



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 021

Le jeudi 11 mars 2021

Président : M. Vance Badawey



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

Le jeudi 11 mars 2021

• (1530)

[Traduction]

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

Avant d'y aller de mon introduction habituelle, j'aimerais demander au Comité s'il consent, quand la sonnerie annonçant le vote se fera entendre, que nous poursuivions nos travaux jusqu'à cinq ou dix minutes avant la tenue du vote? Ai-je le consentement du Comité?

Des députés: D'accord.

Le président: Merci.

Ce point étant réglé, nous pouvons maintenant entreprendre nos travaux.

Je souhaite à tous la bienvenue à cette 21^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. La réunion d'aujourd'hui se déroulera selon un mode hybride. Conformément à l'ordre de la Chambre du 25 janvier 2021, les délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. Comme vous le savez, dans une émission Web, c'est seulement la personne qui parle, plutôt que l'ensemble des participants, que l'on voit à l'écran.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, il y a quelques points que je tiens à souligner. Les membres et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles, et vous n'avez qu'à choisir, au bas de votre écran, le français ou l'anglais. Je prie les membres qui participent en personne de procéder comme ils le font ordinairement quand le Comité se trouve en entier dans la salle de réunion. N'oubliez pas les directives du Bureau de régie interne concernant le port du masque et les protocoles sanitaires. Avant d'intervenir, veuillez attendre que je vous donne la parole. Ceux qui participent à la réunion par vidéoconférence doivent s'assurer d'activer leur microphone en cliquant sur l'icône du micro. Quant à ceux présents dans la salle, leur microphone sera contrôlé comme d'habitude par l'agent des procédures et de la vérification. Je rappelle à tous, membres et témoins, que toutes leurs interventions doivent être adressées à la présidence. Lorsque vous n'avez pas la parole, assurez-vous de mettre votre micro en sourdine.

Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux, comme toujours, pour maintenir l'ordre d'intervention de tous les membres, qu'ils participent en virtuel ou en personne.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 29 octobre 2020, le Comité se réunit aujourd'hui pour poursuivre son étude sur la Banque de l'infrastructure du Canada.

J'ai le plaisir de vous présenter et d'accueillir nos témoins. Nous entendrons Toby Sanger, directeur général, Canadiens pour une fiscalité équitable, Robert Ramsay, agent de recherche principal, et Mathieu Vick, attaché de recherche, tous deux du Syndicat canadien de la fonction publique. Nous accueillons également, de la First Nations Major Projects Coalition, la cheffe Sharleen Gale, présidente, et Niilo Edwards, directeur exécutif, ainsi que Sandra Skivsky, présidente de la Coalition nationale des entrepreneurs spécialisés du Canada, et Ryan Riordan, professeur agrégé, Institute for Sustainable Finance, Université Queen's.

Bienvenue à tous nos témoins.

Monsieur Sanger, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Toby Sanger (directeur général, Canadiens pour une fiscalité équitable): Merci beaucoup, monsieur le président et distingués membres du Comité, de m'avoir invité à participer à cette réunion.

D'entrée de jeu, je dirai que l'idée à l'origine de la Banque de l'infrastructure du Canada était fondamentalement erronée. Elle revenait à apporter un financement public à faible coût en vue d'obtenir un financement privé à coût beaucoup plus élevé pour l'infrastructure publique. Le modèle initial de la BIC était une version de partenariat public-privé. Or, aucun des projets en PPP du Canada ne s'est visiblement traduit par une optimisation des ressources. Ils ont plutôt été fondés sur des calculs gonflés du risque évité et des taux d'actualisation gonflés afin de minimiser les coûts futurs de façon à justifier ce qui est, au fond, un financement hors bilan très dilaté de l'infrastructure publique.

Dans son examen de 74 PPP de l'Ontario, la vérificatrice générale de l'Ontario a conclu que les évaluations de leur rentabilité étaient foncièrement erronées et qu'ils coûtaient environ 28 % et 8 milliards de dollars de plus que s'ils étaient financés, selon quelque autre formule, par l'État. Il est insensé que les infrastructures publiques soient financées à des taux de financement privé de 7 % et plus, alors même que les gouvernements peuvent emprunter à une fraction de ces taux, soit actuellement à moins de 2 % sur 30 ans. Aucun propriétaire de maison, aucune entreprise, n'agirait ainsi. Il est d'autant plus absurde de recourir actuellement à un financement privé beaucoup plus coûteux pour l'infrastructure publique, alors que le gouvernement fédéral est si prodigue de fonds publics à faible coût pour les prêts aux entreprises privées par l'entremise de la BDC, d'EDC, de la SCHL et, plus récemment, du CUEC.

L'unique raison d'être des PPP est de permettre un financement hors bilan et de donner au secteur financier des possibilités lucratives d'investissement à faible risque, aux frais des contribuables pour des décennies à venir. Si ces projets étaient réellement privatisés, nous nous retrouverions sans aucun doute avec une infrastructure vraiment inadéquate, comme c'est le cas au Royaume-Uni. Un récent sondage mené auprès d'entreprises du Royaume-Uni a révélé que les trois quarts étaient insatisfaites de l'état de l'infrastructure, si bien qu'il y a un début de renationalisation.

Dans un rapport que j'ai rédigé il y a quatre ans, j'ai fait valoir que le modèle de la BIC était vicié et que le gouvernement fédéral devait la remplacer par une véritable banque publique de l'infrastructure, semblable à la BDC, à la CDEE et à la SCHL. Je suis soulagé de pouvoir dire que l'expérience des quatre dernières années a montré que les critiques de la BIC avaient vu juste. Même Bay Street et le secteur financier canadien étaient très sceptiques à l'égard de la BIC, et celle-ci a eu du mal à trouver des projets dans lesquels investir, exception faite du REM. Elle est loin d'avoir atteint le ratio de financement privé-public de 4 à 1 proposé au départ.

Après quatre ans, le REM est le seul projet dont la réalisation correspond quelque peu à ce qui était projeté à l'origine, mais on peut difficilement le considérer comme un succès. Il est controversé — l'examen environnemental ayant fait voir d'importants problèmes — et, même s'il va de l'avant, il accusera un retard de plusieurs années et entraînera probablement un dépassement considérable de coûts. Cependant, je suis heureux de pouvoir dire que je ne vois pas d'un mauvais œil que la BIC n'ait pas réussi à concrétiser sa vision initiale. En effet, je pense que, devant cet échec, le gouvernement et la BIC ont commencé à opérer un redressement.

Bon nombre des projets auxquels participe la BIC n'ont pas obtenu de financement du secteur privé, du moins pas encore. Ce qui se produit plutôt, c'est que les fonds fédéraux destinés à des projets dans le secteur parapublic ont un effet de levier et attirent un financement d'autres sources publiques, ce qui est une très bonne chose. On semble être en train de remodeler la BIC pour en faire une banque qui ressemble davantage à ce que j'avais suggéré, et j'aimerais féliciter le gouvernement et le ministre d'avoir amorcé ce virage. Les autres initiatives prévues semblent excellentes, notamment celles des autobus à émission nulle et de la modernisation des bâtiments commerciaux. Elles tireront parti d'un financement public à faible coût pour aider les secteurs public et privé à faire de grands progrès dans la transition vers une économie plus durable.

J'exhorte le gouvernement à aller plus loin dans cette voie et à transformer la Banque de l'infrastructure du Canada en une véritable banque d'infrastructure verte pour le Canada. La Banque devrait également mettre en place des fonds et des programmes dans d'autres domaines afin de procurer des fonds publics à faible coût pour des projets tels que les projets communautaires d'énergie renouvelable et l'amélioration énergétique des infrastructures publiques, notamment les écoles, les hôpitaux et le logement social publics et à loyer modique, dans les municipalités et les communautés autochtones, ainsi que certains projets privés et sans but lucratif. Comme la BIC a un seuil élevé pour l'examen et l'approbation des projets, elle pourrait s'associer à des agences de développement régional pour offrir plus généralement ces programmes de financement. La BFI pourrait également profiter de ces projets pour émettre des obligations vertes assorties d'une garantie du gouvernement fédéral afin de procurer des fonds supplémentaires pour les

nombreux investisseurs intéressés par l'investissement à impact social.

● (1535)

Une chose que la Banque ne devrait pas faire, c'est d'utiliser le financement privé à coût élevé pour privatiser l'infrastructure publique. Pour aider les Canadiens à se remettre de la pandémie et à mieux reconstruire, il y a beaucoup de choses vraiment importantes et passionnantes qui pourraient et devraient avoir sa préférence.

Merci beaucoup de votre attention. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions et de discuter de ces questions avec vous.

Le président: Merci, monsieur Sanger. Vous avez fait un excellent travail.

Nous allons maintenant passer à notre deuxième intervenant, M. Ramsay, du Syndicat canadien de la fonction publique.

Monsieur Ramsay, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Robert Ramsay (agent de recherche principal, Recherche, Syndicat canadien de la fonction publique): Je vous remercie de m'avoir invité à participer à votre étude.

Je dirai d'abord que le SCFP convient que l'investissement dans l'infrastructure est l'un des meilleurs moyens de stimuler la croissance économique. Je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus.

Je dirais ensuite que la Banque de l'infrastructure du Canada n'est pas ce qu'on nous avait annoncé. En 2015, bon nombre d'entre nous, de tous les horizons politiques, avons été emballés par l'idée d'une banque publique de l'infrastructure. Le but de cette banque publique qui était proposée était de fournir du financement à faible coût pour des projets d'infrastructure. Il y a de très bons exemples de banques publiques de l'infrastructure, tant à l'étranger qu'au pays. Elles offrent des prêts à faible taux d'intérêt aux secteurs public et privé pour des projets d'infrastructure de diverses tailles. Il s'agit d'entités publiques qui ont pour fonction de regrouper des capitaux et de répartir le risque. L'État peut garantir les obligations sur les marchés financiers, de sorte qu'il s'agit d'investissements stables et très attrayants.

Au Canada, la Municipal Finance Authority, de la Colombie-Britannique, est un bon exemple de ce que la Banque de l'infrastructure pourrait être. Initialement alimentée par des fonds publics, la MFA a évolué de façon à offrir non seulement un financement d'immobilisations à long terme, mais aussi une gamme d'instruments financiers aux municipalités, parfois en partenariat avec des institutions financières privées.

Je pourrais aussi mentionner, comme M. Sanger l'a fait, la Société canadienne d'hypothèques et de logement, la Banque de développement du Canada et EDC, tous des établissements de crédit qui offrent des prêts à faible coût, bien en deçà des taux créditeurs pratiqués dans le secteur privé. La BIC, de son côté, offre aux Canadiens une plus faible optimisation des ressources. Le gouvernement fédéral peut emprunter à des taux nettement inférieurs à ceux du secteur privé, des taux historiquement presque à leur plus bas, ce qui rend beaucoup plus coûteux tout projet financé à partir de fonds de capital-investissement. Cela ne concorde pas avec les pratiques exemplaires.

Voici trois choses que la BIC pourrait faire dans l'immédiate pour devenir un bailleur de fonds plus utile pour l'infrastructure publique.

La première serait de financer directement des projets. C'est le moyen le plus rapide et le plus efficace de construire des infrastructures et de commencer à combler les lacunes dans ce domaine. Le gouvernement le fait déjà avec succès par le truchement du Fonds de la taxe sur l'essence. Comme je l'ai mentionné, nous avons ici d'autres bons exemples d'institutions publiques de financement. Pourquoi alors n'envisage-t-on pas un modèle qui a fait ses preuves, plutôt qu'un modèle qui manifestement a échoué?

Deuxièmement, il faut abandonner le mandat des PPP. La privatisation et les PPP ne fonctionnent pas quand il s'agit de l'infrastructure publique ou des services publics. Les pays qui se sont engagés dans cette voie ces dernières décennies font marche arrière. En effet, une étude menée en 2019 par le Transnational Institute, à laquelle nous avons contribué, a révélé plus de 1 400 cas, dans 58 pays, d'infrastructures et de services publics, privatisés ou en PPP, qui avaient été réintégrés dans le secteur public. Pourquoi? Parce que la privatisation et les PPP ont échoué. Il s'agit d'un modèle sans avenir pour le secteur public et, en ce moment, tout à fait insuffisant pour relever les grands défis de notre époque, notamment le changement climatique, les inégalités et l'aggravation des crises de santé publique. Seul un secteur public robuste est en mesure de le faire.

Troisièmement, il faudrait modifier le modèle de gouvernance pour que les provinces et les municipalités aient leur mot à dire. Un modèle de gouvernance qui n'exclut pas les intervenants municipaux, mais les inclut, permettra à la BIC de mieux protéger l'intérêt public.

Merci de votre attention. Je vais céder le reste de mon temps à mon collègue M. Vick.

• (1540)

Le président: Monsieur Vick, vous avez la parole. Il vous reste deux minutes et demie.

