'est pas fonctionnel en ce moment.

• (1720)

M. Gerald Soroka: Au sujet de la Banque de l'infrastructure, le gouvernement a affirmé que les dépenses en infrastructure augmenteraient le PIB de 0,3 % par année, alors que, en fait, le DPB estime qu'il manquait 67 % pour atteindre cette cible. Pourriez-vous expli-

quer comment on en est arrivé à cette augmentation de 0,3 % du PIB?

Mme Kelly Gillis: Je ne connais pas cette référence de la Banque de l'infrastructure du Canada par coeur. Je peux vous revenir à ce sujet. Je sais toutefois que, lorsque nous examinons le PIB ou les chiffres liés à l'emploi, nous utilisons les comptes macroéconomiques de Statistique Canada. Il faudrait que j'examine cette référence particulière concernant le DPB et la Banque de l'infrastructure du Canada.

M. Gerald Soroka: Selon les propres comptes économiques de l'infrastructure de Statistique Canada, il n'y a eu pratiquement aucune augmentation dans les dépenses en infrastructure sous le gouvernement actuel. Le DPB a démontré que les dépenses d'immobilisations des provinces accusaient une différence de 5,4 milliards de dollars par rapport à ce qu'on aurait dû voir durant les années de la Banque de l'infrastructure des libéraux.

Encore une fois, les chiffres ne concordent pas. Vous dites que 53 milliards de dollars ont été dépensés au cours des trois dernières années, et nous entendons dire qu'aucun projet n'a été réalisé. Maintenant, Statistique Canada dit en fait que les dépenses en infrastructure ont diminué.

Mme Kelly Gillis: Je vais en reparler, mais si on examine le Centre de statistiques sur l'infrastructure en ligne de Statistique Canada, les investissements dans les infrastructures du secteur public ont augmenté de 19,5 %, passant de 51,9 à 62,04 milliards de dollars en 2009, tandis que les investissements dans les infrastructures du secteur privé sont demeurés relativement stables, à 4,5 %. Les investissements dans les infrastructures du secteur public ont connu une hausse importante depuis 2015.

Tout cela figure sur leur Centre de statistiques sur l'infrastructure. Je serai heureuse de fournir au Comité la source d'information pour ces mesures particulières.

Le président: Merci, madame Gillis.

M. Gerald Soroka: J'aimerais bien les voir.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Soroka.

Nous allons maintenant passer à M. Filmore.

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

M. Andy Fillmore: Merci beaucoup.

Merci, madame la sous-ministre.

J'aimerais que nous parlions un peu des grands projets de transport en commun que nous voyons au pays. Vous avez parlé des niveaux de surveillance élevés requis pour des projets dont le prix de référence s'élève à plus de 100 millions de dollars, n'est-ce pas?

Mme Kelly Gillis: C'est exact. C'est 100 millions de dollars en ce moment, jusqu'à la fin de 2021, mais c'était auparavant 50 millions de dollars. Après la fin de 2021, nous retournerons à la barre des 50 millions de dollars, et il faudra faire une présentation au Conseil du Trésor.

M. Andy Fillmore: D'accord.

Vous savez, je vais changer d'avis. Étant donné ce qui se passe dans le pays en ce moment, vu l'augmentation du nombre de cas de COVID, je crois que les gens aimeraient davantage entendre parler du nouveau volet pour la COVID et de son déploiement. Pourriez-vous simplement parler des détails des affectations de fonds qui ont été créées pour ce volet et du type d'adoption précoce que vous pourriez voir chez les provinces? Quels sont les critères pour ces projets?

Mme Kelly Gillis: Le volet lié à la COVID a été créé afin que nous puissions adapter nos programmes pour qu'ils s'appliquent à notre vie actuelle, avec la COVID. Les provinces et les territoires ont le choix, mais ils n'ont pas à se prévaloir de cette occasion, de transférer jusqu'à 10 % de leur affectation originale à ce volet particulier. C'est un peu plus de 3 milliards de dollars qui pourraient être offerts pour cela dans l'ensemble du pays.