M. Mathieu Vick (conseiller syndical - Recherche, SCFP-Québec, Syndicat canadien de la fonction publique): Bonjour. Merci de m'avoir invité.

Comme M. Ramsay l'a dit, cette banque pourrait être très utile aux municipalités, et le SCFP souhaiterait qu'il en soit ainsi. Le problème tient au fait qu'on ne peut pas réaliser des projets publics dans l'intérêt public en laissant les investisseurs contrôler les immobilisations et prendre des décisions en fonction de leur marge bénéficiaire. Si on le fait, on se retrouve avec certains des problèmes que nous avons eus avec la Banque. C'est créer une situation lourde de conséquences que d'accepter que le public perde la responsabilité, la surveillance et le contrôle des projets d'immobilisation et que l'infrastructure ne soit pas construite à l'endroit et de la façon qui seraient dans le meilleur intérêt du public, mais à l'endroit et de la façon qui seraient les plus profitables pour l'investisseur.

[Français]

Le Réseau express métropolitain, ou REM, à Montréal, est l'exemple parfait. Soyons clairs: le Syndicat canadien de la fonction publique, ou SCFP, est en faveur d'investissements massifs dans le transport en commun. Honnêtement, j'espère avoir tort, parce que je veux que le REM soit une réussite, puisque j'habite à Montréal.

Je vais vous donner quelques exemples de conséquences néfastes que peut avoir le fait de maximiser les ristournes au détriment de l'intérêt public.

[Traduction]

L'annonce de la première phase du REM faisait état de 24 nouvelles stations, mais, en fait, 12 de ces stations étaient celles d'un train de banlieue déjà électrifié, qui était presque neuf et qui fonctionnait très bien. C'était le plus performant de nos trains de banlieue, mais nous allons le détruire et dépenser 1,2 milliard de dollars pour reconstruire ce nouveau REM exactement sur le même parcours. Je pense que la plupart diraient que ce n'est pas de l'argent bien dépensé, puisque que nous aurions pu utiliser ce même montant pour améliorer le transport en commun dans les secteurs où il est lacunaire et où les gens réclament un meilleur service depuis des années.

Une loi a également été adoptée pour que le REM et la construction le long de deux de ses axes soient complètement exclus des évaluations environnementales passées et futures. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de gens ici qui pourraient me dire que c'est dans l'intérêt de l'environnement ou du public...

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

M. Mathieu Vick: Merci de votre attention.

Le président: Nous allons maintenant passer à la cheffe Gale et à M. Edwards.

Bienvenue.

Cheffe Gale, vous avez la parole pour cinq minutes.

• (1545)

La cheffe Sharleen Gale (présidente, First Nations Major Projects Coalition): Bonjour à tous.

Je tiens d'abord à souligner que je m'adresse à vous depuis le territoire non cédé du Traité n° 8 de ma nation, la Première nation de Fort Nelson, qui se trouve dans la région nord-est de la Colombie-Britannique.

Je suis accompagné aujourd'hui du directeur exécutif de la coalition, Niilo Edwards, qui dirige la prestation des services de notre organisme à nos membres.

La coalition est un organisme à but non lucratif, apolitique et dirigé par des gens des Premières Nations. Notre mandat consiste à procurer à nos membres une capacité impartiale et indépendante en affaires et à les aider à prendre des décisions d'affaires éclairées concernant leur participation aux grands projets d'infrastructure et de mise en valeur des ressources naturelles.

Un peu plus de 70 Premières Nations de partout au Canada sont membres de la coalition. Nous sommes actuellement actifs dans cinq grands projets qui représentent, au total, des coûts d'investissement de 7 milliards de dollars.

Nous croyons que la Banque de l'infrastructure du Canada a un rôle à jouer pour combler un manque critique d'accès à des capitaux par les Premières Nations et tous les peuples autochtones. L'accès à des capitaux à des taux concurrentiels est un obstacle à une large participation économique des Autochtones aux grands projets. Les marchés financiers exigent qu'un certain niveau de capitaux propres soit mis à risque avant d'accorder des prêts aux conditions commerciales normales. L'exigence de capitaux mis à risque constitue un obstacle pour la plupart des communautés autochtones du Canada, qui n'ont pas les moyens financiers de satisfaire aux conditions de base établies par les marchés financiers.

Pour le Canada, l'inaction risque de compromettre le climat d'investissement, ainsi que la croissance économique, qui serait par ailleurs stimulée par de nouvelles activités. Pour les communautés autochtones, l'inaction signifie le maintien du statu quo, la stagnation du niveau de vie et l'absence de progrès vers l'autodétermination.

En 2019, la First Nations Major Projects Coalition s'est lancée, à la demande de 12 Premières Nations, dans une participation à un fonds d'investissement commercial en temps réel. Dès le départ, elle a soutenu le projet de nos membres de former une société en commandite. Nous avons présenté une soumission, formé un partenariat de soumissionnaires avec deux autres investisseurs institutionnels et effectué un sondage commercial sur le marché, le tout en l'espace de cinq mois.

Cet exercice s'est soldé par un coût de renonciation pour les Premières Nations, puisqu'elles ont été forcées de retirer, assez tard dans le projet, leur participation au capital en raison du coût non concurrentiel du capital. Ce résultat confirme la position de la coalition, qui constate que les marchés financiers demeurent difficiles pour les Premières Nations qui cherchent à accroître la compétitivité du coût du capital sans un rehaussement du crédit apporté par le gouvernement ou par des tiers.

Il nous semble que la BIC a été créée en partie pour répondre aux besoins financiers de projets qui sont commercialement viables, mais qui ne sont peut-être pas admissibles au financement traditionnel sur les marchés financiers. Le Canada n'a pas de stratégie nationale pour favoriser l'accès aux capitaux par les Autochtones et, de ce fait, l'élargissement du mandat de la BIC pour y inclure des prêts sous forme de prise de participation dans le but de soutenir la propriété autochtone de grands projets permettrait de corriger cette lacune.

Pour cela, il n'est pas nécessaire d'alourdir la bureaucratie gouvernementale ou d'imposer de nouvelles charges aux contribuables. Ce qui entraîne un coût, c'est le fait de ne pas élargir l'accès au capital pour soutenir la participation à la propriété par les communautés autochtones. Les retards et l'augmentation des coûts liés à l'obtention du consentement éclairé des peuples autochtones pour la réalisation de grands projets sur leur territoire ont une incidence sur l'avenir économique des Canadiens autochtones et non autochtones.

Une analyse récente de quatre grands projets, effectuée par la Banque Nationale, a permis de constater une augmentation de 28,5 % du coût moyen des projets et un retard de près de trois ans du calendrier de construction moyen en raison de délais non respectés et de diverses poursuites judiciaires.

En même temps, la façon dont le monde investit change. Les placements durables basés sur les normes ESG sont en hausse. Les investisseurs veulent savoir quelles seront les répercussions socioéconomiques de leur investissement sur les populations autochtones et non autochtones avant de décider d'investir ou non.

Le Canada doit agir pour soutenir une stratégie nationale d'accès aux capitaux par les Autochtones, à défaut de quoi le risque pour les investisseurs augmentera au Canada et entraînera des tendances de fuite et de non-attraction des capitaux.

Notre coalition estime que l'inclusion des nations autochtones en tant que participantes au capital est un moyen très efficace d'obtenir leur consentement éclairé aux projets de mise en valeur des res-

sources naturelles et de leur assurer d'en tirer des avantages et d'en contrôler les répercussions environnementales et sociales.

À l'heure actuelle, le goulot d'étranglement pour nos nations, c'est l'accès aux capitaux. La Banque de l'infrastructure aurait un rôle naturel à jouer pour éliminer ce goulot et relancer la croissance économique.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Mussi cho.

Le président: *Meegwetch*, cheffe Gale. Bravo.

Nous allons maintenant passer à notre prochaine intervenante, Mme Skivsky.

Madame Skivsky, vous avez la parole pour cinq minutes.

• (1550)

Mme Sandra Skivsky (présidente, National Trade Contractors Coalition of Canada): Je vous remercie de m'accueillir aujourd'hui.

Je m'appelle Sandra Skivsky et je suis la présidente actuelle de la Coalition nationale des entrepreneurs spécialisés du Canada, souvent abrégée CNESC, qui est constituée d'un groupe d'organismes nationaux partageant les mêmes vues et qui représente environ 12 000 entreprises au Canada. Nous travaillons sur des questions qui sont communes aux intérêts de ces entrepreneurs spécialisés.

Les entrepreneurs spécialisés sont à une ou deux étapes en aval de la planification et de la conception des grands projets. Beaucoup d'autres partenaires participent aux discussions. Nous intervenons en bout de ligne, mais il importe de rappeler que 80 ou 90 % des gens qui travaillent sur les chantiers sont employés par ces entrepreneurs spécialisés.

Le président: Madame Skivsky, permettez-moi de vous interrompre. Pourriez-vous lever un peu votre micro pour que les interprètes puissent mieux vous entendre?

Mme Sandra Skivsky: D'accord.

Lorsque la Banque de l'infrastructure du Canada a été créée en 2017, nous attendions avec impatience les nouveaux partenariats public-privé qui auraient pour effet d'accroître les dépenses pour des projets d'infrastructure partout au Canada. Ces investissements sont essentiels à la création d'emplois et à la croissance de notre secteur et de l'économie. Cependant, nous sommes déçus du retard dans l'engagement de ces dépenses prévues pour les projets d'infrastructure, y compris les 35 milliards de dollars qui ont été initialement attribués à la BIC. Les données détaillées ne sont pas facilement accessibles, ou alors je n'ai pas pu les trouver, mais il semble que la BIC a participé à 12 ou 13 projets. Cinq seulement d'entre eux ont bénéficié d'engagements financiers, de l'ordre de 4 milliards de dollars, et seulement une petite partie de cette somme — 1,2 milliard de dollars, je crois, comme je l'ai entendu plus tôt — a été affectée à un projet actif.

Il semble que les avantages découlant de ces investissements n'aient d'importance réelle qu'à long terme. Il est certain que les projets à long terme, de grande envergure, sont importants pour la modernisation et la transformation de l'infrastructure du Canada dans l'avenir. Toutefois, ils ne règlent pas les problèmes plus immédiats auxquels sont confrontées les collectivités et ceux que connaît actuellement l'industrie de la construction.

L'industrie de la construction a obtenu de bons résultats en 2020, mais des signes indiquent que 2021 pourrait être une année beaucoup plus difficile pour le secteur en raison d'un certain nombre de problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement, au perfectionnement de la main-d'œuvre et à l'accès limité au financement public et privé qui est à la source des projets. La Banque de l'infrastructure du Canada cible des secteurs d'investissement très précis et, même s'ils sont tous essentiels pour le Canada, le travail dans ces secteurs ne concerne qu'une partie de l'industrie de la construction. D'autres secteurs de la construction sont tout aussi importants pour soutenir et stimuler la croissance dans les collectivités de toutes tailles et devraient faire partie d'un plan d'infrastructure.

Le plan de croissance de la BIC pourrait corriger certaines des lacunes auxquelles sont confrontés les entrepreneurs spécialisés, qui sont, bien entendu, engagés dans la construction de nouvelles installations de transport, dans les équipements des réseaux à large bande, dans la rénovation et dans les infrastructures vertes. Cependant, encore une fois, cela ne représente un avantage pour eux qu'au moment où ces projets sont en chantier, ce qui n'est pas tout à fait la même chose que s'ils sont prêts à démarrer. Il est impératif d'investir dès maintenant dans l'industrie de la construction pour assurer la croissance économique et la prospérité au moment où nous nous remettons de la pandémie de la COVID-19. Toutefois, compte tenu des décalages systémiques entre les étapes de planification et les dates de démarrage des projets, il est peu probable que les dépenses d'infrastructure, même si elles sont accélérées, atteignent un niveau tel qu'elles puissent aider, avant la fin de 2021, l'industrie à composer avec les répercussions de la pandémie.

Il y a un manque apparent de travail qui se profile à court terme à l'horizon pour l'industrie. Lorsque les perspectives du marché de l'industrie sont incertaines, elles tendent à freiner l'investissement et le perfectionnement de la main-d'œuvre, malgré les prévisions à long terme de pénuries de main-d'œuvre. Sans des investissements dans de nouveaux projets de construction, les entrepreneurs spécialisés hésiteront à embaucher à court terme, car ils seront réticents à accroître et à maintenir leurs effectifs. Cette hésitation du fait de l'incertitude entourant les travaux futurs a des répercussions importantes sur les programmes de formation et rend difficile de soutenir des initiatives pour attirer plus de gens dans les métiers. Sans la capacité de créer des emplois et de faciliter le perfectionnement de la main-d'œuvre, l'industrie sera aux prises avec d'importants défis pour répondre aux demandes futures en matière d'infrastructure au Canada.