Vu les temps difficiles que nous vivons en ce moment, le gouvernement a décidé de verser 0,80 ¢ par dollar. Nous finançons donc 80 % des projets. Pour les collectivités autochtones et les bénéficiaires autochtones, nous paierons 100 % de la valeur des projets.

C'est limité dans le temps. Ce sera en place jusqu'à la fin de 2021. C'est réservé aux projets dont le coût maximal admissible s'établit à 10 millions de dollars, une valeur inférieure afin qu'ils puissent être réalisés dans un délai plus court. Les catégories des projets sont les rénovations, la remise en état de bâtiments provinciaux, territoriaux et municipaux, y compris, comme je l'ai dit plus tôt, l'accès à des types d'infrastructure comme les établissements d'enseignement, les établissements de soins de longue durée et les hôpitaux, qui sont nécessaires en ce moment.

Une autre catégorie est la résilience à la pandémie; il s'agit donc de prévoir des investissements en infrastructure et des investissements en immobilisations pour favoriser la distanciation sociale et l'utilisation sécuritaire des immeubles.

En ce qui concerne le transport actif, nous savons que le fait d'investir dans des moyens de transport actif est vraiment important en ce moment, en plus des mesures d'atténuation et d'adaptation. C'est aussi assez important, puisque nous constatons la rigueur du climat.

Ce sont les types de catégories en place pour ce volet particulier.

À l'heure actuelle, un certain nombre de provinces et de territoires se sont prévalus de ce programme, mais pas tous. Pensons à l'Alberta, ainsi qu'à la Saskatchewan, à la Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve, au Nunavut et à l'Ontario. Ils procèdent actuellement au transfert de fonds dans ce volet et ils soumettront des projets.

C'est quelque chose qui se passe en ce moment. Les provinces décident si elles souhaitent en profiter, puis combien elles aimeraient transférer.

• (1725)

Le président: Merci, madame Gillis et monsieur Filmore.

Je vais passer à M. El-Khoury.

Monsieur El-Khoury, allez-y.

[Français]

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

Évidemment, depuis les dernières années, nous avons constaté des changements climatiques majeurs, et ceux-ci amènent des évé-

nements météorologiques extrêmes. Je pense que la population doit se sentir protégée et en sécurité, particulièrement quand les forces de la nature nous frappent.

[Traduction]

M. Gerald Soroka: Monsieur le président, j'ai un rappel au Règlement. Le volume pour l'interprétation et la voix est exactement le même, et nous n'arrivons à entendre aucun des deux.

Est-ce que M. El-Khoury parle sur le même canal?

Le président: Merci, monsieur Soroka.

Monsieur El-Khoury, pourriez-vous mettre...

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: J'ai choisi le canal français, alors cela devrait bien fonctionner maintenant.

[Traduction]

Le président: Merci.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Nous savons que, en raison de l'augmentation des événements météorologiques extrêmes, nous devons nous assurer que nos communautés sont résilientes.

Pouvez-vous nous parler du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes et de la façon dont ce programme aide à protéger les infrastructures essentielles?

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie de votre question.

Il s'agit d'un important programme de 2 milliards de dollars. Nous avons annoncé 59 projets totalisant à peu près 1,7 milliard de dollars, et les deux tiers de ces projets sont liés aux inondations. Ce sont des événements importants qui touchent les communautés. Ce type de programme vise à faire des investissements d'avance pour diminuer le risque que des catastrophes découlant de l'ampleur des changements climatiques se reproduisent. C'est un programme important.

De plus, dans le volet Résilience à la COVID-19, que je viens de mentionner, on mentionne les types de projets qui sont admissibles. Leur valeur ne doit pas dépasser 10 millions de dollars. Par ailleurs, dans notre volet vert, ces types de projets sont aussi admissibles. Il y a donc différentes façons de soutenir ces types de projets pour diminuer le risque pour les Canadiens.

M. Fayçal El-Khoury: Je vous remercie.

Nous savons très bien que l'infrastructure est le moteur le plus puissant qui soit si nous voulons accroître l'économie et créer des emplois.

Le gouvernement actuel, je présume, a marqué un record quant à l'investissement en matière d'infrastructures partout au pays. Ce gouvernement a fait des investissements sans précédent dans nos collectivités et partout au pays, créant de bons emplois pour les Canadiens.

Pouvez-vous parler du nombre de projets qui ont été approuvés dans le cadre du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, ou PIIC, et des types d'infrastructures qui ont été construits, en particulier grâce à ce programme?

• (1730)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur El-Khoury.

Veillez répondre brièvement, madame Gillis.

[Français]

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie de la question.

Dans tous les volets, nous avons approuvé presque 1 300 projets.

M. Fayçal El-Khoury: Madame, pourriez-vous répéter?

Mme Kelly Gillis: Parmi les annonces qui ont été faites récemment, il y a une nouvelle maison Ronald McDonald, à Halifax. Il s'agissait d'un investissement de 4 millions de dollars dans la collectivité, destiné à la construction d'un établissement pour prendre soin des familles dont les enfants sont malades. C'est un important investissement visant à prendre soin des Canadiens dans leur collectivité.

Nous avons un autre projet à l'Île-du-Prince-Édouard visant le stockage de l'énergie solaire, dont l'investissement de 26,3 millions de dollars servira, entre autres, à la construction d'une installation de stockage d'énergie sur batteries de 21 mégawatts au profit de la collectivité.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Gillis et monsieur El-Khoury.

Nous allons maintenant passer à M. Barsalou-Duval, pour deux minutes et demie.

Monsieur Barsalou-Duval, la parole est à vous.

[Français]

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

Ma question s'adresse à Mme Gillis.

Je sais que votre gouvernement, en tout cas le gouvernement fédéral, dit souvent que l'environnement est important pour lui. Il y a des programmes d'investissement en matière de bornes de recharge, par exemple, qui émanent d'Infrastructure Canada, si je ne me trompe pas.

Nous serait-il possible d'obtenir les données sur l'enveloppe totale, sur sa répartition et sur le nombre de demandes par province, par exemple? Vous allez trouver que cela revient souvent, mais je m'intéresse particulièrement à la province de Québec. Je ne sais pas si vous avez ces données et si vous êtes en mesure de nous les fournir.

Mme Kelly Gillis: Les données que j'ai à ma disposition ne concernent pas exactement les projets sur les bornes de recharge, mais je peux rechercher l'information.

Vous trouverez toutefois sur notre site Web une carte faisant état de tous les projets d'investissements, qui sont énumérés par infrastructure. Pour le Québec, vous trouverez dans notre volet vert une description de tous nos projets. On peut voir, par exemple, si un type de projet est important pour les collectivités et pour la province. C'est disponible partout.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord. Je vous remercie.

Cela inclut aussi l'information relative au coût, pas juste la nature du projet, n'est-ce pas?

Mme Kelly Gillis: Oui.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

J'ai une autre question pour vous. Vous savez que les aéroports ont été durement touchés par la pandémie de la COVID-19. Vous serez peut-être en mesure de m'informer à ce sujet. Je n'ai pas nécessairement toujours toutes les réponses et toute l'information.

Je sais que ce sujet relève premièrement de Transports Canada, mais je me demandais s'il y avait des volets liés à l'infrastructure parmi lesquels vous contribuez au regard des aéroports, notamment des terminaux, des pistes ou autres.

Mme Kelly Gillis: Je vous remercie de la question.

En ce qui concerne les grands aéroports qui font partie du Réseau national des aéroports du Canada, nous n'avons pas les fonds pour cela. C'est vraiment du ressort de Transports Canada. Nous pouvons cependant avoir les fonds pour les aéroports ruraux au Canada, dans notre volet portant sur les collectivités rurales et nordiques.

Je sais que nous avons investi dans ces aéroports ruraux, par exemple, pour prolonger une piste en vue d'assurer la sécurité des passagers ou des denrées alimentaires.

Ces données sont aussi publiées sur notre site Web.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Ma prochaine question concerne la Banque de l'infrastructure du Canada. Beaucoup de gens ont été nommés à toutes sortes de postes.