Il faut apporter des ajustements à court terme au financement des infrastructures pour traverser les passages difficiles où navigue l'industrie. Il faut également avoir une vision claire et lointaine des travaux futurs — je crois qu'un plan de 25 ans a été mentionné dans l'un des exposés — qui inspirera confiance et permettra à l'industrie d'optimiser son rôle dans la reprise économique du Canada. Nous avons hâte de voir comment la BIC évoluera pour soutenir ce rôle. L'industrie de la construction a toujours été un moteur de croissance économique au Canada, et nous sommes prêts à contribuer au redressement de son économie.

Merci. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

• (1555)

Le président: Merci, madame Skivsky.

Monsieur Riordan, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Ryan Riordan (professeur agrégé, Institute for Sustainable Finance, Université Queen's): Merci.

Bonjour, monsieur le président et membres du Comité.

Je m'appelle Ryan Riordan. Je suis professeur de finances à la Smith School of Business de l'Université Queen's. Je suis aussi, et c'est probablement la raison de ma présence ici, le directeur de la recherche à l'Institute for Sustainable Finance. Il s'agit d'un carrefour unique en son genre qui réunit dans un travail de collaboration des gens du milieu universitaire, du secteur privé et du secteur gouvernemental. Notre seul objectif est d'accroître durablement la capacité de financement du Canada.

Je tiens à vous remercier de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui au nom de l'institut et de contribuer à l'étude sur la Banque de l'infrastructure du Canada.

J'aimerais faire deux divulgations proactives. Premièrement, l'Institute for Sustainable Finance bénéficie du soutien de l'Université Queen's, de l'Ivey Foundation, de la Fondation McConnell, de la McCall MacBain Foundation et de la Chisholm Thomson Family Foundation. Fait important, en novembre 2020, les cinq plus grandes banques du Canada — la Banque TD, la Banque Scotia, la CIBC, la BMO et la Banque Royale du Canada — ont annoncé un don de 5 millions de dollars à l'ISF. Deuxièmement, et c'est plus pertinent dans le contexte actuel, je tiens à dire qu'Ehren Cory, président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada, est membre du conseil consultatif de l'Institute for Sustainable Finance depuis février 2021.

Dans la poursuite des objectifs de l'institut, nous avons établi un réseau canadien de financement durable, qui est un réseau national indépendant de recherche et d'éducation composé de 73 universitaires provenant de 23 universités de partout au Canada.

Pour revenir à l'objet de l'étude du Comité, j'aimerais souligner un rapport publié en septembre 2020 par l'ISF, intitulé « Capital Mobilization Plan for a Canadian Low Carbon Economy ». Il s'agit d'un rapport de recherche historique qui a fourni un plan d'investissement concret, axé sur des données, pour la transition du Canada vers une économie à faibles émissions de carbone. Dans l'étude, nous avons examiné les investissements régionaux et sectoriels nécessaires pour atteindre la cible fixée dans l'Accord de Paris pour 2030, soit une réduction des émissions de carbone de 30 % par rapport à 2005.

La conclusion la plus importante de notre rapport est que le Canada aurait besoin d'un investissement d'environ 128 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années pour atteindre ces objectifs. C'est considérable, sans doute, mais c'est loin d'être impossible. Pour vous donner un peu de contexte, et je parlerai bientôt du secteur privé, l'investissement annuel de 12,8 milliards de dollars représente 0,62 % du PIB du Canada en 2018 ou 2,7 % des recettes fiscales provinciales annuelles.

Pour utiliser un comparateur du secteur privé, cela représente moins de 10 % des dépenses annuelles d'immobilisation des entreprises cotées à la TSX. En fait, si les grandes entreprises canadiennes cotées en bourse consacraient seulement 5 % de leurs dépenses annuelles d'immobilisation à des projets de réduction des GES au cours de la prochaine décennie, cela représenterait plus de la moitié de l'investissement nécessaire pour atteindre nos objectifs de 2030. Il importe de signaler qu'il existe déjà d'importantes indications qui donnent à penser que des capitaux privés sont engagés à cette fin et qu'ils arrivent déjà.

Comme nous l'avons souligné dans notre rapport, la Banque de l'infrastructure du Canada serait, parmi les nombreux mécanismes de mobilisation de capitaux privés, un moyen efficace d'encourager et de stimuler les partenariats public-privé.

Le rapport a dégagé quatre secteurs d'importance critique, à savoir le secteur du bâtiment, les transports, le secteur pétrolier et gazier et celui de l'électricité. Fait notable, ces quatre secteurs comptent pour 70 % des émissions du Canada.

Le secteur du bâtiment est celui qui offre le plus de facilité, étant le seul où nous avons déterminé que la réduction des émissions de carbone serait moins coûteuse que leur maintien au niveau actuel, si bien qu'une petite incitation financière ou comportementale dans ce secteur nous aiderait à réaliser d'importants avantages environnementaux, mais aussi économiques.

Le secteur des transports est évidemment d'une grande importance dans un pays aussi vaste que le Canada. C'est dans ce secteur que les enjeux sont les plus grands. Les partenariats public-privé peuvent constituer un moyen efficace d'y mobiliser des capitaux.

L'électricité et le secteur pétrolier et gazier représentent de grandes gageures qu'il nous faut gagner. Les efforts de coopération entre ces deux secteurs aideront à accélérer le mouvement de nos capitaux et la réorientation de nos compétences du secteur des hydrocarbures à celui de l'électricité.

Nous nous attendons à ce que le flux de capitaux se maintienne et s'accélère au cours de la prochaine décennie, non seulement en dépit des défis économiques particuliers causés par la pandémie, mais aussi à cause d'eux.

Des mécanismes de financement comme les obligations vertes, les obligations de transition, les fiducies de placement vert et les modèles de financement mixte sous forme de partenariats public-privé contribueront à donner des assises à ces nouveaux moyens de financement.

• (1600)

Enfin, l'ISF et moi-même croyons que le Canada doit investir dans une solide infrastructure de collecte de données et de production de rapports qui permettra à nos entreprises publiques et privées de faire savoir haut et fort qu'elles réussissent à diminuer leur incidence sur l'environnement. L'obtention, en temps opportun, de données environnementales pointues et accessibles aideront le gouvernement et la BIC à cerner les possibilités de programmes d'investissement les plus avantageux. Fait important, elle contribuera également à attirer au Canada les capitaux privés, nationaux et étrangers, nécessaires pour financer la transition du Canada vers une économie à faibles émissions de carbone.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie encore une fois. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Riordan. Je vous en suis reconnaissant. Excellent travail.

Chers collègues, il nous reste 15 minutes avant le vote. Je ne sais pas s'il y a des députés qui doivent venir à la Chambre à partir de leur bureau à Ottawa. Est-ce le cas pour certains d'entre vous? Est-ce que tout le monde a la possibilité de poursuivre un peu plus longtemps? J'envisageais de poursuivre jusqu'à cinq minutes avant le vote. Est-ce que cela vous convient?

Des députés: D'accord.

Le président: Parfait.

Nous avons établi la liste pour la première série d'interventions de six minutes.

Nous allons commencer par les conservateurs, avec M. Scheer. Il sera suivi de M. Sidhu, du Parti libéral, puis de M. Barsalou-Duval, du Bloc, et enfin de M. Bachrach, du NPD.

Monsieur Scheer, vous avez la parole pour six minutes.

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

Encore une fois, je tiens à remercier tous les témoins de leurs exposés très réfléchis. Bien que des points de vue différents aient été exprimés, je vous sais gré de tout le temps et des efforts que vous consacrez à cette question, ce qui ne sera sans aider le Comité à comprendre exactement ce qui ne va pas avec la Banque de l'infrastructure du Canada. Cette institution, qui était censée générer des milliards et des milliards de dollars en investissements du secteur privé pour aider à la réalisation de grands projets, n'a, bien entendu, réalisé aucun projet au cours des quatre années d'existence. Son récent rapport trimestriel montre qu'elle a perdu plus de 110 millions de dollars de l'argent des contribuables sans pouvoir montrer le moindre résultat en contrepartie.

C'est pour tirer au clair de telles situations que le Comité existe. Il est bon d'entendre le point de vue de ceux qui pourraient s'opposer philosophiquement aux PPP — les partenariats public-privé — et de ceux qui les appuient en principe, mais qui comprennent en quoi le modèle même de la Banque est vicié. C'est ce que le Comité tâche de comprendre.

J'aimerais d'abord m'adresser à Mme Skivsky au sujet de certaines de ses observations, en particulier à propos de sa perception d'un manque de travail imminent qui s'annonce. Beaucoup de municipalités nous disent qu'il y a beaucoup de projets prêts à démarrer et que de nombreuses demandes ont été présentées. D'où vous vient donc cette l'impression? Est-ce à cause d'arrangements de financement qui ont des ratés? Pourriez-vous approfondir un peu cette question.

Mme Sandra Skivsky: Beaucoup de projets ont été retardés. Le concept du prêt à démarrer est étrange. Il y a...

Le président: Madame Skivsky, je m'excuse. Pourriez-vous ajuster votre micro?

Mme Sandra Skivsky: Il y a des projets en cours, ce qui signifie qu'ils sont en chantier. Un projet prêt à démarrer est un projet retardé, puisque que personne ne planifie un projet, ne le met sur pied, pour ensuite le laisser en suspens en attendant que quelque chose se passe.

À l'approche de 2020, l'industrie avait un important arriéré de travail. L'année 2019 a été vraiment bonne pour l'industrie de la construction. Cet important arriéré lui a permis de poursuivre sur sa lancée. Cet arriéré n'existe plus. Même s'il y a du travail et que des choses se font, personne n'est convaincu que le travail sera au même niveau dans quelques mois. En parlant avec les groupes d'ingénieurs, quand les concepteurs commencent à voir des vides dans leur calendrier de travail, vous savez que cela se répercutera quelques mois plus tard sur les activités de construction proprement dite. Voilà le point faible. Même lorsqu'on regarde les troisième et quatrième trimestres de cette année, on ne voit pas ce flux continu de projets.

• (1605)

L'hon. Andrew Scheer: Ai-je raison de penser que ce n'est pas parce qu'il ne pourrait pas y en avoir? Ce n'est pas que tout a été construit de ce qui devait être construit; c'est que les projets sont en attente d'approbation. Est-ce ce genre de...

Mme Sandra Skivsky: Approbation, financement; il y a beaucoup de raisons. Et il y a aussi d'autres problèmes qui surgissent.

La chaîne d'approvisionnement d'un grand nombre de différents matériaux et produits a été perturbée. Nous n'avons pas récupéré toute la main-d'œuvre dans le secteur de la construction. Nous sommes toujours en deçà des niveaux d'avant la pandémie. Il y a beaucoup de problèmes, mais le fait de ne pas avoir de certitude quant au travail futur a toutes sortes de conséquences sur le plan de l'embauche, de l'investissement dans l'entreprise et de la capacité d'accepter du travail.

Quand il y a beaucoup de travail qui arrive d'un seul coup et que tout le monde semble très occupé, ce n'est pas non plus une bonne chose parce qu'il est très difficile d'entreprendre de nombreux projets dès le départ, surtout dans le cas des entrepreneurs spécialisés, que je représente. Il s'agit surtout ici de petites et moyennes entreprises. Lorsque ces entrepreneurs commencent un projet, ils doivent puiser pendant deux mois dans leurs réserves financières avant d'être payés. Cela tient tout simplement à la façon dont les contrats sont exécutés, si bien que celui qui accepte trop de travail risque d'avoir des ennuis de trésorerie et de se trouver en difficulté. L'entrepreneur qui manque de travail doit néanmoins bien se garder de trop en prendre. Il y a beaucoup de plans au niveau fédéral — et nous en sommes heureux, bien entendu — pour examiner la situation de la main-d'œuvre et préparer son perfectionnement, mais pour cela, il faut des...

L'hon. Andrew Scheer: Je vous remercie.

Mme Sandra Skivsky: ... projets.

L'hon. Andrew Scheer: Je m'excuse de vous interrompre, mais il me reste peu de temps de parole.

Une de vos frustrations, que je partage, c'est le manque de renseignements détaillés sur le site Web de la Banque de l'infrastructure.

Mme Sandra Skivsky: Je suis friande de données, et je vous comprends donc.

L'hon. Andrew Scheer: Oui. Ce sont de bonnes données qui permettent de prendre de bonnes décisions.

J'ai entendu des représentants de la Banque, passés et actuels, parler de ce multiplicateur par un facteur de quatre, cette idée que pour chaque dollar de l'argent des contribuables qui serait investi dans les projets, qu'il y en aurait au moins quatre fois, peut-être même jusqu'à sept, qui seraient investis par le secteur privé.

Parmi les projets que vous avez pu consulter sur le site Web de la Banque, en voyez-vous la preuve? Y a-t-il des signes que les sociétés d'investissement du secteur privé y font d'importants placements?

Mme Sandra Skivsky: Je ne pourrais pas y aller de commentaires parce que tout ce qu'on y voyait, c'était l'engagement financier de la banque, puis une note de service. Je me suis renseignée un peu, mais je n'ai pas vu cet effet de levier. En fin de compte, il n'y a qu'un seul projet actif qui a reçu de l'argent... Ce que je veux dire, c'est que les promesses et les annonces sont toutes excellentes, mais elles ne touchent pas mes membres tant qu'ils n'ont pas de travail.

Lorsqu'il s'agit d'un projet actif, il y a un avantage. Mais jusqu'à ce moment-là, ça demeure un espoir et un rêve. Nos membres ont participé à des projets. Il y avait une usine de traitement de l'eau à Mapleton, par exemple. C'était censé être un projet de 20 millions de dollars. Il a été retardé ou annulé. Tout ce qui se trouve dans le processus de planification reste suspect quant à la possibilité de réalisation...

Le président: Merci, madame Skivsky.

Merci, monsieur Scheer.

Nous allons maintenant passer à M. Sidhu, pour six minutes.

Monsieur Sidhu, vous avez la parole.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Merci, monsieur le président. Combien de temps nous reste-t-il avant le vote?

Le président: Il nous reste sept minutes et 47 secondes.

Vous avez six minutes. La parole est à vous.

M. Maninder Sidhu: D'accord.

Tout d'abord, je remercie nos témoins de s'être joints à nous aujourd'hui et de nous avoir fait part de leurs réflexions et de leurs points de vue.

Je me souviens d'avoir parlé à de nombreux résidents de Brampton en 2019. Beaucoup s'inquiétaient de ce que les conservateurs envisageaient des compressions de 18 milliards de dollars dans les infrastructures, alors qu'une ville en croissance comme Brampton a besoin de plus d'investissements. Je sais que l'infrastructure est une priorité pour un grand nombre de mes électeurs...

L'hon. Andrew Scheer: C'est tout simplement faux.

M. Maninder Sidhu: Je m'excuse, mais c'est moi qui ai la parole, monsieur le président.

Le président: Monsieur Scheer, M. Sidhu a la parole. Merci.

Allez-y, monsieur Sidhu.

M. Maninder Sidhu: Je sais que l'infrastructure est une priorité pour un grand nombre de mes électeurs. Je suis fier de dire que le gouvernement libéral a investi plus de 45 millions de dollars dans le transport en commun à Brampton, ce qui constitue le plus important investissement sur 10 ans dans ce service public à Brampton. Les 38 millions de dollars investis dans le projet de la promenade riveraine assureront la résilience de la ville tout en créant des emplois.

Là où je veux en venir, c'est à l'importance de l'infrastructure. Je suis fier de l'engagement de notre gouvernement à cet égard. Je voulais avant tout m'exprimer à ce sujet.

Ma première question s'adresse à la cheffe Gale.

Cheffe, vous avez parlé de l'importance de l'infrastructure, surtout pour les communautés des Premières Nations. Nous savons qu'il y a un déficit croissant en matière d'infrastructure au pays, surtout dans les communautés autochtones. Pouvez-vous nous dire comment la Banque de l'infrastructure peut contribuer à corriger ce déficit critique?

• (1610)

La cheffe Sharleen Gale: Nos membres préconisent depuis longtemps la participation aux projets grâce à des capitaux propres. Il y a de nombreuses raisons à cela, ce genre de participation étant synonyme de partenariat, un élément qui fait défaut dans bon nombre des projets auxquels nos Premières Nations travaillent. Les partenariats nous permettent d'avoir notre mot à dire dans tous les aspects des projets. Que ce soit pour le projet Trans Mountain ou un autre projet, les partenariats avec les collectivités autochtones mènent toujours à de meilleurs résultats.

De plus, au cas où ce serait la dernière question qui m'est posée, je voulais dire que le travail que nous faisons à la coalition a été très profitable pour nos membres, car nous avons acquis de nouveaux outils pour prendre ces décisions. Je voulais également vous inviter à l'annonce sur l'énergie renouvelable qui sera faite demain par la Première Nation de Fort Nelson à 11 heures, heure du Pacifique. Cela vous montre simplement ce qui peut être fait sur le terrain lorsque nous disposons des outils nécessaires pour prendre des décisions éclairées avec nos membres, et je voulais attirer votre attention là-dessus.

Merci.

M. Maninder Sidhu: Merci, cheffe Gale. Je vais certainement revenir à vous avec une autre question, alors vous aurez tout le temps qu'il vous faut pour vous exprimer.

Lorsque la ministre McKenna s'est jointe à nous il y a quelques semaines, elle a parlé de l'important projet auquel travaille la Banque de l'infrastructure du Canada, à savoir la liaison hydroélectrique et de fibre optique de Kivalliq, qui fournira de l'énergie propre aux collectivités des Premières Nations du Nord. Pouvez-vous nous dire comment ces types de projets aident à la création de partenariats importants et de bons emplois dans ces collectivités?

La cheffe Sharleen Gale: Nous savons tous que les répercussions environnementales sont très importantes dans le contexte des décisions qui sont prises concernant des projets d'infrastructures pour les Premières Nations. Il est plus avantageux pour ces dernières d'avoir leur mot à dire, de la base jusqu'au niveau du conseil d'administration, et aussi d'avoir la possibilité de participer aux projets dès le départ. J'ai l'impression que cela entraînera moins de retards et moins de contestations devant les tribunaux.

Ce genre de choses est très important pour les Premières Nations, et je pense que c'est une bonne façon d'aller de l'avant, surtout dans le cas de projets comme celui-là, qui sont très importants pour les collectivités. Lorsqu'elles participent directement aux projets, qu'elles prennent des décisions éclairées et qu'elles réunissent leurs membres pour qu'ils puissent prendre ces décisions avec leurs aînés, cela leur donne un coup de main plutôt que de leur donner l'impression qu'on leur fait la charité.

M. Maninder Sidhu: Je vous remercie de ces observations importantes.

Ma prochaine question s'adresse à M. Riordan. Vous avez parlé des moyens efficaces de stimuler les partenariats publics-privés par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada. Vous avez aussi mentionné qu'il fallait des investissements de 120 milliards de dollars. Pourriez-vous s'il vous plaît nous dire quelle forme prendraient pour vous des investissements durables, des investissements qui réduisent les émissions de carbone, qui nous mèneraient à une économie à faibles émissions de carbone?

M. Ryan Riordan: Dans notre rapport, nous soulignons un certain nombre d'investissements. Les premiers concernent l'amélioration du rendement énergétique des bâtiments. Nous avons cerné quatre secteurs d'investissement. Il y a d'abord les bâtiments, et je pense que la Banque de l'infrastructure du Canada a déjà fait des progrès à ce chapitre en annonçant son programme. Le deuxième secteur concerne le transport. Nous vivons dans un grand pays, et même dans 50 ou 100 ans, nous devons continuer de le parcourir, et c'est donc certainement un problème auquel nous devons nous attaquer.

L'électrification est un autre des secteurs que nous avons mentionnés, et notamment les nouvelles recommandations concernant les autobus électriques. Nous avons aussi parlé du pétrole, du gaz et de l'électricité. En ce qui concerne le pétrole et le gaz, nous avons envisagé des investissements dans des domaines comme le captage et le stockage du carbone, ainsi que l'utilisation de l'électricité pour nous aider à nous débarrasser de certains de nos combustibles fossiles, ou du moins pour passer lentement des combustibles fossiles aux énergies renouvelables.

Ce sont les trois ou quatre secteurs d'investissements que nous avons soulignés comme étant à la fois positifs sur le plan environnemental et avantageux sur le plan économique pour le pays.

Le président: Merci, messieurs Riordan et Sidhu.

Nous allons maintenant suspendre la séance pour aller voter et nous reviendrons dès que le vote sera terminé.

À vous tous, si vous voulez passer à la Chambre virtuellement avec vos applications, vous pouvez le faire.

Merci.

• (1610)

(Pause)

• (1630)

Le président: Nous reprenons nos travaux. Le prochain intervenant a six minutes.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

Monsieur Sanger, vous avez formulé plusieurs critiques plus tôt à l'endroit de la Banque de l'infrastructure du Canada. Vous avez notamment évoqué le fait que la Grande-Bretagne avait racheté des infrastructures du secteur privé.

De votre point de vue, quel serait un meilleur usage de l'argent de la Banque de l'infrastructure du Canada? Il s'agit tout de même de 35 milliards de dollars, ce qui représente beaucoup d'argent.

• (1635)

[Traduction]

M. Toby Sanger: Oui, j'ai rédigé un rapport il y a quatre ans dans lequel je disais que la Banque de l'infrastructure devrait être transformée en une véritable banque publique de l'infrastructure qui pourrait fournir du financement à faible coût pour aider à tirer parti d'autres fonds publics. Au Royaume-Uni, le chancelier vient d'annoncer la création d'une nouvelle banque nationale de l'infrastructure, qui s'inspire en partie de la nôtre. Nous ne savons pas exactement quelle forme elle prendra, mais elle est très axée sur les infrastructures vertes.

Comme je l'ai dit, je ne pense pas que nous devrions avoir recours à des fonds privés beaucoup plus coûteux, des fonds dont les coûts sont maintes fois supérieurs à ceux des fonds publics, pour financer les infrastructures publiques. Je pense qu'il serait possible de transformer cela en une véritable banque de l'infrastructure verte, qui nous permettrait de profiter des faibles coûts des fonds publics. Le gouvernement le fait déjà de bien des façons dans de nombreux domaines du secteur privé. Nous devrions utiliser les fonds publics pour relever le grand défi que présentent les changements climatiques et englober un grand nombre d'autres domaines du secteur parapublic dans le financement public à faibles coûts. L'initiative concernant les autobus à zéro émissions semble vraiment intéressante, et elle pourrait être étendue de bien des façons différentes aux collectivités autochtones, au logement et à l'amélioration du rendement énergétique.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je m'excuse de vous interrompre, mais j'aimerais vous poser une autre question.

La Banque de l'infrastructure du Canada a l'intention de faire du démarchage auprès d'entreprises privées afin d'essayer de trouver des projets. Le fait que la Banque n'avait pas de projets avait à en effet été critiqué, car cela démontrait son inutilité.

Y a-t-il des risques à ce que ce genre d'institution fasse du démarchage plutôt que de se concentrer sur les besoins en infrastructure de la population et de notre société?

[Traduction]

M. Toby Sanger: Absolument, nous avons fait les choses à l'envers. J'ai trouvé formidable que le gouvernement ait cerné un certain nombre de domaines différents auxquels il voulait affecter des fonds, en particulier la lutte contre les changements climatiques, et qu'il se soit concentré sur ces priorités. Il devrait mettre l'accent sur ses priorités et sur celles des Canadiens de cette façon, et non sur les priorités d'un financier privé ou d'une entreprise quelconque. Autrement, il n'est question que de tirer le maximum de profits, et ce n'est pas ce dont nous avons besoin dans notre société à l'heure

actuelle. Il y a de plus en plus d'inégalités et une crise climatique. Il est nécessaire d'orienter les priorités du gouvernement et des Canadiens en général, et le gouvernement peut commencer à le faire avec le plan sur les changements climatiques.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous avez parlé de la Grande-Bretagne, où cette démarche a été un échec. Connaissez-vous d'autres endroits dans le monde où une approche semblable à celle qu'on essaie d'instaurer au Canada a mené au même résultat?

[Traduction]

M. Toby Sanger: Il y a eu beaucoup de banques d'investissement publiques dans le monde, et nous en avons nous-mêmes au Canada.

Celle du Royaume-Uni vient d'être annoncée. Nous ne savons pas vraiment ce qu'elle fera. On semble vouloir qu'elle dépende de financement privé. Je pense que c'est une erreur. Il y a une chose dans leur proposition, c'est que le gouvernement central pourrait prêter à 60 points de base de plus que le taux préférentiel s'appliquant à lui. Cela ressemble à ce que font un certain nombre de provinces par l'entremise de leurs sociétés de financement municipales. Elles offrent aux municipalités un financement beaucoup moins coûteux. C'est tout à fait logique: il s'agit de mettre en commun les capitaux et d'obtenir des prêts à moindre coût pour les infrastructures publiques.

• (1640)

Le président: Monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

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

Selon vous, monsieur Riordan, il faudrait avoir un plan financier pour pouvoir bien développer les infrastructures au pays. De plus, il serait aussi important d'avoir une vision responsable en matière d'environnement. Je pense que cela allait dans le sens de ce que M. Sanger disait tout à l'heure.