Combien de personnes parlent français à la haute direction et au conseil d'administration?

• (1735)

Mme Kelly Gillis: La Banque de l'infrastructure du Canada est une banque indépendante. Je pourrais demander à la Banque de fournir l'information sur la répartition linguistique. Je ne dispose pas de cette information actuellement.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Gillis et monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Bachrach, la dernière période de questions est à vous. Vous avez deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Madame Gillis, dans le budget de 2019, on a estimé à 6 milliards de dollars ce qu'il en coûterait pour atteindre l'objectif lié à la large bande. Comme nous l'avons vu, des fonds ont été déployés dans un tas de domaines différents. Je me demande si tous ces fonds totalisent ces 6 milliards de dollars. Y a-t-il un écart entre les fonds qui ont été affectés à ce jour et le coût de cet objectif, ou le coût estimé de 6 milliards de dollars?

Mme Kelly Gillis: À l'heure actuelle, il y a les 1,75 milliard de dollars dont nous avons parlé, les 2 milliards de dollars de la Banque de l'infrastructure du Canada. Notre fonds portant sur les collectivités rurales et nordiques est admissible à la large bande; la taxe sur l'essence pour la large bande; et le CRTC possède un fonds de 750 millions de dollars, également admissible à la large bande. Cela ne tient pas compte des provinces et des territoires, qui conçoivent aussi des programmes pour financer la large bande en ce moment, ainsi que des investissements du secteur privé. Ensemble, toutes ces sources différentes favoriseront l'atteinte de l'objectif.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Pour revenir à la question que j'ai posée à la ministre plus tôt au sujet des autobus électriques, une chose que nous avons entendu dire du secteur des autobus électriques, c'est qu'il semble y avoir un écart touchant un volet de financement des études de faisabilité que les villes doivent mener pour s'assurer d'utiliser la bonne technologie et de le faire de façon efficace. Est-ce quelque chose à quoi votre ministère est sensible? La ministre a mentionné un fonds pour la FCM, mais je crois savoir qu'il peut être difficile d'accéder à ce fonds, précisément pour ces types d'études de faisabilité.

Mme Kelly Gillis: Oui, le CRITUC et les autorités en matière de transport discutent avec nous des éléments et des besoins pour que nous puissions réussir la transition vers les véhicules zéro émission.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Si on regarde le Budget principal des dépenses, le financement du transport en commun, les infrastructures, le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun, le Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, le Fonds pour l'infrastructure verte, le Fonds pour le renforcement de la capacité pour les défis liés aux changements climatiques, le Fonds de gestion des actifs et le Fonds sur l'infrastructure stratégique ont tous connu une baisse par rapport à l'an dernier dans le Budget principal des dépenses. Qu'est-ce qui explique ce déclin ou cette diminution?

Mme Kelly Gillis: La façon dont nous établissons notre financement dans le Budget principal des dépenses repose sur des prévisions des provinces et des territoires, en fonction de projets qui sont approuvés et qui vont de l'avant. Nous passons en revue un programme après l'autre, un projet après l'autre, et nous travaillons avec les provinces et les territoires pour estimer ce que seront les demandes pour l'année suivante. Lorsque nous approuvons un projet, c'est une initiative pluriannuelle. Des demandes différentes seront faites chaque année. C'est notre meilleure estimation de ce qu'il faut pour respecter nos obligations l'année suivante.

Le président: Merci, madame Gillis, et merci, monsieur Bachrach.

Je remercie toute l'équipe du ministère. Vous avez fait de l'excellent travail.

Madame Gillis, vous avez assumé la plus grande partie de ce travail, et je vous remercie de votre temps. Je suis sûr que vous avez aussi reçu des commentaires de la part de votre équipe.

Mesdames et messieurs, je vous remercie de l'excellente séance cet après-midi. Je crois que nous reconnaissons essentiellement les investissements qui sont consentis, et en plus, les avantages pour les collectivités, les gens, les organisations et tous ceux qui profitent beaucoup des investissements réalisés. Merci.

Mme Kelly Gillis: Merci beaucoup.