Cependant, lorsque la Banque de l'infrastructure du Canada investit dans un projet, c'est comme si c'était le gouvernement du Canada qui investissait dans ce projet. C'est ainsi qu'elle fonctionne, et c'est même ce que prévoyait la loi qui l'a constituée. On sait que le gouvernement du Canada a déjà décidé de ne pas respecter les normes environnementales des provinces ou des municipalités et de ne pas tenir compte des lois municipales.

Pensez-vous que cela représente un risque, notamment pour l'environnement?

[Traduction]

M. Ryan Riordan: Je ne suis certainement pas un expert des règles de la Banque de l'infrastructure du Canada, ni de son mandat à l'échelon fédéral, municipal ou provincial. Je dirais que ce que j'ai vu récemment, avec l'annonce des programmes d'amélioration du rendement énergétique et d'autobus électriques, me laisse certainement supposer que les projets que l'on cherche à appuyer vont dans le sens d'une transition verte.

Selon les données récentes, oui, je dirais que...

Le président: Merci, messieurs Riordan et Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant passer au NPDP.

Au nom du NPD, monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

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

Bienvenue à tous nos témoins. Vos propos ont été très intéressants jusqu'à maintenant.

Mes premières questions s'adressent à M. Sanger.

Monsieur Sanger, en 2017, vous avez étudié la Banque de l'infrastructure du Canada. Vous avez constaté que le modèle de financement privé qu'elle avait adopté pourrait coûter au public canadien deux fois plus cher que si d'autres modèles étaient adoptés.

Je me demande si vous pourriez nous parler un peu de votre méthodologie et de la conclusion plutôt choquante à laquelle vous êtes arrivé, et pourquoi le public pourrait finir par payer tellement plus cher pour ces projets d'infrastructure.

M. Toby Sanger: Je me suis penché sur la différence dans les taux d'emprunt... En fait, ces différences se sont accentuées, de sorte que le coût serait encore plus élevé à l'heure actuelle. Comme vous le savez tous, les taux d'emprunt du gouvernement fédéral sont considérablement plus bas.

Pendant ce temps, comme pour le REM, le partenaire privé s'attend à obtenir des taux de rendement de 8 ou 9 % sur ce montant, et le gouvernement fédéral prête à 1 %. Je n'ai pas d'objection à ce que le gouvernement fédéral accorde des prêts à faible taux pour les infrastructures publiques, mais je ne pense pas que ces prêts devraient servir à générer des profits dans le secteur privé.

Une autre chose qui m'a étonné, c'est que même Bay Street était très sceptique au sujet de la Banque de l'infrastructure du Canada, pour un certain nombre de raisons. Je pense que cela explique probablement certains des problèmes qu'elle a eus.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Sanger, de cette réponse.

Qui exactement finit par payer ces coûts d'infrastructure plus élevés, et y a-t-il des groupes particuliers dans la société canadienne qui pourraient éventuellement payer davantage que d'autres en vertu de ce modèle d'investissement privé?

M. Toby Sanger: Absolument. Ce sont les contribuables qui paient, soit par leurs impôts — les députés ont parlé des coûts et des pertes attribuables à la Banque de l'infrastructure du Canada —, soit par l'augmentation des frais d'utilisation imposés aux particuliers et aux ménages. Cela faisait partie du grand modèle de la Banque de l'infrastructure du Canada; on s'attendait à ce que chaque projet génère des revenus.

Ces coûts diminuent en grande partie — on parle de frais d'utilisation, qui sont très régressifs — pour ceux qui utilisent le service. Il s'agit d'un changement par rapport aux partenariats publics-privés traditionnels que le Canada a eus au cours des dernières années et qui ne prévoyaient pas de frais d'utilisation; essentiellement, le secteur public les a payés directement.

Cependant, l'idée derrière la Banque de l'infrastructure du Canada était de compter beaucoup plus sur les frais d'utilisation, une hausse de ceux-ci étant synonyme d'augmentation des coûts pour les ménages — pour les Canadiens ordinaires.

• (1645)

M. Taylor Bachrach: Selon vous, quel est le moyen le plus rentable de financer les infrastructures publiques?

M. Toby Sanger: Sans hésiter, c'est le gouvernement fédéral qui prête de l'argent à son taux. Le gouvernement fédéral peut emprunter à des taux historiquement bas, et il devrait aider les autres ordres de gouvernement et le secteur parapublic à construire les infrastructures dont nous avons besoin.

J'ai été ravi d'entendre M. Riordan parler des domaines dans lesquels nous pourrions lutter contre la crise climatique. Le gouvernement fédéral peut certainement se le permettre et le faire en partenariat avec les provinces, les municipalités, le secteur parapublic et les collectivités autochtones également.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Sanger.

Je vais maintenant m'adresser à nos témoins du Syndicat canadien de la fonction publique, M. Vick et M. Ramsay. L'un ou l'autre d'entre vous peut répondre à cette question.

Plus tôt cette semaine, le Comité a entendu le témoignage de Mme Heather Whiteside, professeure à l'Université de Waterloo, qui a parlé du cadre de propositions non sollicitées récemment dévoilé par la Banque de l'infrastructure du Canada, qui priorise les intérêts des investisseurs au détriment de l'intérêt public.

Je me demande ce que vous en pensez et si vous avez des préoccupations au sujet de ce changement d'orientation qui a été annoncé, c'est-à-dire que la banque va présenter des projets au secteur privé et essayer de les intéresser à ces projets.

Le président: Messieurs, allez-y.

Allez-y, monsieur Ramsay.

M. Robert Ramsay: Bien sûr, je peux commencer.

Je pense que Mme Whiteside a mis le doigt sur une contradiction fondamentale dans le modèle de la Banque de l'infrastructure du Canada, à savoir l'objectif de construire des infrastructures dans l'intérêt public, afin de répondre aux besoins particuliers de la société canadienne, tout en respectant les impératifs de profit du secteur privé. Les deux sont en contradiction l'un avec l'autre, et le programme de propositions non sollicitées est vraiment un excellent exemple de cette contradiction dans sa forme la plus pure, le secteur privé pouvant dire à la Banque de l'infrastructure du Canada: « Voici où nous aimerions faire de l'argent. Nous aimerions avoir une subvention publique pour le faire ».

Le président: Merci, messieurs Ramsay et Bachrach.

Nous allons maintenant passer à la deuxième série de questions. Nous avons d'abord les conservateurs, avec Mme Kusie, puis, je crois, M. Rogers pour les libéraux, M. Barsalou-Duval pour le Bloc et M. Bachrach pour le NPD.

Madame Kusie, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Avant de poursuivre, je vais proposer la motion dont j'ai donné avis, si vous me le permettez.

Le président: Allez-y, madame Kusie.

L'hon. Andrew Scheer: Merci.

Elle est datée du vendredi 5 mars 2021:

Que, conformément à l'ordre de renvoi de la Chambre en date du 25 février, le Comité invite le ministre des Transports et le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités à comparaître pendant au moins deux heures chacun au sujet du Budget principal des dépenses 2021-2022. Que cette réunion soit télévisée si possible, et que cette réunion ait lieu au plus tard le 31 mai 2021.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Kusie.

Y a-t-il des questions ou des commentaires sur cette motion?

Monsieur Sidhu, allez-y.

M. Maninder Sidhu: Merci, monsieur le président.

Je ne sais pas si nous pouvons ou non convoquer les ministres pendant deux heures, mais je pense qu'une heure serait plus pratique. Avec les réponses du ministère au deuxième tour, je pense que cela nous permettrait aussi d'aborder nos questions techniques. Je ne sais pas ce qu'en pensent mes collègues. Je voulais simplement mentionner cela.

Le président: Merci, monsieur Sidhu.

Monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Je veux simplement souligner que je crois que nous avons reçu avis de cette motion hier seulement, alors je me demande comment cela s'inscrit dans notre...

Je vois que le greffier hoche la tête, alors peut-être qu'il pourrait apporter une précision au sujet de l'avis.

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): C'est une motion différente. Celle que nous avons reçue hier porte sur un sujet différent.

• (1650)

Le président: Merci, monsieur le greffier.

M. Taylor Bachrach: Mon erreur.

Merci, monsieur le greffier.

Le président: Monsieur Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Monsieur le président, encore une fois, la seule chose sur laquelle je m'interroge au sujet de cette motion, c'est la durée de deux heures. Je préférerais que nous amendions la motion pour que les ministres comparaissent pendant une heure chacun, si c'est possible.

Le président: Merci, monsieur Rogers. Je vais considérer cela comme un amendement.

Chers collègues, y a-t-il des commentaires ou des questions au sujet de l'amendement?

Puisqu'il n'y en a pas, monsieur le greffier, pourrions-nous mettre l'amendement aux voix, s'il vous plaît?

Le greffier: Bien sûr.

(L'amendement est adopté par 11 voix contre 0.)

Le président: Nous allons maintenant passer à la motion principale modifiée.

(La motion modifiée est adoptée par 11 voix contre 0.)

Le président: Merci, monsieur le greffier.

Nous allons maintenant revenir aux questions.

Madame Kusie, vous avez la parole.

L'hon. Andrew Scheer: Merci, monsieur le président. Je cède mon temps de parole au député Kram.

Le président: Monsieur Kram, vous avez la parole.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent à Mme Skivsky de la National Trade Contractors Coalition of Canada.

Mardi, le Comité a entendu l'Association canadienne de la construction dire que l'un des problèmes de la Banque de l'infrastructure du Canada, c'est que les volets de financement ne sont pas assez souples et que cela entraîne des obstacles au lancement des projets.

Je me demande si cette observation correspond à l'expérience de la NTCCC et si Mme Skivsky pourrait nous faire part de ses réflexions à ce sujet.

Mme Sandra Skivsky: Je pense y avoir fait allusion dans mes observations.

Cela se produit pour certains types de projets, et ce sont habituellement des projets de grande envergure. Ils ont une grande incidence, mais seulement sur une partie de l'industrie de la construction. Lorsque vous envisagez un mode de relance, vous voulez des projets de tailles et de types différents. Il ne peut pas s'agir uniquement de routes, de ponts ou d'infrastructures énergétiques. Certains doivent comprendre des immeubles, qu'on pense aux hôpitaux, aux centres communautaires, aux écoles et aux établissements de soins de longue durée. Bon nombre de ces autres types de projets pourraient être réalisés dans de petites collectivités et profiter à un segment plus important de l'industrie de la construction, ce qui aurait un effet multiplicateur très important sur les sommes qui y sont consacrées.

Pour ce qui est de l'emploi et de l'amélioration de la situation des collectivités, les retombées ne sont pas seulement les emplois immédiats que l'on voit chez les entrepreneurs spécialisés, mais aussi les emplois et les retombées économiques qui découlent de ces types de petits projets dans certaines collectivités.

Il faut un équilibre entre les deux. Comme je l'ai dit, les grands projets à long terme sont de nature transformatrice et ils sont nécessaires. C'est pourquoi nous avons besoin de cet horizon lointain de planification pour pouvoir les exécuter dans le cadre d'autres activités.

Le problème que nous avons, c'est qu'au fil des ans, il y a eu de nombreuses annonces, mais il a fallu beaucoup de temps avant que quoi que ce soit ne se concrétise dans le cadre d'un projet actif.

• (1655)

M. Michael Kram: Pour ce qui est du fait que la Banque de l'infrastructure du Canada ne profite qu'à certains types d'entreprises de construction et de travailleurs, mis à part les exemples que vous avez donnés, y a-t-il d'autres types de projets ou de catégories de financement qui permettraient à la Banque de l'infrastructure du Canada de jouer un rôle plus inclusif dans votre industrie?

Mme Sandra Skivsky: Je dirais qu'on devrait envisager des projets qui ne se chiffrent pas nécessairement dans les milliards de dollars dans tous les cas, des projets de petite envergure. Chaque collectivité, chaque province et chaque région a des besoins légèrement différents, alors dire que tel type par rapport à tel autre, il y a... On parle de travaux de génie civil de grande envergure ou de construction horizontale et de construction verticale. Un mélange des deux est vraiment ce qu'il faut pour assurer la vitalité de l'industrie de la construction et de l'économie. Il ne sert à rien de construire une route s'il n'y a rien au bout de cette route.

M. Michael Kram: Très bien.

J'ai l'impression, d'après des témoignages antérieurs, que la Banque de l'infrastructure du Canada essaie souvent de faire d'une pierre deux ou trois coups. Un projet peut avoir des objectifs liés au développement économique, aux avantages sociaux ou environnementaux, etc. Mme Skivsky peut-elle formuler des recommandations qu'elle n'a pas déjà faites au sujet de la simplification de ces objectifs afin que ces projets puissent être approuvés et lancés plus rapidement?

Mme Sandra Skivsky: Cela va dans les deux sens. Certains autres intervenants estimaient que le gouvernement devrait lui-même fixer des buts et des objectifs, puis se servir de la Banque pour les concrétiser, et qu'il devrait également tenir compte de l'information qui remonte de la base. Il y a beaucoup de projets de construction différents. Qu'on regarde vers l'est, vers l'ouest ou vers les territoires nordiques, les besoins sont différents, et il faut donc créer un équilibre entre les deux.