Le président: Mesdames et messieurs, je vais maintenant exaucer votre souhait d'examiner une motion afin de recevoir le consentement du Comité pour appliquer un vote par appel nominal au Budget principal des dépenses et au Budget supplémentaire des dépenses. Si je peux avoir ce...

Ai-je le consensus pour appliquer un vote par appel nominal, au lieu de sonder chaque personne individuellement? Ai-je le consensus pour le faire?

Très bien. Fantastique. Merci.

Je vais demander au greffier de lire les noms pour que nous puissions voter, avec le consentement du Comité, que j'ai déjà reçu, afin

d'appliquer le vote par appel nominal, que le greffier va maintenant demander, pour le Budget principal des dépenses et le Budget supplémentaire des dépenses.

Monsieur le greffier, la parole est à vous.

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): La question porte sur la combinaison du Budget principal des dépenses et du Budget supplémentaire des dépenses.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Crédit 1 — Paiements à l'Administration pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital.....562 700 000 \$

(Le crédit 1 est adopté par 11 voix contre 0.)

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Crédit 1 — Dépenses du programme.....28 662 545 \$

(Le crédit 1 est adopté par 11 voix contre 0.)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Crédit 1 — Dépenses de fonctionnement.....726 021 429 \$

Crédit 5 — Dépenses en capital.....150 604 973 \$

Crédit 10 — Subventions et contributions — Réseau de transport efficace.....617 297 513 \$

Crédit 15 — Subventions et contributions — Réseau de transport écologique et novateur.....133 823 550 \$

Crédit 20 — Subventions et contributions — Réseau de transport sûr et sécuritaire.....40 197 681 \$

(Les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sont adoptés par 11 voix contre 0.)

MARINE ATLANTIC INC.

Crédit 1 — Paiements à la société55 675 667 \$

(Le crédit 1 est adopté par 11 voix contre 0.)

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 1 — Dépenses de fonctionnement.....140 524 931 \$

Crédit 5 — Dépenses en capital.....32 589 953 \$

Crédit 10 — Subventions et contributions.....5 509 279 924 \$

(Les crédits 1, 5 et 10 sont adoptés par 11 voix contre 0.)

LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.

Crédit 1 — Paiements à la société.....327 620 136 \$

(Le crédit 1 est adopté par 11 voix contre 0.)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1 — Paiements à la société.....546 909 001 \$

(Le crédit 1 est adopté par 11 voix contre 0.)

AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DÉTROIT

Crédit 1 — Paiements à l'Administration.....778 634 323 \$

(Le crédit 1 est adopté par 11 voix contre 0.)

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Crédit 1b — Paiements à l'Administration pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital.....45 628 788 \$

(Le crédit 1b est adopté par 11 voix contre 0.)

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Crédit 1b — Dépenses du programme.....9 585 524 \$

(Le crédit 1b est adopté par 11 voix contre 0.)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Crédit 1b — Dépenses de fonctionnement.....28 205 543 \$

Crédit 5b — Dépenses en capital.....180 467 398 \$

Crédit 10b — Subventions et contributions — Réseau de transport efficace.....228 768 849 \$

Crédit 15b — Subventions et contributions — Réseau de transport écologique et novateur.....54 934 538 \$

Crédit 20b — Subventions et contributions — Réseau de transport sûr et sécuritaire.....24 197 532 \$

(Les crédits 1b, 5b, 10b, 15b et 20b sont adoptés par 11 voix contre 0.)

MARINE ATLANTIC

Crédit 1b — Paiements à la société.....2 000 568 \$

(Le crédit 1b est adopté par 11 voix contre 0.)

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 1b — Dépenses de fonctionnement.....48 283 519 \$

(Le crédit 1b est adopté par 11 voix contre 0.)

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Crédit 1b — Paiements à la société.....832 083 \$

(Le crédit 1b est adopté par 11 voix contre 0.)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1b — Paiements à la société.....4 521 667 \$

(Le crédit 1b est adopté par 11 voix contre 0.)

● (1740)

Le président: Encore une fois, merci à tous.

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>