Il faut tenir compte des besoins de la collectivité et des objectifs du gouvernement et les harmoniser. Les projets très spécifiques de plusieurs milliards de dollars sont utiles, mais il y a aussi les exigences à court terme, les besoins à court terme. Nous sommes dans une situation où le secteur privé est dans l'incertitude parce qu'il n'y a pas de projets de petite ou moyenne envergure qui répondent à des besoins plus larges, sur le plan de la construction comme de l'économie.

Le président: Merci, madame Skivsky et monsieur Kram.

Nous allons maintenant passer aux députés libéraux.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins de leurs divers points de vue sur la Banque de l'infrastructure et sur la valeur des PPP.

Ma première question porte sur l'infrastructure à large bande comme projet et comme infrastructure. Je vais adresser ma question à Mme Skivsky, puis à la cheffe Gale.

Nous savons que l'infrastructure à large bande n'est plus un luxe, mais qu'elle est importante pour les Canadiens, surtout en cette période de pandémie. Je me suis rendu compte que de plus en plus de gens travaillent à domicile et apprennent à distance et qu'ils ont besoin d'avoir accès à des services à large bande fiables. Les projets d'infrastructure à large bande permettent de créer immédiatement des emplois et de l'activité économique, mais ce qui importe en l'occurrence, c'est que les Canadiens n'ont plus accès à des secteurs importants de l'économie en raison du manque d'infrastructure à large bande. Ces secteurs ne sont accessibles que numériquement.

Les PPP peuvent-ils aider à répondre aux besoins des gens partout au pays pour pouvoir travailler et apprendre grâce à des ré-

seaux fiables? Ma question s'adresse à Mme Skivsky et à la cheffe Gale.

Mme Sandra Skivsky: Je vais vous raconter une anecdote personnelle. Il y a trois ans, je vivais dans le quartier central d'Etobicoke et je ne pouvais pas avoir accès à un réseau Internet fiable en raison de l'endroit où j'étais située par rapport à leur plateforme. Cela a été une révélation.

Effectivement, la large bande n'est pas un « luxe »; c'est un pilier fondamental de notre économie et cela continuera de l'être.

Je ne sais pas quelle direction il faudrait prendre, parce qu'il faudrait d'abord établir une carte et voir où sont les lacunes, évidemment dans les régions rurales et éloignées. Mais c'est l'un des facteurs qui catalysent la croissance économique. Cependant, une infrastructure à large bande ne suffit pas; ce qui est vraiment important, c'est l'accès aux réseaux et l'épanouissement de la collectivité qu'il permet.

● (1700)

Le président: Merci, madame Skivsky.

Cheffe Gale.

La cheffe Sharleen Gale: Le gouvernement n'a pas vraiment comblé l'écart pour les communautés autochtones. A l'heure actuelle, nous avons besoin de plus d'argent pour la planification, pas seulement pour le matériel. Nous avons besoin de capacité et de fonds de planification directement sur le terrain, dans les collectivités où ces problèmes se posent, parce que le financement se fait vraiment rare en ce moment.

Je pense à nos membres au début de la pandémie. Beaucoup d'entre eux vivent dans des zones éloignées, où l'accès à Internet est déficient. Nous avons dû faire preuve de créativité et trouver des moyens de leur apporter cette technologie pour qu'ils puissent participer à nos réunions.

Dans ma ville natale de Fort Nelson, nous devons payer pour les données, et c'est vraiment difficile et très coûteux. Nous sommes très reconnaissants que Norouestel ait obtenu une énorme subvention pour nous permettre d'avoir un accès illimité à Internet.

J'aimerais donner à mon collègue M. Edwards l'occasion d'ajouter quelque chose.

M. Niilo Edwards (directeur exécutif , First Nations Major Projects Coalition): Merci, cheffe Gale.

Je voudrais signaler au Comité que nous avons été contactés par nos membres du nord de la Saskatchewan et du nord du Manitoba, qui voulaient profiter de l'annonce récente du gouvernement au sujet de l'infrastructure à large bande. Comme l'a rappelé la cheffe Gale, cette annonce concernait surtout le matériel, les briques et le mortier de l'infrastructure à large bande. Ce dont ces collectivités ont besoin, c'est de capacité à planifier et à exécuter ces projets sur le terrain. En ce moment, il n'y a même pas d'argent pour les études de faisabilité ou la planification de projets.

Le président: Merci, monsieur Edwards.

Monsieur Rogers.

M. Churence Rogers: Monsieur Riordan, beaucoup d'experts semblent penser que les investissements dans les infrastructures sont l'un des meilleurs moyens de stimuler l'activité économique, surtout en période de récession. Le gouvernement a déjà investi des milliards de dollars partout au pays.

Pouvez-vous nous expliquer comment les PPP peuvent nous aider à tirer le meilleur parti des fonds publics?

M. Ryan Riordan: Avec plaisir.

On a beaucoup parlé de taux de rendement. Pour comprendre le principe des investissements en infrastructure au moyen de PPP, il faut se rappeler que les fonds publics ne sont pas inépuisables. Le taux de rendement des fonds publics est peut-être plus faible, mais nous pouvons réaliser plus de projets. Nous favorisons la croissance économique et la création d'emplois en multipliant les projets.

J'aimerais également souligner que le financement public est moins coûteux, c'est vrai, mais que le secteur privé est particulièrement apte à circonscrire les projets les plus prometteurs. La combinaison de différentes sources de financement, la prise en compte du fait que les fonds publics ne sont pas inépuisables et la possibilité de permettre au secteur privé d'aider à orienter le capital vers les utilisations les plus productives mènent à des partenariats publics-privés susceptibles de favoriser la croissance économique.

Le président: Merci, messieurs Riordan et Rogers.

C'est au tour de M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

Tout à l'heure, j'ai posé une question à M. Riordan concernant le non-respect potentiel des lois, qu'il s'agisse de lois des provinces ou de celles des municipalités ou encore de lois sur l'environnement, dès qu'un projet reçoit 1 \$ du gouvernement fédéral. J'aurais aussi aimé entendre les commentaires de M. Vick, du SCFP, là-dessus.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, monsieur Vick?

M. Mathieu Vick: Pouvez-vous répéter votre question? Je suis désolé, je pensais que vous alliez la poser à M. Riordan.

M. Xavier Barsalou-Duval: Était donné que la Banque de l'infrastructure du Canada est une société de la Couronne et que, suivant sa loi constitutive, un projet financé par la Banque est considéré comme étant un projet du gouvernement fédéral, ce type de projet ne serait pas soumis aux lois provinciales ni aux règlements municipaux. Cela permettrait à la Banque d'être exemptée des obligations énoncées dans certains règlements sur l'environnement, par exemple. Ainsi, un gouvernement provincial ou municipal ne pourrait pas faire grand-chose pour s'opposer au projet.

Qu'en pensez-vous? Avez-vous des exemples concrets qui pourraient illustrer cette situation?

• (1705)

M. Mathieu Vick: Concrètement, nous pourrions penser au Réseau express métropolitain, qui est l'un des projets phares de la Banque de l'infrastructure du Canada. Il a fait l'objet d'études, notamment de la part du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, au Québec. En fait, ce dernier a dit non au projet. Il était d'avis que ce projet ne devait pas aller de l'avant, pour de multiples raisons. Notamment, il a laissé entendre que ce projet cannibaliserait tout simplement le réseau public, car 90 % des usagers de ce nouveau service seraient déjà des utilisateurs du réseau public.

Finalement, comme je l'ai dit plus tôt, le gouvernement a modifié la loi de sorte que la construction ne doit plus faire l'objet d'études environnementales.

Lorsqu'on essaie encore une fois de combiner les objectifs d'intérêt public avec les objectifs de maximisation des profits, on se retrouve assurément devant ce genre de problèmes.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Vick.

[Français]

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

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Passons maintenant au NPD.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai quelques questions à poser à M. Ramsay.

Mme Skivsky nous a dit que les petites collectivités devraient participer à ces programmes d'infrastructure. Je sais que vous avez beaucoup travaillé à l'échelle municipale et je me demande si le modèle d'investissement privé y est adapté. Convient-il aux petites collectivités?

Deuxièmement, je sais que vous avez suivi de très près la situation à Mapleton. Nous n'avons pas beaucoup entendu parler de ce qui s'est passé là-bas au juste, et j'aimerais, si vous en avez le temps, que vous répondiez à ma première question, puis que vous nous expliquiez ce qui s'est passé à Mapleton concernant le projet d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées.

M. Robert Ramsay: Merci, monsieur Bachrach. Je vais essayer d'être bref.

Effectivement, il faut financer l'infrastructure dans les petites collectivités. Il y a un besoin criant partout au pays dans un certain nombre de secteurs différents, notamment du côté des services publics municipaux et d'autres améliorations et rénovations qui permettraient de réaliser les objectifs du gouvernement en matière d'atténuation des changements climatiques, qui sont valables et dont nous nous réjouissons.

Mais le modèle de la BIC, tel qu'il a été déployé à Mapleton, s'est révélé inadapté au contexte. Le rythme de lancement du projet, les consultations juridiques et la négociation des contrats ont coûté très cher à la municipalité, qui a dépensé des centaines de milliers de dollars pour finalement se retrouver sans projet. Quand ils ont comparé le projet de la BIC et la possibilité de le financer eux-mêmes au moyen d'une créance au titre du capital, ils se sont rendu compte qu'il leur en coûterait moins cher de le faire eux-mêmes parce qu'ils pourraient le financer à des taux beaucoup moins élevés.

À mon avis, ce serait le cas pour les petites municipalités du pays qui ont des ressources financières limitées et qui hésitent à conclure des PPP plus coûteux.

Il y a aussi une question que vous n'avez pas posée, à savoir la pertinence de la participation des sociétés privées aux décisions concernant l'infrastructure publique, si vitale pour la santé des Canadiens, comme l'eau et les eaux usées, mais vous ne l'avez pas posée, et donc...

Le président: Merci, messieurs Ramsay et Bachrach.

Passons maintenant du côté des conservateurs avec M. Kram.

Monsieur Kram, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Michael Kram: Merci, monsieur le président.

J'ai déjà eu cinq minutes et je vais céder mon temps de parole à M. Soroka ou à M Shipley. Je ne sais pas exactement lequel.

Le président: Monsieur Shipley, allez-y.

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

Voilà un bel esprit d'équipe.

Pour commencer, je m'adresserai à Mme Skivsky.

Au cours des dernières semaines, nous avons entendu beaucoup de témoins, dont certains ont exprimé leur frustration au sujet de projets mis en oeuvre par la Banque de l'infrastructure du Canada. Sans vouloir parler pour vous, je crois que c'est ce que vous avez dit aujourd'hui, madame Skivsky. Je vais vous laisser parler pour vous-même dans un instant.

J'aimerais tout d'abord citer ce qu'on m'a dit dans une municipalité lorsque je faisais mes propres recherches sur la Banque de l'infrastructure du Canada. « En résumé, nous estimons que le processus de la BIC et la structuration des projets étaient opaques. Nous n'avons pas pu obtenir de réponses claires ni d'engagements fermes de la part de la BIC. » Ils n'ont donc pas recommandé de travailler avec la BIC, ce qui est évidemment décourageant. Nous voulons tous que des emplois soient créés et que l'économie soit relancée.

Madame Skivsky, je m'adresse à vous parce que, au début, vous avez dit, je crois, que le délai de mise en oeuvre était trop lent pour favoriser la relance économique. J'ai gribouillé des notes à toute vitesse pendant que vous parliez, donc corrigez-moi si je me trompe.

Il y a évidemment de la frustration. D'après vous, est-ce que ce retard est lié à ce que je disais au sujet de l'opacité de cette banque et de la difficulté à obtenir des réponses? Est-ce que c'est ce qui remonte du terrain de votre côté?

• (1710)

Mme Sandra Skivsky: Il y a d'abord que les entrepreneurs spécialisés ne participent pas au premier niveau d'examen, où l'on s'interroge sur les types de projet et sur leur lieu de réalisation. Le décalage dont vous parlez n'est pas le propre de la BIC, il est applicable à beaucoup de dépenses d'infrastructure. Si on examine le plan d'infrastructure du Canada, on constate qu'il y a encore 15 milliards de dollars qui dorment. Le programme n'a toujours pas été déployé alors qu'il tire à sa fin. C'est le déploiement qui compte pour les gens avec et pour qui je travaille. Il faut que le projet soit actif et lancé et que des gens soient sur le chantier.

Je comprends que beaucoup de projets exigent un processus de planification plus long, mais, quand ces programmes sont annoncés, il y a un délai entre... Comme je l'ai déjà dit, l'expression « prêt à démarrer » ne veut rien dire dans le secteur privé. Ce qui veut dire quelque chose, c'est lancer les travaux. C'est toute la différence. Il ne s'agit pas d'une question de politique ni de savoir s'il est difficile de travailler avec la Banque. Je ne saurais le dire. Tout ce que je sais, c'est qu'il est très difficile de savoir où en sont les choses et dans quelle direction elles vont.

Entre une annonce et un projet, on me pose des questions. Il y a des entrepreneurs dans l'ouest du Canada à qui on aurait dû confier certains projets; ils ont même suivi tout le processus. Il y a quelque

chose quelque part qui bloque puisqu'ils n'ont pas commencé, et, tant qu'ils n'ont pas commencé, de mon côté de la chaîne alimentaire, ils ne comptent pas.

M. Doug Shipley: Je vous remercie.

Vous avez dit tout à l'heure, et vous l'avez rappelé en partie dans votre réponse, que l'important est qu'il y ait des gens sur le chantier. Nous sommes certainement tous d'accord là-dessus. Pour assurer la relance économique, nous devons relancer l'emploi et remettre le Canada sur les rails.

Vous avez dit tout à l'heure que les promesses et les annonces ne créent pas d'emplois. Avez-vous l'impression que cette banque ou cette plateforme a donné lieu à trop de promesses et d'annonces et qu'il n'y a pas eu de mesures concrètes?

Mme Sandra Skivsky: J'ai consulté le site Web et j'ai examiné les projets. Après quatre ans, il y a un... Je sais qu'un certain nombre de rôles consultatifs ont été assumés dans le cadre de certains projets, mais je ne connais pas la date exacte de beaucoup des projets auxquels participe la Banque. Un échéancier serait certainement utile.

Quand on annonce du financement pour un projet, avec un objectif, et que, au bout de quatre ans, j'apprends qu'aucun de mes membres n'a travaillé dans le cadre de ce projet, l'impact est nul à cette échelle. Que ce soit vrai ou non, si les gens ne savent pas que l'argent de la Banque ou de l'infrastructure a été dépensé pour quelque chose, il ne se passe rien.

Il y a un décalage. C'est cela, le problème. On fait une annonce, et tout le monde pense que c'est une excellente nouvelle, mais les entrepreneurs, eux, disent qu'il n'y a pas de projets concrets.

M. Doug Shipley: Merci.

Le président: Merci, monsieur Shipley et madame Skivsky.

Nous allons maintenant passer aux libéraux.

Monsieur El-Khoury, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

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

Je souhaite la bienvenue aux témoins et les remercie beaucoup de leur présence au Comité aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à M. Riordan ou à Mme Skivsky.

D'une part, le programme d'accélération des projets de la Banque de l'infrastructure du Canada travaille avec les promoteurs, fournit des conseils d'expert et aide à trouver des solutions créatives en matière de financement.

Pouvez-vous parler du rôle important que peut jouer la Banque de l'infrastructure du Canada et nous dire comment un financement créatif peut aider à mieux faire avancer les projets?

D'autre part, comme vous le savez, nous vivons une crise sanitaire. La pandémie est un problème mondial, et les Canadiens n'y échappent pas. La priorité de ce gouvernement et de tous les Canadiens est de relancer et de stimuler l'économie, ainsi que de créer des emplois pour les Canadiens. Les conservateurs, et particulièrement notre collègue M. Andrew Scheer, semblent par contre avoir une autre idée: ils demandent des compressions de plus de 12 milliards de dollars.

J'aimerais entendre votre opinion à ce sujet.

• (1715)

[Traduction]

L'hon. Andrew Scheer: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Scheer, pour un rappel au Règlement.

L'hon. Andrew Scheer: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je pense que le Comité a bien précisé que...

Une voix : C'était 18 milliards de dollars.

L'hon. Andrew Scheer :...que cette accusation est fausse et que c'est le gouvernement libéral qui n'a pas utilisé 40 % des fonds d'infrastructure...

Un député : J'invoque le Règlement, monsieur le président...

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, monsieur Scheer. C'est un débat, et donc...

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Puis-je invoquer le Règlement, monsieur le président?

Le président: Allez-y, monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: C'est la deuxième fois que M. Scheer nous interrompt. Il me semble que, comme ancien Président de la Chambre et ancien chef de l'opposition, il devrait connaître le Règlement mieux que la plupart d'entre nous.

Je lui demande de s'excuser. Cette interruption nuit à la traduction; elle nuit manifestement au débat, et c'est une violation du Règlement. S'il n'aime pas ce qui est dit, il a eu l'occasion de s'exprimer et il en aura d'autres.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Monsieur Scheer.

L'hon. Andrew Scheer: Permettez que je réponde. On n'aurait pas besoin d'invoquer le Règlement si les libéraux ne soulevaient pas...

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement. C'est un objet de débat.

L'hon. Andrew Scheer: J'ai invoqué le Règlement...

Le président: Monsieur Scheer, cela suffit.

Revenons à M. El-Khoury.

Monsieur El-Khoury, vous avez la parole. Allez-y.

M. Fayçal El-Khoury: J'attends une réponse de M. Riordan et de Mme Skivsky.

Le président: Monsieur Riordan, allez-y, puis nous passerons à Mme Skivsky.

Monsieur Riordan, vous avez la parole.

M. Ryan Riordan: Merci beaucoup de la question. C'était un échange intéressant.

J'espère me souvenir de la question. Je crois qu'il s'agissait d'exemples de projets susceptibles de catalyser les investissements dans l'économie et de la façon dont la Banque de l'infrastructure peut les faciliter.

Notre plan de mobilisation de capitaux a fait notamment ressortir le secteur de la construction. À mon avis, la Banque de l'infrastructure

du Canada et les partenariats publics-privés, mais aussi des solutions financières novatrices, peuvent vraiment aider.

Il est étrange que l'investissement dans la rénovation énergétique soit à la fois bon pour l'environnement et pour l'économie, mais que les gens ne semblent pas s'y intéresser. Des établissements comme la Banque de l'infrastructure du Canada peuvent inciter les gens, financièrement ou idéologiquement, à prendre des décisions qu'ils ne prennent pas, et ce pour des raisons qui m'échappent, même si je suis économiste. Je pense que c'est un exemple très clair.

Le président: Merci, monsieur Riordan.

C'est au tour de Mme Skivsky.

Mme Sandra Skivsky: M. Riordan évoque un personnage économique rationnel qui n'existe pas.

Quant aux types de projets, mis à part ceux dont on a parlé dans le domaine de la construction, il y a des technologies de construction écologique et des applications de pavage perméable, comme il y en a pour la gestion de l'eau, mais il y a aussi des projets plus simples pour les hôpitaux et les soins de santé. S'il y a une chose qui s'est révélée cours de la dernière année, c'est ce qui nous manque dans le domaine des soins de longue durée et d'autres types d'établissements de soins. Il y a aussi les centres communautaires. Ils apportent des avantages à l'échelle locale, tout comme les routes et la large bande.

Ces immenses projets de transformation supposent une planification à long terme, mais il doit aussi y avoir une planification à plus court terme pour les projets mis sur pied en un an ou deux et qui sont de moindre ampleur, mais qui ont tout de même des retombées positives sur la collectivité et sur la qualité de vie des familles qui y vivent.

• (1720)

Le président: Merci, madame Skivsky.

Monsieur El-Khoury.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Les témoins que nous avons reçus lors de notre première réunion consacrée à cette étude, notamment M. Bain, de Concert Infrastructure, ont parlé du fait que les projets d'infrastructures essentielles ne se construisent pas du jour au lendemain. Nous savons pourtant que certains projets peuvent être réalisés assez rapidement. D'ailleurs, notre gouvernement en soutient déjà des milliers de ce genre.

Pourriez-vous parler des nombreux éléments complexes que présentent les grands projets d'infrastructures?

Ma question s'adresse à tous les témoins.

[Traduction]

Le président: Excusez-moi, monsieur El-Khoury. Votre temps de parole est écoulé.

Pour ces témoins, si vous voulez bien essayer de glisser une partie de votre réponse à cela dans certaines des réponses que vous donnerez à d'autres intervenants, ce serait parfait.

Je vais maintenant passer à la dernière série de questions et, oui, je vais essayer d'aller jusqu'au bout. Malheureusement, ce petit échange a pris un peu de temps, mais je vais essayer de compléter le prochain tour.

Nous allons commencer par M. Soroka, qui aura cinq minutes, suivi de M. Fillmore, puis M. Barsalou-Duval et M. Bachrach auront deux minutes et demie chacun.

Monsieur Soroka, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je ne vous blâme pas, mais il est honteux que les libéraux prétendent qu'une information est fautive et détournent l'attention de leur incapacité à mener des projets à terme.

Cela dit, ma question s'adresse à la cheffe Gale.

Mardi, un représentant du Conseil canadien pour le commerce autochtone nous a dit qu'il y a, en fait, 40 projets prêts à démarrer dans les communautés autochtones au Canada. Il semble que beaucoup de communautés déposent des demandes, mais n'obtiennent pas d'investissements.

Pourriez-vous nous dire pourquoi?

La cheffe Sharleen Gale: Je vais demander à mon collègue, M. Edwards, de répondre. Il est le directeur exécutif de notre organisation et travaille directement avec nos communautés.

M. Niilo Edwards: Merci.

On peut répondre à cette question sous divers angles.

L'échelle et l'ampleur des projets sont variables. Pour faire suite aux commentaires de la cheffe Gale et pour préciser le mandat de notre organisation, nous nous intéressons aux projets dont le coût en capital est de 100 millions de dollars ou plus. Ce sont des projets d'infrastructure industrielle et d'exploitation des ressources naturelles à grande échelle.

Il y a évidemment des projets de moindre envergure qui sont très importants et utiles pour les communautés autochtones. Ces projets concernent principalement l'infrastructure communautaire. Il y a bien sûr aussi des projets de développement économique.

Quand il est question d'infrastructure communautaire, il faut trouver le moyen de réaliser des projets dans des délais plus courts à des coûts plus rentables. On pourrait, par exemple, donner aux communautés autochtones les outils et la capacité nécessaires pour réaliser des projets autonomes, puisque, après tout, ce sont nos membres qui savent ce qui est le plus important pour leurs communautés. Certaines initiatives, comme l'Institut des infrastructures des Premières Nations, sont en cours d'élaboration et permettront d'éliminer une partie de l'arriéré. Nous suivons évidemment la situation de près.

J'aimerais attirer votre attention sur une distinction. Il y a un lien entre la participation des Autochtones aux grands projets et l'infrastructure communautaire. Les communautés autochtones savent faire valoir leur participation économique à ces grands projets pour obtenir ces sources de revenus et créer de l'infrastructure communautaire grâce au produit de leur participation comme actionnaires. Notre organisation s'intéresse à cette possibilité.

Le président: Merci, monsieur Edwards.

Monsieur Soroka.

M. Gerald Soroka: Merci, monsieur le président.

Ce que vous dites au sujet de ce type de participation à la réalisation de projets est très intéressant.

Est-ce que, d'après vous, certains projets ne sont pas assez utiles et ne répondent pas à suffisamment de critères — par exemple sur le plan environnemental ou social — et est-ce la raison pour laquelle ils ne peuvent pas lancer ces projets ou même les proposer?

M. Niilo Edwards: Sans autres précisions, je ne peux pas me prononcer sur un projet en particulier. Je peux vous dire, cependant, que la capacité des communautés à réaliser des projets est énorme. Notre organisation existe pour aider à combler certaines lacunes, mais, quand on parle d'un déficit d'infrastructure de 30 à 40 milliards de dollars dans les communautés autochtones à l'échelle nationale, on a du pain sur la planche.

• (1725)

M. Gerald Soroka: D'accord, merci.

Monsieur le président, ma prochaine question concerne davantage Mapleton.

Je sais que M. Ramsay en a parlé, mais je ne sais pas si quelqu'un d'autre en saurait plus sur les raisons pour lesquelles le gouvernement municipal a décidé de renoncer au projet d'usine de traitement de l'eau. Était-ce une question de capacité d'emprunt, parce qu'ils pouvaient emprunter à moindre coût? Le prix aurait-il été trop élevé pour être accepté?

Je ne sais pas lequel des témoins pourrait répondre à cette question. Y a-t-il quelqu'un?

M. Robert Ramsay: Le maire de la ville et le directeur municipal ont tous deux déclaré aux médias qu'ils avaient estimé plus logique sur le plan financier que la municipalité se débrouille par ses propres moyens.

Le président: Merci, monsieur Ramsay.

Monsieur Shipley, je vous remercie de votre intervention et de vos questions.

Nous allons maintenant passer à M. Fillmore...

M. Gerald Soroka: Merci, monsieur le président, mais c'était M. Soroka.

Le président: Je suis désolé. C'est parce que je regarde M. Shipley.

Merci, monsieur Soroka.

Nous allons maintenant passer à M. Fillmore. Monsieur Fillmore, vous avez cinq minutes.

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

Comme les témoins et les membres du Comité le savent, le gouvernement a un plan d'infrastructure très ambitieux, à long terme et bien financé, un plan de plus de 180 milliards de dollars. Nous planifions vraiment pour les 50 prochaines années, pour nos enfants et nos petits-enfants, et pour l'avenir. On peut comprendre, et je comprends, que le rythme des projets lancés par la BIC, la Banque de l'infrastructure, puisse susciter de la frustration dans les premières années.

Permettez-moi de vous donner deux exemples pour situer ma question. Premièrement, au cours des quatre premières années, nous avons investi 13 milliards de dollars dans le transport en commun — en seulement quatre ans. C'est environ 13 fois plus que l'investissement du gouvernement précédent dans ce domaine. Deuxièmement, depuis mars dernier, depuis le début de la pandémie, notre gouvernement minoritaire a approuvé plus de 1 300 projets d'infrastructure. Par comparaison, le gouvernement majoritaire précédent n'en avait approuvé que 975 dans ses quatre dernières années d'exercice.

Malgré les critiques de nos collègues, la BIC a reçu beaucoup d'éloges. Cela dit, M. Scheer n'accorde peut-être pas beaucoup d'importance à l'opinion de la FCM, de Clean Energy Canada ou d'Efficacité énergétique Canada, qui ont fait d'excellents commentaires sur la BIC, mais il en accorde peut-être aux espoirs que fondent le premier ministre Kenney, la Fédération canadienne de l'agriculture, Les producteurs de grains du Canada et la National Cattle Feeders' Association sur le potentiel de la BIC. C'est bien étrange quand on songe aux compressions de 18 milliards de dollars imposées en 2019 par l'actuelle opposition conservatrice dans le domaine des infrastructures.

C'est dans cette perspective que j'aimerais poser une question à la cheffe Gale ou à M. Edwards au sujet des besoins des communautés autochtones en matière d'infrastructure. Je sais très bien que le milliard de dollars promis par la BIC est insuffisant. Cela ne comblera pas l'écart. C'est une aide considérable, mais il y a beaucoup à faire. D'après votre expérience et compte tenu de votre expertise, est-ce qu'il y a des secteurs précis ou des projets spécifiques que, dans les communautés autochtones, la BIC devrait privilégier en raison de leurs retombées.

Le président: Cheffe Gale.

La cheffe Sharleen Gale: Merci.

Nous ne prenons pas position pour ou contre tel ou tel projet, parce que nous ne sommes pas une organisation politique. Nous estimons que les dirigeants de la collectivité, les aînés et les membres sont les meilleurs porte-parole concernant les projets auxquels ils veulent participer.

Si M. Edwards a quelque chose à ajouter, je lui cède la parole.

M. Andy Fillmore: C'est le genre de grands projets auxquels nous nous intéressons. De quoi a-t-on besoin?

Le président: Monsieur Edwards.

M. Niilo Edwards: Je pense que nos membres et d'autres communautés autochtones du pays ont une occasion extraordinaire de montrer la voie en matière d'énergie propre et de développement de projets à consommation énergétique nette zéro. Cela fait évidemment partie du mandat de la Banque. Je sais et beaucoup de nos membres m'ont dit qu'ils veulent privilégier l'électrification du secteur industriel dans leurs territoires traditionnels. C'est un aspect auquel nous accordons beaucoup d'importance, mais, dans l'ensemble, quel que soit le secteur, il y a toujours cet écart à combler pour s'assurer que des capitaux propres à des taux concurrentiels permettent aux communautés autochtones de devenir actionnaires des projets.

• (1730)

M. Andy Fillmore: Je vous remercie.

J'aimerais m'adresser un instant à Mme Skivsky, si vous permettez. Nous avons beaucoup parlé de projets prêts à démarrer pour aid-

der à stimuler l'activité économique tout en essayant de combler le déficit d'infrastructure partout au pays. La BIC s'est engagée à favoriser les améliorations écoénergétiques, par exemple, en y investissant 2 milliards de dollars, et nous savons que la rénovation de bâtiments est l'un des meilleurs moyens de créer rapidement des emplois tout en favorisant la transition vers une économie à faible émission de carbone.

Pourriez-vous, madame Skivsky, nous parler de l'importance de ce genre d'investissements pour la création d'emplois et la réduction des émissions dans votre secteur?

Mme Sandra Skivsky: Oui, la rénovation fait partie de tous les métiers de la mécanique, de l'électricité, de la tôlerie, du chauffage et de la réfrigération. C'est un aspect important de leurs activités. D'autres métiers sont également concernés, mais peut-être pas autant.

Il a été question de regrouper un grand nombre de ces projets de rénovation, surtout les projets fédéraux, jusqu'à leur donner une très grande envergure. Il devient difficile de soumissionner dans ce cas, parce qu'il faut soumissionner pour l'ensemble, et c'est trop gros. Pour certaines collectivités ou certains secteurs, les petits projets, oui, je suis d'accord avec vous, pour la rénovation... Même la construction écologique dépend de la conception. Le principe est le suivant: « Vous concevez, l'industrie de la construction construira ».

Je ne veux pas avoir l'air de critiquer, mais l'annonce d'un programme n'est pas la même chose qu'un projet actif pour les entrepreneurs spécialisés. Il y a un décalage quelque part. Je travaille dans ce secteur depuis plus de 30 ans et j'ai souvent posé cette question au gouvernement fédéral, au gouvernement provincial, au gouvernement municipal, et, quelque part dans cette séquence, il y a un goulot d'étranglement.

Peut-être que c'est en train de changer et que c'est fluide, mais, justement, c'est difficile à déterminer. Beaucoup de projets ont été approuvés, et beaucoup d'argent dort encore dans des programmes. Et pourtant très peu de projets ont effectivement été financés. L'approbation se fait à un niveau au-dessus du monde dans lequel je travaille.

Le président: Merci, madame Skivsky. Je comprends.

Monsieur Fillmore, merci.

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

[Français]

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

Monsieur Vick, selon une étude du Columbia Institute, la Banque de l'infrastructure du Canada n'est pas soumise aux mêmes règles que les ministères et organismes fédéraux en matière d'accès à l'information.

Il s'agit pourtant de gros projets, pas de petits projets. La Banque de l'infrastructure du Canada a été instaurée pour s'occuper de mégaprojets.

Pensez-vous que ce manque de transparence pose un problème?

M. Mathieu Vick: C'est tout à fait exact.

On parle de projets majeurs d'une valeur de 6, 7, 8 ou 10 milliards de dollars dans le secteur des transports.

Le Syndicat canadien de la fonction publique a justement fait des demandes d'accès à l'information dans le but d'obtenir un peu d'information et de comprendre où va cet argent et qui obtient les contrats. Les documents que nous avons reçus étaient entièrement caviardés. Il y avait près de 2 000 pages où il ne restait que quelques en-têtes et certains titres. Il n'y avait rien du tout dans ces documents. Il a été très difficile d'obtenir de l'information.

Lorsque l'on met en œuvre de tels projets mariant les intérêts privés et les intérêts du secteur public, ce dernier est perdant. On perd un peu sur le plan de la transparence, mais aussi au chapitre de la reddition de comptes. Ce n'est pas une bonne chose de dire au public que l'on va mettre en œuvre de gros projets qui sont dans son intérêt, alors que le public ne peut plus du tout voir ce qui se passe derrière cet écran.

• (1735)

[Traduction]

Le président: Soyez bref, monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame Skivsky, quand on parle d'infrastructures, on parle souvent d'emplois. Ce serait le premier secteur par ordre d'importance qui créerait des emplois.

Cela n'est pourtant pas toujours le cas. Je pense notamment à certains projets financés par la Banque de l'infrastructure du Canada ou à des projets réalisés en partenariat public-privé, comme le pont Champlain. Les wagons du REM sont construits en Inde, et c'est un consortium espagnol qui a obtenu le contrat du pont Champlain.

Où est l'argent pour les gens de chez nous? Y a-t-il des moyens de régler cela?

[Traduction]

Mme Sandra Skivsky: Concernant l'approvisionnement, c'est la même chose lorsqu'un gouvernement invite un entrepreneur général ou un consortium étranger à participer à un PPP. Quand on dépense l'argent des contribuables canadiens, on devrait penser aux entrepreneurs canadiens. Certains projets ont été réalisés par des entreprises étrangères qui ont laissé derrière elles des traces pas très propres. Elles créent des problèmes et n'ont pas de comptes à rendre, mais c'est une autre histoire.

Je recommande instamment que l'on se tourne vers des entreprises canadiennes susceptibles de faire le travail quand on songe à dépenser l'argent des contribuables canadiens.

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

Nous allons maintenant passer au NPD pour notre dernière série de questions.

Monsieur Bachrach, vous avez deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Pour en revenir à ce qu'ont dit deux autres témoins, j'ai une question à deux volets pour vous, monsieur Vick. M. Riordan a dit que l'avantage de la participation du secteur privé, je vais paraphraser, est qu'il est apte à circonscrire les projets les plus prometteurs et les plus productifs. Mme Skivsky nous a également parlé de la lenteur de démarrage des projets et de la nécessité de commencer les travaux rapidement et de donner du travail aux gens.

Quelles sont vos réflexions à ces deux égards concernant le projet de REM? En quoi la participation du secteur privé a-t-elle orienté la conception et la forme du projet, avec des effets productifs pour certains, mais pas nécessairement pour la population?

M. Mathieu Vick: Dans le cadre d'un projet d'infrastructure publique d'une telle envergure, on pourrait penser que la première chose à faire serait d'appeler l'autorité publique chargée de gérer et de coordonner l'infrastructure à Montréal et de lui demander: « Comment compléter, améliorer et accroître le transport en commun dans la région métropolitaine? » Au lieu de cela, nous voilà avec un projet de transport en commun concurrent. Cela crée beaucoup de problèmes avec le réseau public actuel.

Par ailleurs, on dit souvent des PPP qu'ils respectent les délais, le budget, etc. Je vis à Montréal depuis 15 ans, et il y a eu quatre, cinq ou six grands PPP au cours de cette période. Par exemple, le « super hôpital » de McGill. La corruption y a fait des ravages. Le projet a pris du retard, et les coûts prévus ont été dépassés de plusieurs millions de dollars. Même chose pour le CHUM. Même chose pour le pont Champlain. Ce sera pareil pour le REM.

Nous nous heurtons systématiquement à ces problèmes. Parfois, de dire que les PPP sont la bonne solution donne l'impression d'un abus de langage.

Le président: Monsieur Bachrach, il reste du temps pour une question brève et une réponse brève, s'il vous plaît.

M. Taylor Bachrach: Pour reprendre là où vous vous êtes arrêté, monsieur Vick, quel serait, d'après vous, le meilleur modèle pour des projets comme le REM? Comment, d'après vous, le gouvernement fédéral aurait-il dû investir ce temps et cet argent pour l'amélioration du transport en commun à Montréal?

M. Mathieu Vick: Eh bien, il existait déjà des projets. Ils auraient coûté beaucoup moins cher, on aurait pu transporter quatre à cinq fois plus de personnes et on aurait construit 100 stations au lieu de 12. Quand on veut construire un réseau de transport en commun, il faut se dire: « Voilà: on a de l'argent pour construire. » Ensuite, on demande à l'autorité publique, qui est censée être l'expert, d'examiner le projet qui permettrait de transporter le plus de gens. On finance ensuite le projet, qui est parfois sur la table depuis 10 ou 15 ans, au lieu de faire appel à de nouveaux entrepreneurs, de changer toutes les règles et de créer le chaos.

• (1740)

Le président: Merci, messieurs Vick et Bachrach.

Je remercie tous les membres du Comité de leurs interventions.

Je remercie également tous les témoins, et c'est aussi important, du temps qu'ils nous ont consacré aujourd'hui. Je suis certain que vos réponses et vos témoignages feront partie du rapport final que nous présenterons à la Chambre. Merci encore du temps que vous nous avez accordé aujourd'hui.

Chers collègues, avant de lever la séance, je vous rappelle que la prochaine étude porte sur les investissements ciblés dans les infrastructures, proposée par la députée libérale Mme Jaczek. Ce sera notre prochaine étude, et tous les membres devraient commencer à réfléchir aux listes de témoins. Peut-être pourrions-nous fixer au vendredi 26 mars l'échéance de dépôt des listes préliminaires. Notre première réunion après le congé aura lieu le mardi 13 avril, et le

greffier aura besoin de temps pour convoquer ces témoins. Si vous pouviez tous dresser ces listes d'ici là, ce serait parfait, et ce serait beaucoup plus facile pour le greffier.

Comme il n'y a pas d'autres points à l'ordre du jour, 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>